



Asunto: Se emite autorización de trato de emergencia y Dictamen Final, respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **“Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-145/1-SCT3-2023, Talleres Aeronáuticos.”**

Ref. 10/0007/280223

Ciudad de México, a 28 de febrero de 2023.

LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO
Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes¹

Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada **“Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-145/1-SCT3-2023, Talleres Aeronáuticos”**, así como a su respectivo formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de emergencia, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 28 de febrero 2023 a través del portal electrónico de este órgano administrativo desconcentrado².

Sobre el particular, con fundamento en los artículos, 23, 25, fracción II; 26, 27, fracción XI; 71, segundo y tercer párrafos, 75 y 78, fracción I de la *Ley General de Mejora Regulatoria*³ (LGMR), se le informa acerca de la procedencia del supuesto invocado por la SICT (i.e. la regulación pretende atender una situación de emergencia), toda vez que se constató lo siguiente:

- a) Tiene por objeto evitar un daño inminente o atenuar un daño existente a la economía, en virtud de que, de acuerdo con la Secretaría, actualmente el Estado Mexicano ha sido degradado a categoría 2, como resultado de la auditoría denominada “Evaluación de Seguridad en la Aviación Internacional” (IASA, por sus siglas en inglés), efectuada a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) por la Autoridad de Aviación Civil de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA, Federal Aviation Administration).

De igual forma, esa Dependencia señaló que, en términos económicos, la degradación del Estado Mexicano, tiene como consecuencia el retraso en la recuperación del turismo, de la inversión fija, del crecimiento económico y del empleo, particularmente del sector servicios de transporte de pasajeros por vía aérea, siendo este último, considerado como un “objetivo legítimo de interés público”.

Adicionalmente, esa Secretaría manifiesta que uno de los factores que causaron la degradación a categoría 2, se encuentra que los requerimientos técnicos de conformidad a los Standards and Recommended Practices (SARPs, por sus siglas en inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), particularmente los dispuestos en los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI “no son suficientes o necesitan ser

¹ De conformidad con el “Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 20 de octubre 2021.

² <https://cofemersimir.gob.mx/>

³ Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.

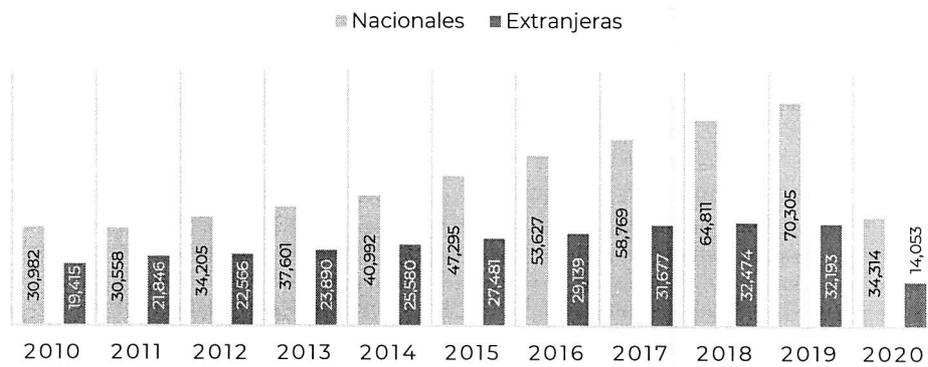
RSRS



actualizados dentro del marco regulatorio del Estado Mexicano”. Respecto a la emisión o actualización del marco regulatorio nacional, es necesario mencionar que a partir de que se perdió la categoría 1 del programa IASA de la FAA; la Agencia Federal de Aviación Civil ha tenido la encomienda de emitir o modificar su “marco regulatorio”, el cual está comprendido por Leyes, Reglamentos, Normas Oficiales Mexicanas o Disposiciones Técnico Administrativas, en materia de aviación.

Las cifras de la SICT reflejan un crecimiento importante en el traslado de pasajeros en nuestro país. Específicamente, en el periodo 2010-2019 se registró un crecimiento anual de 9.5% de pasajeros transportados por aerolíneas nacionales y del 5.8% por aerolíneas extranjeras. Si bien del año 2019 a 2020 se registró una caída por arriba del 50%, esto se debe a la pandemia originada por el virus SARS-COV-2, la cual provocó que los gobiernos redujeran la movilidad al interior y exterior de los países.

Gráfica 1. Total de pasajeros transportados por tipo de aerolínea del periodo 2010 a 2020, miles



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT

Adicionalmente, el total de carga transportada en servicio doméstico e internacional registró un crecimiento promedio anual del 3.5% para las aerolíneas nacionales y del 3.2% en aerolíneas internacionales (ver gráfico siguiente). De igual forma la contingencia sanitaria generó repercusiones en este rubro, registrándose una disminución por arriba del 3% de 2019 a 2020. Asimismo, se puede observar que en el año 2018 se registró el mayor volumen de carga transportada, con un total de 909,763 toneladas transportadas vía aérea.





Gráfica 2. Total de carga transportada por tipo de aerolínea del periodo 2010 a 2020: Toneladas



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT

Debido a lo anterior, atender los compromisos internacionales en materia de seguridad operacional, podrá coadyuvar a continuar con el dinamismo en el sector aéreo, lo que tendrá un efecto positivo en el traslado de pasajeros y carga. De lo contrario se correría el riesgo de que otros países limiten el tráfico aéreo proveniente de nuestro país y hacia el mismo y, de igual manera, que se incremente la probabilidad de que ocurran situaciones que pongan en riesgo la integridad de las operaciones aéreas, así como de los usuarios de estos servicios

Por lo expuesto, toda vez que la Propuesta Regulatoria responde a una problemática fortuita e inesperada que se constituye como emergencia, esta Comisión considera pertinente su emisión.

- b) La regulación tendrá una vigencia de seis meses, conforme lo dispone en el numeral 21 de la Propuesta Regulatoria que nos ocupa, al señalar: *“La presente Norma Oficial Mexicana de Emergencia entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y tendrá una duración de seis meses prorrogables por un periodo igual”*.

Bajo tales consideraciones, esta Comisión autoriza el trato de emergencia solicitado por esa Secretaría para la Propuesta Regulatoria en comento, de conformidad con lo establecido en el artículo 71, fracción II de la LGMR y consecuentemente emite el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Problemática identificada y Objetivos Generales de la Regulación.

Con relación a la problemática, la existencia de riesgos que impacten en la seguridad operacional, entendida como la probabilidad y la severidad de los riesgos, representa un fallo de mercado conocido como externalidad. Este tipo de problemas se presenta cuando el desarrollo de las actividades económicas de un agente provoca, en uno o más terceros, un impacto positivo o negativo cuya valía no se refleja en el precio de mercado⁴, del bien o servicio.

⁴ Fuente: Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2010). *Economía: Con aplicaciones en Latinoamérica* (19a. Ed). México D.F: McGraw Hill.

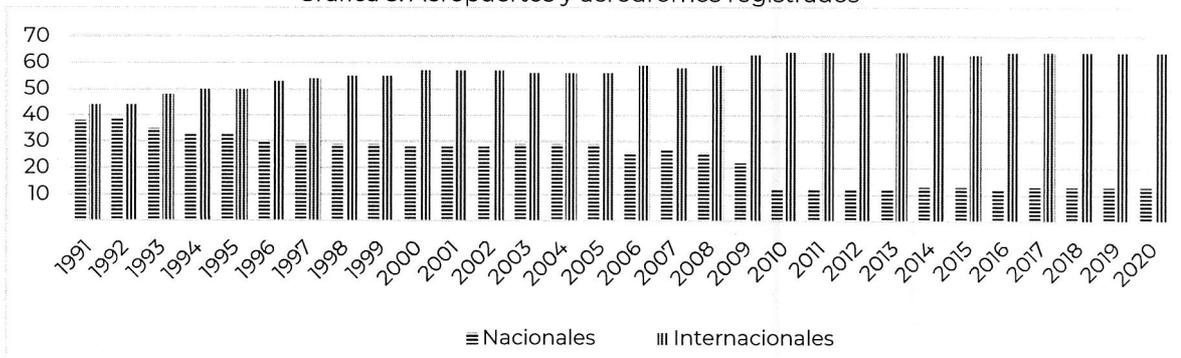


En el caso de la Propuesta Regulatoria que nos ocupa, un incorrecto mantenimiento de las aeronaves, puede derivar en un accidente. En este sentido cuando un accidente involucra a una aeronave, conlleva perjuicios no solo para el piloto que comanda la nave, sino para los pasajeros y sus familias, para el medio ambiente y para quienes se ubiquen en las inmediaciones del percance, lo que motiva el diseño de mecanismos regulatorios y no regulatorios que coadyuven a reducir los daños potenciales.

Adicionalmente, las autoridades aeronáuticas, permisionarios y concesionarios aéreos al no tener toda la información respecto de todo lo relacionado con la operación aérea, podría derivar en una situación que ponga en riesgo los servicios prestados. En este caso, nos encontramos ante un problema de información asimétrica el cual se da cuando la información sobre la calidad y características de los bienes y servicios intercambiados que influyen en aquellas no se encuentra distribuida de la misma forma entre los consumidores y los productores⁵.

Con el fin de contextualizar, en nuestro país en el año 2020 se registraron un total de 1,558 de zonas de despegue de aeronaves, de los cuales 4.9% son aeropuertos, desde el año 2016 se ha mantenido un total de 13 de carácter nacional y 64 internacionales. No obstante, en el periodo de 1991 a 2020 se registró un crecimiento promedio anual de -0.21% y -1.51% en aeropuertos y aeródromos respectivamente.

Gráfica 3. Aeropuertos y aeródromos registrados



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT

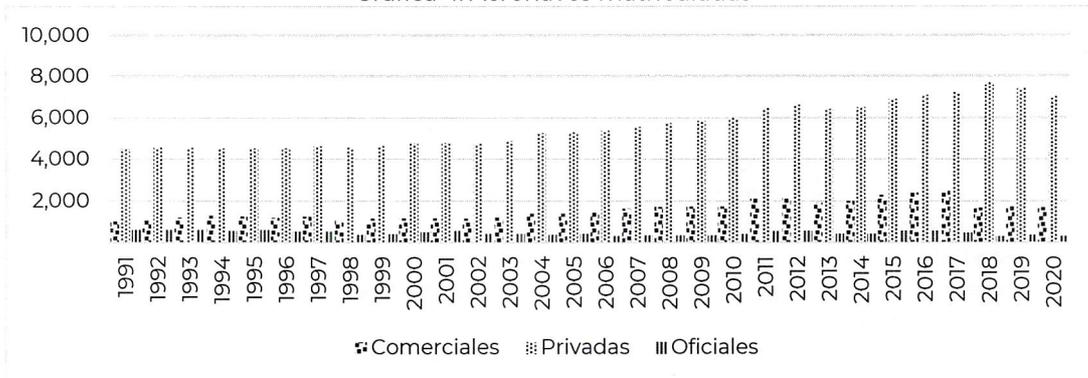
En México, se registran al año 2020 un total de 9,050 aeronaves de las cuales 78% son privadas. Se registra un crecimiento promedio anual de -2.20%, 1.51%, 1.71% para las categorías oficial, privada y comercial, respectivamente.

⁵ Fuente: Eficiencia y Fallos del Mercado: Externalidades, Bienes Públicos e Información Asimétrica. Disponible en: https://www.mhe.es/universidad/economia/8448170849/archivos/unidad11_guiaestudio1.pdf





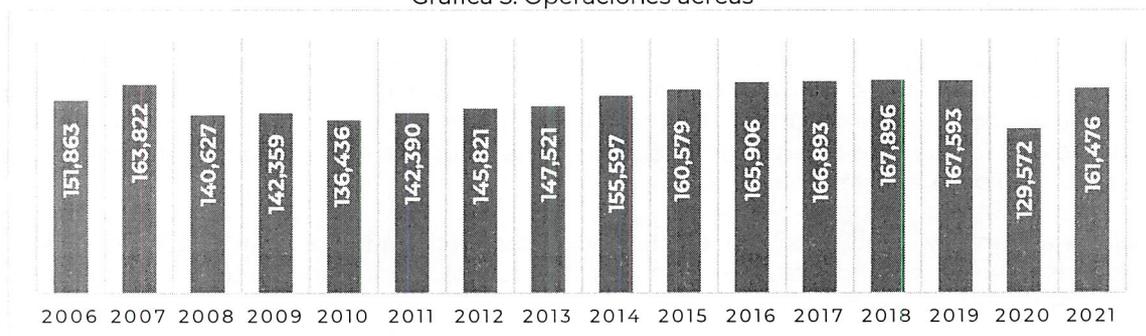
Gráfica 4. Aeronaves matriculadas



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT

Adicionalmente, se registró un crecimiento promedio anual de 0.38% con relación a las operaciones aéreas, del periodo de 2006 a 2020. Es importante destacar que de los años 2015 a 2019 se registraba un crecimiento de 0.71%, aunque derivado de la pandemia provocada por el virus SARS-COV-2 se registró una caída importante en el año 2020.

Gráfica 5. Operaciones aéreas



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT

Lo anterior refleja la necesidad de contar con soluciones óptimas que permitan reducir la probabilidad de incurrir en una colisión aérea, es por ello que se desarrollan diversos sistemas que tienen como objetivo coadyuvar a prevenir estos incidentes.

De conformidad con lo establecido en la teoría económica, este tipo de fallos puede ser atendido mediante el establecimiento de medidas impositivas, subsidios y/o controles gubernamentales, como el que establece la Propuesta Regulatoria; razón por la cual, se justifica la intervención pública para garantizar que el sector aeronáutico mexicano preste sus servicios a los distintos operadores aéreos en México, y se encuentren alineados a lo que marcan organismos internacionales como la OACI y con ello mejorar la seguridad operacional y consecuentemente minimizar la probabilidad de incidentes y accidentes aéreos, a través de un mejoramiento de la normatividad y que esta se encuentre armonizada a las mejores prácticas internacionales.

Es importante señalar que, la existencia de externalidades impide una asignación eficiente de los recursos desde un punto de vista social, en virtud de que los particulares frecuentemente deben enfrentar un impacto económico desencadenado por acciones o inacciones ajenas a su comportamiento, que impide que sus decisiones obedezcan completamente a su interés y



preferencia⁶. Por estas razones, para evitar situaciones de riesgo en el transporte aéreo, los países cuentan con regulaciones cuyo propósito es reducir la probabilidad de incidentes aéreos.

Aunado a lo anterior, la SICT manifestó que el marco normativo, en los términos vigentes, conlleva diversas problemáticas, entre las cuales destacan las siguientes:

- Actualmente el Estado Mexicano ha sido degradado a categoría 2, como resultado de la auditoría denominada "Evaluación de Seguridad en la Aviación Internacional".
- Ninguna aerolínea, que actualmente solo efectúe operaciones aéreas dentro de territorio mexicano, (comúnmente conocidas como aerolíneas regionales), podrá solicitar efectuar operaciones aéreas hacia los Estados Unidos de Norteamérica.
- Las aerolíneas nacionales mexicanas que actualmente efectúen vuelos desde y hacia los Estados Unidos de Norteamérica, no pueden "modificar sus rutas autorizadas" (previas a la degradación); de la misma manera no pueden "abrir nuevas rutas" desde y hacia los Estados Unidos de Norteamérica.
- Las aerolíneas mexicanas no pueden generar nuevos acuerdos compartidos con aerolíneas asociadas de los Estados Unidos de Norteamérica.
- El retraso en la recuperación del turismo, de la inversión fija, del crecimiento económico y del empleo, particularmente del sector servicios de transporte de pasajeros por vía aérea
- La falta de actualización sobre el establecimiento de talleres aeronáuticos.
- Al no tener un marco jurídico vigente que regule a los talleres aeronáuticos podría incurrirse en violaciones que amenacen la seguridad de la aviación civil.
- Podría verse afectada la prestación del servicio público de transporte aéreo, toda vez que la integración y funcionamiento de talleres aeronáuticos que ofrecen sus servicios a terceros, deben estar debidamente regulados, para dar cumplimiento a los acuerdos y tratados internacionales.

Como resultado de lo anterior, acorde con esa Secretaría, los objetivos de interés público como la seguridad nacional, la normatividad actual prevé como amenazas a la seguridad nacional los actos en contra de la seguridad de la aviación civil, por lo que al no tener un marco jurídico vigente que regule a los talleres aeronáuticos podría incurrirse en violaciones que amenacen la seguridad de la aviación civil.

Adicionalmente, y de acuerdo con la información proporcionada por la SICT, la emisión de la Propuesta Regulatoria de mérito, permitirá dar cumplimiento a los acuerdos y tratados internacionales.

Lo anterior refleja la importancia de realizar las acciones necesarias y suficientes que permitan evitar daños inminentes como resultado de los riesgos en el funcionamiento de los talleres aeronáuticos.

En tal virtud, de conformidad con la información proporcionada por la SICT a través del formulario del AIR de emergencia se advierte que el objetivo de la regulación propuesta es:

"[...] 1) Cumplir con los SARP´s del Anexo 8 de la OACI actualmente vigentes, en materia de requisitos técnicos para Talleres Aeronáuticos, también llamados "Organismos de Mantenimiento", que conlleva a mantener la seguridad operacional de las aeronaves, con base a un correcto mantenimiento de las

⁶ Fuente "Internalización de externalidades medioambientales en sistemas eléctricos: una aplicación para España". Disponible en: http://www.economia.unam.mx/profesores/blopez/bienestar-inter_externaldades.pdf





mismas, por la implementación de requerimientos técnicos estandarizados a nivel internacional. 2) Contar con un instrumento jurídico vigente y actualizado sobre el establecimiento de talleres aeronáuticos, toda vez que la NOM-145/1-SCT3-2001 no fue ratificada de conformidad a la Ley de Metrología y Normalización y su respectivo Reglamento, en ese entonces vigente. 3) Prevenir nuevos hallazgos durante la próxima auditoría IASA a causa de la no ratificación y desactualización de la NOM-145/1-SCT3-2001 conforme a los SARP´s del Anexo 8 de la OACI actualmente. (...)” (sic)

En virtud de lo anterior, esta Comisión coincide con la pertinencia e importancia que representa la expedición de la Propuesta Regulatoria y considera atendidas las formalidades requeridas en el AIR, en cuanto a la identificación de la problemática y los objetivos generales de la regulación.

II. Alternativas a la regulación.

En lo concerniente al presente apartado, se observa que, únicamente se consideró viable la emisión de la NOM, con el objetivo de contar con un instrumento jurídico vigente y actualizado sobre el establecimiento de talleres aeronáuticos. En virtud de lo anterior, esta CONAMER considera atendidas las formalidades relacionadas con la presente sección del AIR.

III. Impacto de la regulación

1. Riesgos que la regulación pretende mitigar.

Con relación al riesgo que se pretende mitigar, la SICT manifestó lo siguiente:

Cuadro 1. Riesgos que se mitigan con la emisión de la Propuesta Regulatoria

Tipo de Riesgo	Población o industria potencialmente afectada	Origen y área geográfica del riesgo	Justifique cómo la regulación puede mitigar el riesgo
Economía	Industria Aérea Nacional	Territorio nacional	Se busca que durante la próxima auditoría IASA , que se le será efectuada a la AFAC por parte de la FAA; no sean detectados hallazgos, como consecuencia de no contar con una marco técnico-legal vigente y actualizado sobre "Talleres Aeronáuticos". La emisión de la NOM de emergencia en estudio, es un factor importante para disminuir el riesgo en el proceso de obtención de la categoría 1 del programa IASA; evitando así, que se continúe con, "la disrupción de la competencia en el mercado" entre aerolíneas mexicanas y aerolíneas estadounidenses, las "limitaciones de operación" por parte de las aerolíneas mexicanas y finalmente, evitando que se continúen produciendo efectos directos e indirectos adversos en los empleos, contribución al PIB, recaudación fiscal, inversión, turismo y comercio exterior a nivel nacional.





Otros		Se mitigará, al cumplir con los requerimientos obligatorios en materia de realización de trabajos de mantenimiento, reparación o alteración, certificación y liberación de mantenimiento o retorno al servicio que son estipulados en la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-145/I-SCT3-2023, "TALLERES AERONÁUTICOS", evitando que el mantenimiento a las aeronaves con matrícula nacional, se realice de manera deficiente o inadecuada, ocasionado por falta de instalaciones, equipos, herramientas y materiales, capacitación del personal, procedimientos, entre otros.
-------	--	---

Fuente: elaboración con datos del AIR de la SICT

Por lo que, considerando la problemática y objetivos planteados por esa Secretaría, se señalaron de manera puntual los riesgos asociados que se pretenden resolver con la Propuesta Regulatoria, por lo que se da por atendido este punto.

2. Creación, modificación y/o eliminación de trámites.

Por lo que respecta al presente apartado, la CONAMER observa que la SE indicó que, con la emisión de la Propuesta Regulatoria, se crean 11 trámites y se modifica uno conforme se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro 2. Tramites creados y modificados

No	Acción	Nombre
1	Modifica	Permiso para establecimiento de Talleres Aeronáuticos.
1	Crea	Revalidación de Permiso de Taller Aeronáutico.
2		Autorización para incrementar la categoría y especialidad de su Permiso de Taller Aeronáutico.
3		Autorización para retirar de su permiso de Taller Aeronáutico, alguna de las clasificaciones indicadas en sus especificaciones de operación.
4		Autorización para cambio de domicilio en la ubicación de su Taller Aeronáutico.
5		Autorización de cambios relacionados a su permiso de Taller Aeronáutico o sus Especificaciones de Operación, que no sean cambios en las especificaciones de operación o de domicilio.
6		Autorización para el cambio del responsable de taller.
7		Notificación a la Autoridad Aeronáutica de cualquier cambio de personal técnico aeronáutico o de puesto asignado de su Taller Aeronáutico.
8		Notificación de contratos de mantenimiento celebrados con Permisionarios o Concesionarios de transporte Aéreo u Operadores Aéreos.
9		Presentación de los informes semestrales de los trabajos realizados por el Permisionario de Taller Aeronáutico de conformidad con sus especificaciones de operación.
10		Convalidación de Taller Aeronáutico.





No	Acción	Nombre
11		Presentación de los informes semestrales de los trabajos realizados a las aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas por parte de un Taller Aeronáutico Extranjero convalidado.

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

En este sentido y, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 46 y 47, segundo párrafo de la LGMR, no se omite mencionar a esa Secretaría que, deberá proporcionar a la CONAMER la información prevista, respecto de los trámites en comento; ello, dentro de los 10 días hábiles siguientes a que entre en vigor la Propuesta Regulatoria con la que se realicen las actualizaciones correspondientes en el Catálogo Nacional de Regulaciones, Trámites y Servicios (CNRTyS)⁷, a cargo de esta Comisión.

3. Disposiciones y/u obligaciones distintas a trámites.

Con relación al presente apartado, esta Comisión observó que, de conformidad con el AIR correspondiente, la SICT identificó que, de la emisión de la NOM, se derivan las siguientes obligaciones:

Cuadro 3. Acciones regulatorias

Numerales	Justificación
4, 4.1, 4.2 y 4.2.1.	Las disposiciones técnicas establecidas en el presente proyecto, son motivadas con base a las Normas y Métodos Recomendados Internacionales (SARP´s, por sus siglas en inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), particularmente por los SARP´s dispuestos en el Capítulo 6 denominado "Aprobación de Organismos de Mantenimiento" del anexo 8 titulado "aeronavegabilidad"; así como por el documento 9760 sobre la aprobación de organismos de mantenimiento reconocidos de la OACI; es importante mencionar que México como Estado contratante al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, tiene la "obligación" de adoptar los SARP´s emitidos por la OACI. Finalmente los requerimientos técnicos antes señalados, son adoptados e incorporados dentro del proyecto que nos atañe, siempre y cuando no exista una contraposición con las Leyes y Reglamentos nacionales establecidos en la materia.
5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15	

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

En virtud de lo anterior, la CONAMER estima que la SICT señaló y justificó las acciones regulatorias contenidas en la NOM, por lo que se consideran atendidas las formalidades del presente apartado.

4. Costos y beneficios

En lo que respecta al presente apartado, la SICT ha tomado como base los datos disponibles de los Talleres Aeronáuticos los cuales son 237, que actualmente cuentan con permiso de Taller Aeronáutico. Asimismo, señaló que, los talleres se clasifican de la siguiente forma: a) cinco grandes, b) ocho medianos y c) 224 pequeños.

⁷ <https://catalogonacional.gob.mx/>



De lo anterior, se estimó que existe la posibilidad de que 12 contarán con personal propio para realizar la actualización del Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller y 224 requerirán recurrir a servicios de gestoría (actualización y trámite por un tercero).

De igual forma la SICT indicó, que dependiendo el tamaño del permisionario varía el costo de la gestoría, asimismo presentó el personal y sueldo requerido para realizarlo:

Cuadro 4. Costos gestoría y personal

Cotizaciones con uso de gestoría	Cantidad	Conceptos sin uso de gestoría	Cantidad
Permisionario mediano	\$90,000.00	Ingeniero(s) en Aeronáutica	2
		Sueldo	\$21,000.00
Permisionario pequeño	\$45,000.00	Tiempo estimado (mensual)	3.00
		Total	\$126,000.00

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

La Secretaría consideró que existen 4 permisionarios medianos, 221 pequeños que requerirán servicio de gestoría y 12 podrán realizarlo ellos mismos, lo que da los siguientes costos:

Cuadro 5. Costos potenciales de la regulación.

Concepto	Cantidad
Probable uso de servicios de gestoría (Mediano)	\$360,000.00
Probable uso de servicios de gestoría (Pequeño)	\$9,945,000.00
Uso de servicios de gestoría no probable	\$1,512,000.00
Total	\$11,817,000.00

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

En este sentido, la SICT considera que los costos regulatorios asciendan a \$11,817,000.00, por concepto de actualización del Manual General de Mantenimiento y Procedimientos de Taller.

Por otro lado, la SICT para el cálculo de los beneficios, estima que con la implementación de la Propuesta Regulatoria, se aportan elementos que permiten la obtención de la categoría 1 para la industria de la aviación mexicana, el total de la afectaciones se traducen a un valor positivo, partiendo de la idea de que al no existir estas afectaciones estos montos en lugar de pérdidas se traducirían en ingresos, determinándose finalmente el siguiente monto de beneficio:

Cuadro 6. Beneficios potenciales de la regulación

Concepto	Cantidad
Menor recaudación por venta de boletos	\$4,775,000,000.00
Menor Recaudación impositivo por combustible	\$301,000,000.00
Inversión	\$9,760,000,000.00
Turismo	\$33,000,000,000.00
Total	\$47,836,000,000.00

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT



Los beneficios estimados antes de considerar los costos de la regulación ascienden a \$47,836,000,000.00 pesos, que representan de primera instancia la efectividad de implementar la Propuesta Regulatoria.

Por lo expuesto, ante la situación emergente que pretende atenderse, se considera que los beneficios que se generarán por la implementación de la NOM resultan superiores a los costos que, pudieran llegar a materializarse, por lo que se consideran atendidos los requerimientos del presente apartado.

IV. Consulta pública

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, segundo párrafo de la LGMR, la Propuesta Regulatoria y su formulario de AIR de emergencia fueron publicados en el portal electrónico de este órgano administrativo desconcentrado desde el día en que fueron recibidos. En este sentido, se informa a la SICT que se no se han recibido comentarios de particulares interesados en la regulación, lo cual puede ser constatado en la dirección electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/28033>

Por lo expresado con antelación, la CONAMER resuelve emitir el presente Dictamen Final, por lo que la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF acorde con lo previsto en el artículo 76, primer párrafo de la LGMR.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio, así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*⁸.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE

El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

⁸ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación del 9 de octubre de 2015.

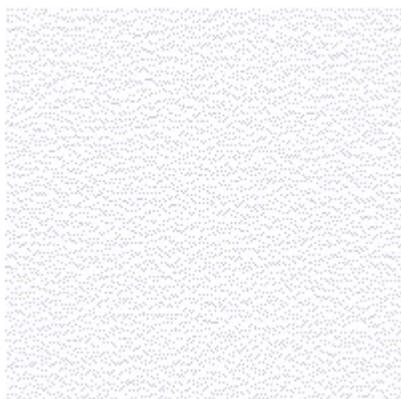
Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra

De: UAF de Comunicaciones y Transportes <uaf@sct.gob.mx>
Enviado el: jueves, 2 de marzo de 2023 05:50 p. m.
Para: Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Asunto: Re: Notificación de Pronunciamiento

SE ACUSA DE RECIBIDO

Gracias

El 02/03/2023 a las 02:08 p. m., Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra escribió:



LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO

Titulad de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

P r e s e n t e

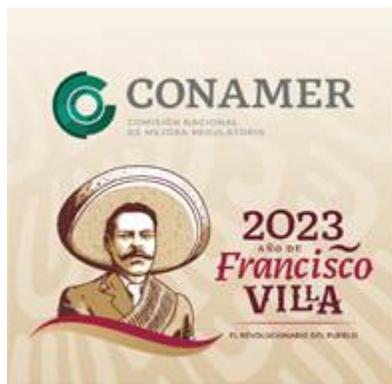
Me refiero al procedimiento de mejora regulatoria que conduce esta CONAMER respecto de los anteproyectos y solicitudes que, las dependencias, organismos descentralizados y demás entidades gubernamentales sujetas a la *Ley General de Mejora Regulatoria*, remiten a este órgano administrativo desconcentrado.

En atención a lo anterior, tomando en cuenta las medidas adoptadas por la administración pública federal para la contención y mitigación del SARS2-CoV2 (COVID-19), por este medio hago llegar a usted el pronunciamiento que esta Comisión, ha tenido a bien emitir respecto de la solicitud que se menciona a continuación:

1. **CONAMER/23/1323.- “NORMA OFICIAL MEXICANA DE EMERGENCIA NOM-EM-145/1-SCT3-2022, TALLERES AERONÁUTICOS.”**

Lo anterior, en apego con lo establecido en el *Acuerdo por el que se establecen los lineamientos para el intercambio de información oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate de la enfermedad generada por el virus SARS-COV2 (Covid-19)*, **por lo que se solicita se sirva acusar de recibido el presente correo y confirmar que la entrega de la información fue exitosa.**

Agradeciendo por anticipado el apoyo brindado, quedo a sus órdenes para cualquier duda o comentario.



Mtro. Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Director

Av. Insurgentes Sur No. 1940, piso 3
Colonia Florida, Alcaldía Álvaro Obregón
C. P. 01030, Ciudad de México
Tel. 55 5629 9500 Ext. 22618
✉ ricardo.ruiz@conamer.gob.mx

Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

ADVERTENCIA LEGAL

"La información contenida o anexa a este mensaje es considerada pública y excepcionalmente, en términos de las disposiciones aplicables, podría clasificarse como información reservada o confidencial. Los datos personales y sensibles que contenga serán tratados conforme a la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Si usted recibió esta información por error o no es el destinatario, deberá borrarla por completo de su sistema e informar a la brevedad al remitente. Fundamento: Artículos 6° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 4°, 113, 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 3°, 110 y 113 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública."

"Conforme a lo dispuesto por Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para el Intercambio de Información Oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate a la enfermedad generada por el Virus SARS-CoV2 (COVID-19), el presente correo electrónico y los documentos adjuntos que lo acompañan y forman parte del mismo constituye una notificación oficial. Por tanto, atentamente se solicita acusar de recibido por esta misma vía."