



Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**Decreto por el que se expide el Reglamento de Medicina de Aviación Civil**".

Ref. 10/0017/260523

Ciudad de México, a 26 de mayo 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 "**Decreto por el que se expide el Reglamento de Medicina de Aviación Civil**", así como a su formulario del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Impacto Moderado, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 26 de mayo 2023, a través del portal informático de este órgano administrativo desconcentrado².

Sobre el particular, se le comunica que derivado del análisis de la información contenida en el AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión determinó la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III de la *Ley General de Mejora Regulatoria*³ (LGMR); ello, en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

En virtud de lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su AIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el referido Título Tercero, Capítulo III de la LGMR; por lo que, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II; 26, 27, fracciones V y XI; 68, 69, 70, fracción I; 71, 73 y 75 de dicha ley, este órgano administrativo desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Solicitud de reducción de plazos mínimos de consulta pública.

El artículo 73 de la LGMR señala en su tercer párrafo que "*Los Sujetos Obligados podrán solicitar a la Autoridad de Mejora Regulatoria correspondiente la aplicación de plazos mínimos de consulta pública menores a los previstos en esta Ley, conforme a los lineamientos que para tal efecto emitan.*"

En este sentido, mediante el escrito denominado 20230526102903_55213_Reducción_Palzos_R_Medicina_190523.pdf, anexo al formulario del AIR, la SICT solicitó a la CONAMER reducir el plazo de consulta pública mínima de 20 días hábiles, previsto en la LGMR, en virtud de las siguientes consideraciones:

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 www.cofemersimir.gob.mx

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

RERS

Frontera, número 16, Piso 3, Colonia Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc 06700
Ciudad de México. Tel: (55) 57 29 91 00 www.gob.mx/conamer



2023
AÑO DE
**Francisco
VILLA**
EL REVOLUCIONARIO DEL PUEBLO



"[...] surge la necesidad y la urgencia de adicionar y homologar el anteproyecto en comento con lo previsto en el anexo 7 'Licencias al personal', del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (CACI), para garantizar la seguridad en la navegación aérea nacional e internacional. Asimismo, se busca dotar a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) de las atribuciones necesarias para cumplir su objetivo de establecer, administrar, coordinar, vigilar, operar y controlar la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, aeroportuarios, complementarios y comerciales, separando y diferenciando sus actividades respecto de las encomendadas a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), principalmente en lo referente a los requisitos médicos que deberá de acreditar el personal técnico-aeronáutico para la obtención del certificado referido y la vigilancia del Sistema de Medicina de Aviación Civil.

En esa tesitura, la Agencia Federal de Aviación Civil tiene como compromiso la publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) de diversos reglamentos que permitan ser armónicos con la reciente publicación del Decreto por el que se reforman, adiciona y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Aviación Civil, publicado en el DOF el pasado 03 de mayo del 2023, en tal sentido, el anteproyecto en comento requiere ser publicado a la brevedad posible; para tal efecto se debe cumplir con los requisitos solicitados por la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, siendo uno de esos requisitos la emisión del Dictamen del Análisis del Impacto Regulatorio por parte de esa Comisión a su digno cargo, de conformidad con los artículos 2, fracción VI, y 9, fracción IV del 'Acuerdo por el que se expiden los Lineamientos para la Elaboración de Proyectos de Reglamentos Expedidos por el Poder Ejecutivo Federal', publicados en el Diario Oficial de la Federación el 25 de mayo de 2022.

Por anterior, resulta necesario se otorgue la aplicación de plazos mínimos de consulta pública a efecto de que, se pueda cumplir con el compromiso adquirido por el Estado mexicano y continuar con el proceso de recuperación de la categoría uno ante la FAA, toda vez que es menester llevar a cabo la pronta publicación en el DOF del anteproyecto en referencia para no afectar a la industria aérea, en particular a los proveedores de servicios aéreos, a quienes le será aplicable la normatividad que se propone; aunado a ello es importante la aplicación de plazos mínimos por el número de operaciones aéreas (vuelos) que recurrentemente se realizan hacia los Estados Unidos de América, las cuales son esenciales para el sector económico de nuestro país, por turismo, acuerdos comerciales, entre otros, mismas que en promedio mensual al 2022, se tiene un registro de 24,172 vuelos en aviación regular y fletamento de pasajeros y carga por origen-destino, lo que significa un promedio de 800 vuelos diarios." (sic)

En ese tenor, la Comisión resuelve en sentido positivo la solicitud de mérito, ello con el objeto de evitar posibles afectaciones que pudieran originarse en el transporte aéreo por la dilación en la publicación del instrumento normativo sujeto al procedimiento de mejora regulatoria.

II. Consideraciones generales.

La aviación constituye un facilitador del desarrollo económico y social, creando empleos, apoyando el desarrollo de las regiones y la conectividad. En los últimos años, se ha mostrado una mayor dependencia del transporte aéreo debido, por una parte, a que genera un incremento de la actividad económica, la producción industrial y la expansión de las relaciones comerciales y, por otra, a que los viajes de empresa y turísticos han logrado millones de puestos de trabajo en diversas

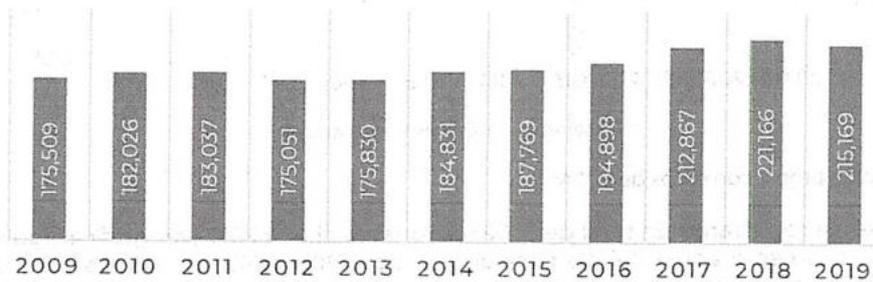




regiones del mundo⁴. Este tipo de transporte ha evolucionado con el desarrollo tecnológico y científico, debido a que propicia mejoras en el servicio, la disminución de los costos operativos y la agilización en los desplazamientos.

Del periodo 2009 a 2019, se registró un crecimiento promedio anual del 2.1% de toneladas transportadas por vía aérea, registrándose en el año 2018 el mayor volumen transportado por vía aérea (221,166 millones de toneladas) a nivel mundial.

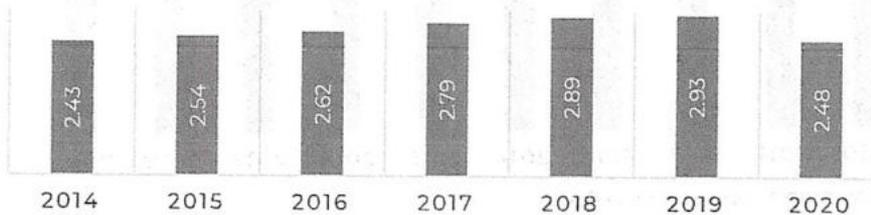
Grafica 1. Transporte aéreo mundial: millones de toneladas.



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial (BM)

En este sentido, también es posible observar la importancia del sector aeronáutico en la generación de empleos a nivel mundial, el crecimiento promedio anual es de 0.3% registrándose en el último año un valor de 2.48 millones de empleos generados por la industria de acuerdo a las cifras de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés).

Grafica 2. Empleos generados por la industria de aerolíneas en todo el mundo, millones



Fuente: Elaboración propia con datos de la IATA.

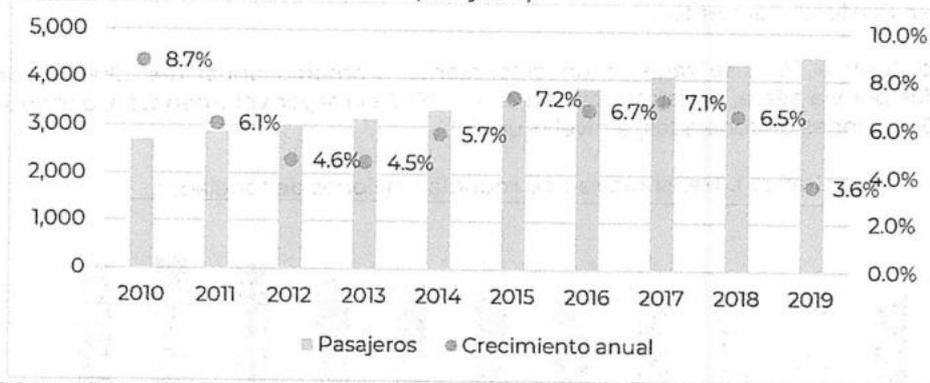
Asimismo, de conformidad con los datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), como se observa en la siguiente gráfica, se ha registrado un aumento significativo de tráfico de pasajeros en los últimos años, registrando un crecimiento promedio anual del 6%, en el año 2019 se registraron un total 4,486 millones de pasajeros que se trasladaron mediante aeronaves a nivel mundial, lo que refleja la importancia del sector como factor de movilidad.

⁴ Fuente: Journal of Tourism and Heritage Research (2019), vol , n°1, pp. 220-234. García Muñoz C. "Importance of aerial lines in the México tourism sector". Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7400853.pdf>





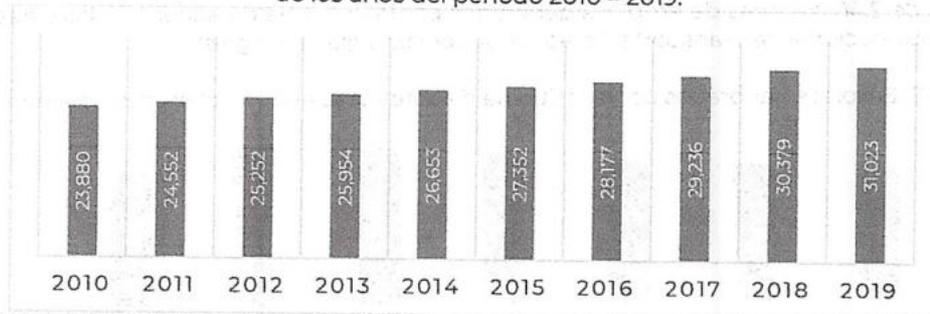
Gráfica 3. Tráfico de pasajeros de los Estados miembros de la OACI: 2010 a 2019. (millones de pasajeros).



Fuente: Elaboración propia con datos de la OACI.

Adicionalmente, se registraron un total de 31,023 aeronaves al año 2019 (ver gráfica siguiente) con un crecimiento promedio anual del 3% para el periodo 2010 a 2019. En este sentido, se puede observar que a nivel mundial existe una gran flotilla aérea, que resulta necesaria para el traslado de mercancías y pasajeros.

Gráfica 4. Flota de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI al final de cada uno de los años del periodo 2010 - 2019.



Fuente: Elaboración propia con datos de la OACI.

En este orden de ideas, ante el vasto número de operaciones aéreas que se efectúan diariamente, es necesario cuidar en todo momento la integridad en el desarrollo de las operaciones, con el fin de reducir la probabilidad de un accidente. El desarrollo tecnológico alcanzado en la industria aeronáutica ha incrementado cada vez más la fiabilidad de las máquinas y reducido los accidentes por factor técnico; por lo que es importante prestar gran atención a los factores humanos psicológicos, físicos, de procedimiento, cognitivos, organizacionales y ambientales, ya que todos ellos incluyen características que pueden influir en el comportamiento de un individuo ante determinadas circunstancias de la operación.

En este sentido, podemos observar que las estadísticas anuales de accidentes indican un aumento, tanto en el número total de accidentes, como en la tasa mundial de accidentes en 2019. Particularmente, de 2018 a 2019, hubo un aumento del 16% en el número total de accidentes, asimismo, la tasa mundial de accidentes de 2,9 accidentes por millón de vuelos también aumentó en un 12% con respecto a la tasa de 2018, que era de 2,6 accidentes por millón de salidas. De igual forma se puede observar que se ha registrado un total de 467 accidentes a nivel mundial de acuerdo con la OACI, lo cual puede observarse en el siguiente gráfico:

REERS





Gráfica 5. Accidentes registrados de países miembros de la OACI de 2015 a 2019.



Fuente: Elaboración propia con datos de la OACI.

Asimismo, se han registrado 35 accidentes fatales y un total de 1,459 muertes en el periodo comprendido entre 2015 y 2019, por lo que se observa un promedio de 365 muertes por año, registrándose el mayor número en el año 2018 con un total de 514 muertes en 11 accidentes, estas cifras disminuyeron en 2019, en un 53.5% y 45% respectivamente, como se observa a continuación.

Gráfica 6. Muertes y accidentes fatales de países miembros de la OACI de 2015 a 2019.



Fuente: Elaboración propia con datos de la OACI.

Es importante destacar que el sector aeronáutico constituye un ramo estratégico en México por su importancia en el transporte de pasajeros a nivel nacional e internacional, por sus operaciones de carga y por la generación de empleos, así como por su vinculación con otras industrias.⁵

De acuerdo con estimaciones de la IATA, el sector de transporte aéreo contribuye directamente con 37.4 mil millones de dólares al valor bruto del Producto Interno Bruto del país⁶. Asimismo, el 3.5% del PIB del país es generado por los insumos que requiere el sector del transporte aéreo, así como los ingresos generados por los turistas extranjeros que llegan por vía aérea; además de la relevante creación de empleos, directos e indirectos, los beneficios del transporte aéreo en México van más allá del sector, que constituye un sólido pilar para el desarrollo de la comunicación interna, el desarrollo regional, el turismo y la relación económica y comercial con el resto del mundo⁷.

Por todo lo anterior, se puede observar que el sector aeronáutico de México ha tenido importante dinamismo durante la última década. El transporte aéreo de pasajeros y de carga, tiene como característica principal satisfacer la demanda de transporte para los principales puntos turísticos y

⁵ Fuente: http://www.sct.gob.mx/uploads/media/LB_Auditoria_IASA_FAA.pdf

⁶ Fuente: el valor de la aviación en México, 2019. Disponible: <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/mexico-el-valor-de-la-aviacion-spanish.pdf>

⁷ Fuente: Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2020-2024. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5605600&fecha=24/11/2020





de negocios del país. Con relación al transporte internacional, el territorio mexicano tiene una ubicación geográfica que le permite fungir como un punto medio en el continente, lo que da como resultado que sea un punto conexión. Nuestro país se conecta con mercados clave de los Estados Unidos de América y Europa, así como con mercados de rápido crecimiento en Asia, que desempeñan un papel esencial en el desarrollo y crecimiento económico a largo plazo.

En este sentido, toda vez que la propuesta regulatoria busca incrementar la seguridad en las operaciones aéreas, derivado de la importancia del sector aeronáutico en México por el volumen de pasajeros y carga transportada, la CONAMER considera prudente su emisión.

iii. Definición de la problemática y objetivos generales de la regulación.

Como ya se ha mencionado, el sector del transporte aéreo desempeña una función importante en la economía mundial el cual ha registrado un aumento significativo lo que conlleva a buscar mejorar la planificación de la seguridad operacional⁸ de la aviación a nivel internacional, regional y nacional. Lo anterior, es esencial para la gestión del crecimiento de manera segura, eficiente y responsable respecto al medio ambiente⁹.

El riesgo de 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 mercado¹⁰ del bien o servicio. En el caso de la propuesta regulatoria que nos ocupa, la imprudencia o falla técnica que deriva en un accidente en el que se 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 relativa a la formación de sus pilotos lo que puede provocar que al contratar PTA, este no cumpla con los mejores estándares lo que podría derivar en una situación que ponga en riesgo los servicios prestados. En este caso no 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 influyen en aquellas no se encuentra distribuida de la misma forma entre los consumidores y los productores¹¹.

Asimismo, los usuarios del transporte aéreo se pueden ver afectados por esta situación, ya que no logran conocer la experiencia, preparación entre otros del PTA, adicionalmente si consideramos que el uso de los servicios aéreos es similar en todos los casos, puede resultar difícil para un pasajero tener certeza de que si la aeronave que abordara el personal que lo operara cuenta con la debida certificación. En este sentido es necesario que se realicen acciones regulatorias con el fin de garantizar esta situación, como puede ser una señalización, la cual puede ser una garantía como señal de calidad o la educación como señal de productividad¹².

⁸ Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable. Fuente: https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-SSP-BOL/GASP_Doc10004_2017-2019_sp.pdf

⁹ Fuente: *Plan global para la seguridad operacional de la aviación*. Disponible en: https://www.icao.int/SAM/Documents/2017-SSP-BOL/GASP_Doc10004_2017-2019_sp.pdf

¹⁰ Fuente: Samuelson, P. A., & Nordhaus, W. D. (2010). *Economía: Con aplicaciones en Latinoamérica* (19a. Ed). México D.F: McGraw Hill.

¹¹ 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

¹² Fuente: *Información asimétrica y mecanismos de mercado*. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/265843.pdf>





De acuerdo con la teoría económica, este tipo de fallos puede ser disminuido mediante el establecimiento de medidas impositivas, subsidios y/o controles gubernamentales, como el que propone el anteproyecto en comento. Razón por la cual, se justifica la intervención pública para garantizar que el personal técnico aeronáutico que preste sus servicios a los distintos operadores aéreos en México, se encuentren capacitados de acuerdo a los lineamientos que marca la OACI y con ello mejorar la seguridad operacional y consecuentemente minimizar la probabilidad de incidentes y accidentes aéreos, a través de un mejoramiento en los requisitos de licencias y permisos federales para el PTA a fin de que la normatividad 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 preferencia¹³.

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. De acuerdo con los estándares a los que se someten los países miembros de la OACI la *Autoridad de Aviación Civil* (AAC), de cada país, debe observar lo siguiente:

1. Que el país cuente con leyes o reglamentos necesarios para respaldar la certificación y supervisión de las compañías aéreas de acuerdo con las normas internacionales mínimas.
2. La AAC debe tener la experiencia técnica, los recursos y la organización para otorgar licencias o supervisar las operaciones de los transportistas aéreos.
3. La AAC debe contar con PTA debidamente capacitado y calificado.
4. La AAC debe proporcionar una orientación adecuada a los inspectores para garantizar la aplicación y el cumplimiento de las normas internacionales mínimas.
5. La AAC debe tener documentación y registros de certificación insuficientes y una supervisión y vigilancia continuas inadecuadas de las operaciones de las compañías aéreas.¹⁴

En este sentido, la FAA establece el *Programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional* (IASA por sus siglas en inglés) establecido en los Estados Unidos desde 1992. Dicho programa está diseñado para evaluar la capacidad de la autoridad de aviación civil de un país la alineación a las mejores prácticas a nivel internacional en materia seguridad, así como prácticas recomendadas para la concesión de licencias de personal, operaciones de aeronaves y aeronavegabilidad.

Los resultados a los que puede llegar mediante el IASA son los siguientes:

- A. Categoría 1, la AAC cumple con los estándares de la OACI: la autoridad de aviación civil de un país ha sido evaluada por los inspectores de la FAA y se ha determinado que otorga licencias y supervisa a las compañías aéreas de acuerdo con los estándares de seguridad de la aviación de la OACI.
- B. Categoría 2, no cumple con los estándares de la OACI: FAA evaluó la AAC de ese país y determinó que no proporciona supervisión de seguridad de sus operadores de

¹³ Fuente "Internalización de externalidades medioambientales en sistemas eléctricos: una aplicación para España". Disponible en: http://www.economia.unam.mx/profesores/blopez/bienestar-inter_externalidades.pdf

¹⁴ Fuente: <https://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/definitions/>

RSRS

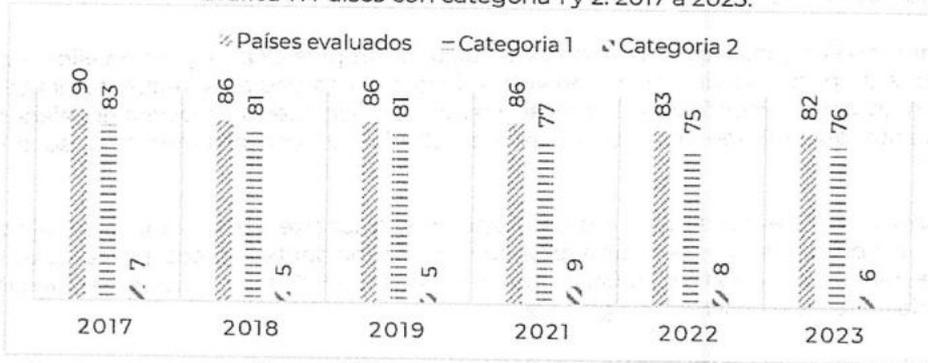




transportistas aéreos de acuerdo con los estándares mínimos de supervisión de seguridad establecidos por la OACI.¹⁵

Acorde con la información disponible, en el periodo de 2017 a 2023 (gráfica siguiente) se han registrado variaciones en la cantidad de países que pasaron de categoría 1 a categoría 2, siendo el 2021 en el que se registran 9 países, es decir, 4 más que el año 2019 y 2023 con la menor cantidad de países. Lo anterior, refleja la importancia de contar con regulaciones actualizadas a efecto de evitar situaciones que puedan comprometer la continuidad normal de las operaciones aéreas.

Gráfica 7. Países con categoría 1 y 2: 2017 a 2023.



Fuente: Elaboración propia con datos de la FAA

En este sentido, de conformidad con el resultado de la auditoría realizada a México por parte de la FAA, se determinó que "...la nueva calificación permite a las compañías aéreas mexicanas continuar con el servicio existente a los Estados Unidos, prohíbe cualquier servicio y rutas nuevos. Las aerolíneas estadounidenses ya no podrán comercializar y vender boletos con sus nombres y códigos de designación en vuelos operados por México. La FAA aumentará su escrutinio de los vuelos de las aerolíneas mexicanas a Estados Unidos"¹⁶, lo que representa un problema en términos de navegabilidad ya que puede provocar que el volumen de pasajeros internacionales a través de los aeropuertos mexicanos sea menor hasta un 35% menor a lo observado en los escenarios previos a la pandemia provocada por el virus SARS-COV-2, lo que repercutirá drásticamente en el sector de turismo.

La importancia de cumplir con estándares internacionales en materia de seguridad operacional también tiene como objetivo reducir la probabilidad de incidentes aéreos, en el caso mexicano, de acuerdo con los datos de la OACI, del periodo 2015 a 2020 se han registrado un total de 3 accidentes, en los años 2015, 2017 y 2018 en aeronaves comerciales, y la tasa de accidentes de accidentes por millón no llega al 2%, como se muestra a continuación:

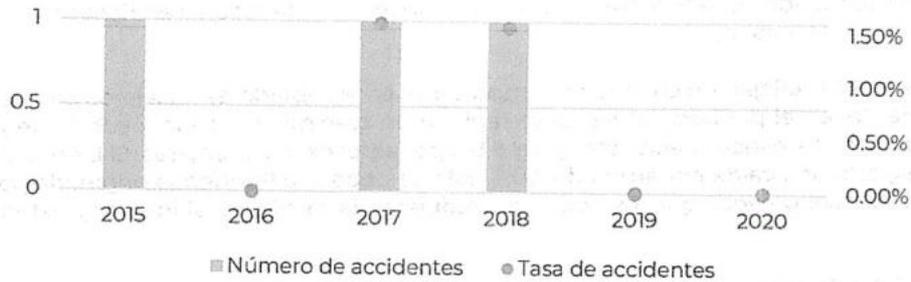
¹⁵ Fuente: <https://www.faa.gov/about/initiatives/>

¹⁶ Fuente: <https://www.forbes.com.mx/moodys-ve-freno-en-recuperacion-de-sector-aereo-de-mexico-por-degradacion/>





Gráfica 8. Accidentes aéreos en México: 2015 a 2019.



Fuente: Elaboración propia con datos de la OACI.

Por su parte, respecto al presente apartado la SCT manifestó que el marco normativo, en los términos vigentes, conlleva diversas problemáticas, o situaciones, entre las cuales destacan las siguientes:

- Existencia de ciertas discrepancias entre la aplicación de evaluaciones médicas al personal técnico aeronáutico y los estándares técnicos, métodos, normas y prácticas recomendadas y utilizadas actualmente en la aviación a nivel internacional, asimismo, se observó que todo lo relacionado con la regulación, ejecución, conducción y vigilancia de las actividades relacionadas con la medicina de aviación civil debe estar a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC),
- La necesidad de formalizar las directrices para la organización y funcionamiento del Sistema de Medicina de Aviación Civil, con el cual se busca atender el rezago técnico, administrativo y tecnológico ocasionado por los gobiernos neoliberales, donde la línea de acción fue el debilitamiento de las unidades médicas de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte a efecto de poder delegar a terceras personas la facultad de realizar evaluaciones médicas.
- El deterioro de las instalaciones y su equipamiento médico, y a su vez, desencadenó una serie de actos de corrupción e incumplimiento normativo tales como el otorgamiento de Constancias de Aptitud sin que el personal técnico aeronáutico se presentara físicamente a realizar la evaluación respectiva, el otorgamiento de Constancias de Aptitud (a cambio de una cantidad monetaria, objeto o favor) a personal que no cumplía las condiciones psicofísicas requeridas, la aplicación de evaluaciones médicas con procedimientos no apegados a la normatividad,
- La omisión en la aplicación de pruebas de detección de drogas y el cobro arbitrario y excesivo de las evaluaciones por parte de las terceras personas, ya que no existía un control respecto al monto que cobraban por realizar dichas evaluaciones.
- Asegurar que las evaluaciones médicas garanticen que el personal técnico-aeronáutico esté en condiciones físicas y mentales adecuadas para el desempeño en sus funciones,
- La probabilidad de que se materialice un incidente o accidente que pudiera afectar la integridad y/o el patrimonio de las personas usuarias de los servicios aéreos y de terceras en superficie, por tal motivo, es menester sentar las bases para establecer un Sistema de Medicina de Aviación que permita tener certeza respecto a las condiciones psicofísicas que posee el personal que interviene en las operaciones aéreas y que refuerce las condiciones técnico-administrativas bajo las cuales estas se llevan a cabo.

En este sentido, es importante contar con regulaciones actualizadas y alienadas con estándares internacionales, ya que los riesgos asociados a no contar con un marco regulatoria actualizado



Frontera, número 16, Piso 3, Colonia Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc 06700
Ciudad de México. Tel: (55) 57 29 91 00 www.gob.mx/conamer



2023
AÑO DE
Francisco
VILLA
EL MUCHO JORNALERO DEL PLANO



puede tener como consecuencia repercusiones en el tráfico aéreo ya que al carecer de estándares de seguridad adecuados puede incrementarse la probabilidad de incurrir en riesgos en los vuelos internacionales y nacionales.

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, el cual provocó que los gobiernos redujeran la movilidad al interior y exterior de los países.

Gráfica 9. Total de pasajeros transportados por tipo de aerolínea del periodo 2010 a 2020, miles.



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

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. De igual forma 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.

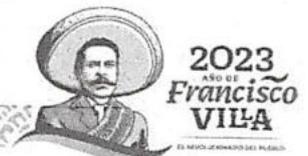
Gráfica 10. Total de carga transportada por tipo de aerolínea del periodo 2010 a 2020: Toneladas.



Fuente: Elaboración propia con datos de la SCT

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

R/S





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 del PTA así como de los usuarios de servicios aéreos.

En concordancia con lo planteado por la Secretaría, se considera que para tener una regulación adecuada que promueva el desarrollo del sector aeronáutico es necesario realizar ajustes al marco jurídico vigente en materia de licencias y permisos del PTA.

En virtud de las consideraciones anteriores, la SICT destacó que los objetivos de la propuesta regulatoria son:

- 1) Crear un ordenamiento jurídico que establezca las directrices para la organización y funcionamiento del Sistema de Medicina de Aviación Civil, mismo que está a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil a partir de la publicación en el Diario Oficial de la Federación del Acuerdo por el que se establecen las actividades en materia de medicina de aviación a cargo de la Agencia Federal de Aviación Civil, órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;
- 2) Precisar y transferir a la Agencia Federal de Aviación Civil ciertas funciones, atribuciones y obligaciones que anteriormente correspondían a la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte, en materia de evaluación médica al personal técnico-aeronáutico, y
- 3) Incorporar estándares técnicos y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, tomando como referencia lo establecido en el Anexo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, firmado por el Estado mexicano el 7 de diciembre de 1944 y ratificado por el Senado de la República el 31 de diciembre de 1945) y el documento 8984 "Manual de medicina de aeronáutica civil", lo cual permitirá implementar las mejores prácticas para la evaluación médica al personal técnico-aeronáutico, contribuirá a reforzar la seguridad en las operaciones aéreas y permitirá atender hallazgos y observaciones emitidas por la Administración Federal de Aviación (FAA, Federal Aviation Administration) de los Estados Unidos de Norteamérica, a partir de las auditorías del Programa de Evaluación de Seguridad en la Aviación Internacional, con lo cual se procura recuperar la categoría 1, en su escala de evaluación, situación que permitirá a las aerolíneas mexicanas solicitar nuevamente vuelos hacia los Estados Unidos de América, en beneficio de la conectividad y la economía nacional.

Por todo lo anterior, esta Comisión considera que se justifica la pertinencia de implementar la propuesta regulatoria, en el contexto de la problemática planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar, ya que al actualizar la regulación vigente se atenderán los compromisos internacionales en materia de aviación civil y se disminuirá la probabilidad de riesgos en la navegabilidad del territorio nacional.

IV. Alternativas de la regulación.

Respecto al presente apartado, esa Dependencia manifestó haber considerado la posibilidad de **no emitir regulación alguna**; sin embargo, señaló que "este acto provocaría una omisión del Estado mexicano en su obligación ante la comunidad internacional de procurar el más alto grado de uniformidad posible en la normatividad aeronáutica nacional frente a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional. Al respecto, vale la pena mencionar que actualmente existen algunas discrepancias y desactualizaciones en la normatividad aeronáutica nacional, mismas que han puesto en duda la supervisión y vigilancia que realiza la Autoridad de Aviación Civil, por lo cual no emitir regulación alguna no se considera

ASRS





una alternativa viable. Asimismo, el no emitir la regulación generaría una afectación a la seguridad operacional, toda vez que debido al tipo de actividades que desempeña el personal técnico-aeronáutico, es necesario que se tenga la certeza respecto a las condiciones psicofísicas que deben tener y mantener para realizar sus actividades de manera correcta y segura" (sic), por lo que se descartó tal posibilidad.

De igual forma, la Secretaría consideró la alternativa de **esquemas voluntarios**, no obstante, manifestó que "Se podrían generar esquemas voluntarios de cumplimiento, sin embargo, se considera que no se puede dejar al arbitrio o voluntad del personal técnico-aeronáutico el cumplimiento de la normatividad, ya que debido al tipo de actividades que desempeña el personal técnico-aeronáutico, es necesario que se tenga la certeza de que cuentan con las condiciones psicofísicas necesarias para realizar sus actividades de manera correcta y segura, reduciendo los riesgos de que se materialice un accidente o incidente" (sic), por lo que esta posibilidad también fue descartada.

Finalmente, la SICT argumentó que la Propuesta Regulatoria es la mejor alternativa regulatoria, en virtud de que permite:

- Dar formalidad al marco jurídico aplicable al Sistema de Medicina de Aviación Civil.
- Profundizar, precisar y definir con mayor detalle las funciones, atribuciones y obligaciones que en materia de evaluación médica del personal técnico aeronáutico tiene la Agencia Federal de Aviación Civil.
- Establecer disposiciones técnicas y administrativas, así como condiciones médicas, que debe observar el personal técnico aeronáutico para contar con un Certificado de Aptitud Psicofísica que le permita desempeñar sus actividades y funciones. En este sentido, se contribuye a brindar mayor certeza jurídica al personal técnico aeronáutico y se atienden ciertos hallazgos realizados por la Autoridad de Aviación Civil de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA, Federal Aviation Administration, por sus siglas en inglés) derivados de la auditoría realizadas a la Agencia Federal de Aviación Civil en el marco del Programa de Evaluación de Seguridad en la Aviación Internacional, en las cuales se detectaron discrepancias entre los estándares técnicos, métodos, normas y prácticas utilizadas en la aviación a nivel internacional y la normatividad mexicana, situación que se pretende solucionar con la formalización del presente anteproyecto.

Bajo este contexto, y tomando en consideración los argumentos expresados por la SICT, la CONAMER considera que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción, ante la problemática identificada y los objetivos que se persiguen; por lo que, se considera atendido este apartado.

V. Impacto de la regulación.

1. Creación, modificación y/o eliminación de trámites

Por lo que respecta al presente apartado, la CONAMER observa que la SICT considera que con la implementación de la Propuesta Regulatoria se crearán dos trámites, de conformidad con la siguiente información:

RRRS





Cuadro 1. Trámites creados

Nombre	Justificación
Emisión de certificado de aptitud psicofísica derivado de la "Evaluación Médica"	Con la finalidad de atender la modificación del artículo 6 bis de la Ley de Aviación Civil en lo referente a las atribuciones de la AFAC (XXIX. Vigilar que la normativa sea cumplida y observada por el personal médico que practica las evaluaciones médicas clase 1, 2 y 3 al personal técnico-aeronáutico y a los aspirantes a obtener un permiso de formación como personal técnico-aeronáutico) y en apego a lo establecido en el artículo 10 del presente anteproyecto, que establece requisitos que deben entregar las personas aspirantes para la evaluación médica y expedición del certificado de aptitud psicofísica.
Registro y verificación del programa de detección, prevención y vigilancia del consumo de las sustancias psicoactivas.	Con lo señalado en el artículo 73 se prevé un trámite que consiste en el registro y verificación del programa de detección, prevención y vigilancia del consumo de las sustancias psicoactivas.

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 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 la publicación en el Diario Oficial de la Federación (DOF) de la Propuesta Regulatoria con la que se realicen las actualizaciones correspondiente en el Catálogo Nacional de Regulaciones, Trámites y Servicios (CNRTYS)¹⁷, a cargo de esta Comisión.

2. Obligaciones y/o disposiciones

Con relación al presente apartado, esta Comisión observó que, de conformidad con el AIR correspondiente, la SICT identificó que, derivado de la emisión de la Propuesta Regulatoria, se realizan diversos ajustes en las obligaciones para los particulares, a saber:

Cuadro 2. Acciones regulatorias

Artículo	Justificación
8	Se integra el requisito de presentar una evaluación médica y se precisan las clases en las que se dividen las evaluaciones médicas aplicables a las personas aspirantes a obtener una licencia, autorización o permiso. E
9	Se establece la obligación para el personal técnico-aeronáutico o aspirantes a obtener un permiso de formación a realizar una evaluación médica de conformidad a la licencia o autorización que pretenden obtener.
10	Se establece una obligación a efecto de que la Autoridad de Aviación Civil: 1) Tenga la certeza de que el PTA está actuando con honestidad respecto a las declaraciones de su estado de salud, 2) Cuento con el consentimiento en la aplicación de las pruebas y estudios médicos requeridos, y 3) Cuento con la autorización para el uso, manejo y resguardo de sus datos personales. Esto en cumplimiento a lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados.
11	Se establece una obligación para el personal Médico Examinador Autorizado, sin embargo, el sistema que sirve para el registro, manejo y control del Sistema de Medicina de Aviación Civil ya contempla una opción a través de la cual se puede dar aviso a la Agencia Federal de Aviación Civil en caso de detectar alguna irregularidad

¹⁷ <https://catalogonacional.gob.mx/>





Artículo	Justificación
	(declaración de salud falsa, en este caso) y en última instancia esta puede ser de manera electrónica o telefónica.
12	Es importante mencionar que con la expedición de la presente regulación se deroga en el Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte en el todo lo relativo al sistema de medicina de aviación, con el objeto de dar mayor certeza jurídica y atender los métodos recomendado por los organismos internacionales respecto del transporte aéreo.
13	El artículo en referencia no genera costo de cumplimiento, se identifica como estar técnico, ya que solo determina los tipos de evaluación médica en base a los diferentes supuestos que el Personal Técnico Aeronáutico y solicitantes puedan realizar acorde a sus necesidades, con el fin de cumplir los estándares normativos aeronáuticos nacionales e internacionales.
15	Lo establecido en el presente artículo no genera costo de cumplimiento adicionales a los ya existentes, toda vez que el contenido de las evaluaciones médicas ya se encuentra contenido en los Requisitos médicos relativos al personal técnico aeronáutico y en el artículo 10 del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte, por lo cual se considera que los requisitos referidos en la nueva regulación son preexistentes para el personal técnico-aeronáutico o aspirantes a realizar una evaluación médica de la clase de conformidad a la licencia o autorización que pretendan obtener.
17	El artículo en referencia no genera costo de cumplimiento a los particulares, toda vez que solo precisa en que supuesto se llevará a cabo una evaluación médica o en qué momento se puede solicitar la misma, en pro de la seguridad operacional, como parte de una atribución de la Autoridad de Aviación Civil establecida en el artículo 6 Bis, fracción XXIX de la Ley de Aviación Civil cuya última reforma tuvo lugar el 03 de mayo de 2023, publicada en el DOF en la misma fecha.
18 y 61	Se establece la obligación para el personal técnico aeronáutico de notificar cualquier disminución en su condición psicofísica a efecto de evitar situaciones que puedan comprometer la seguridad operacional y poner en riesgo la integridad de las personas relacionadas con la actividad aérea, así como la de terceras en superficie.
19	Se determinan los estándares técnicos que deben de mantener los "audiómetros", lo anterior a fin de garantizar que los resultados que arrojen no se encuentren alterados por fallo o falta de mantenimiento de los aparatos, y de estas maneras afecten al resultado de las evaluaciones médicas.
20	Se establece como requisito la presentación de una radiografía de tórax con la finalidad de llevar a cabo una adecuada evaluación médica, al mismo tiempo identificar algún tipo de enfermedad que pudiera generar alguna incapacitación en el desempeño de sus labores.
21, 22, 23 y 24	Se establecen requisitos con los que deben de cumplir los médicos que forman parte del Sistema de Medicina de aviación de la Agencia Federal de Aviación Civil, lo anterior a fin de garantizar la calidad en el servicio, y cerciorarse que el personal técnico aeronáutico sea evaluado por profesionales de la salud con competencias, pericia y experiencia necesaria para realizar una adecuada evaluación médica.
27, 29, 30, 31, 32, 33 y 35	Se establece una oportunidad para el personal técnico aeronáutico con la finalidad de verificar que, la falta de cumplimiento de determinados requisitos psicofísicos, es tal que no afecta el ejercicio de sus atribuciones establecidas en su licencia o autorización con el fin de salvaguardar la seguridad operacional y de trabajo. Aunado a ello, se determina que sea por conducto del personal médico examinador que, el personal técnico aeronáutico solicite el procedimiento de flexibilidad, siendo el personal médico quien deba hacer del conocimiento a la Agencia Federal de

RSRS

Frontera, número 16, Piso 3, Colonia Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc 06700
Ciudad de México. Tel: (55) 57 29 91 00 www.gob.mx/conamer



2023
AÑO DE
Francisco
VILLA
El espíritu del pueblo



Artículo	Justificación
	Aviación Civil, aquella información médica y técnica en la cual se acredite que, derivado de una valoración médica se podrá aplicar el procedimiento de flexibilidad.
28	Se establece una oportunidad para el personal técnico aeronáutico con la finalidad de verificar que, la falta de cumplimiento de determinados requisitos psicofísicos, es tal que no afecta el ejercicio de sus atribuciones establecidas en su licencia o autorización con el fin de salvaguardar la seguridad operacional y de trabajo.
41	Se establece un estándar técnico con la finalidad de verificar si el personal técnico aeronáutico se ha sometido con anterioridad a algún reconocimiento médico o análogo para constatar sus antecedentes clínicos del solicitante a fin de evitar posibles riesgos en el desempeño de sus funciones laborales técnico aeronáuticas.
42, 43, 44 y 45	Se establecen las condiciones y/o estándares médicos que debe cumplir el personal técnico-aeronáutico a efecto de que puedan obtener un Certificado de Aptitud Psicofísica. Estas condiciones y/o estándares sirven de base para el personal médico durante el proceso de la evaluación médica, ya que permiten tener una referencia respecto a los valores adecuados o ideales que se deben observar en dicho personal y no deben entenderse como requisitos legales o administrativos para la presentación del trámite relacionado con la Emisión del Certificado, en este sentido, no son requisitos que se deban presentar para el trámite sino requisitos que se deben cumplir físicamente a efecto de preservar la seguridad operacional respecto al factor humano.
46	El presente artículo establece la periodicidad en la que el personal técnico aeronáutico debe someterse a la evaluación médica, con el único fin de dar claridad al lapso en que determinado personal con determinada edad debe someterse a dicha evaluación, a fin de preservar la seguridad de las operaciones aéreas y mantener al PTA en niveles óptimos de salud para el ejercicio de sus actividades.
47	Como parte de lo aprendido en dicha emergencia sanitaria, se prevén dichas excepciones y se sientan las bases en la presente regulación para en caso necesario poder facilitar las excepciones.
48	Si bien el presente artículo establece una restricción relativa con el periodo de vigencia del certificado de aptitud psicofísica el cual constituye un requisito previo para la obtención y/o renovación de la licencia para el PTA, se informa que el plazo establecido en el presente artículo procede de lo señalado en el artículo 22 del Reglamento de Medicina Preventiva en el Transporte vigente la fecha para el PTA, por lo cual no existe como tal una nueva obligación y/o restricción.
49 y 50	Se determina como una obligación para el personal técnico aeronáutico y aspirantes a portar en todo momento el certificado de aptitud psicofísica con la finalidad de tener certeza en el cumplimiento de los estándares psicofísicos requeridos por la Autoridad de Aviación Civil durante el desempeño de sus funciones operativas, con el objeto de salvaguardar y disminuir los riesgos de la seguridad operacional aérea.
62	Se establece una obligación para las instituciones educativas respecto a la notificación a la Autoridad Aeronáutica de la disminución de aptitud psicofísica de los alumnos, esto con el fin de prevenir situaciones que pudieran poner en riesgo la integridad o patrimonio de las personas usuarias de los servicios aéreos o de terceras en superficie.

MSRS





Cuadro 5. Costos estimados derivados de la implementación de la Propuesta Regulatoria

Obligación	Costo	Supuesto	Autorizaciones actuales	Cálculo	Resultando	Cantidad
Las personas aspirantes a obtener un permiso de formación como personal técnico-aeronáutico, deben realizar una evaluación médica de la clase acorde a la licencia o autorización que pretendan obtener.	Para el cálculo de esta obligación se toma como referencia que: existen en promedio 48,000 PTA's estimado a quienes se les realizará una Evaluación Médica, que tiene un costo de \$2039.00 m.n	Para una mejor estimación se contempla que, 48 000 PTA's, cubran el pago de la evaluación médica.	Se estima que el número de Personal Técnico Aeronáutico que actualmente cuentan con una licencia, permiso de formación o autorización vigente es de 45,000 y se estiman recibir 3,000 solicitudes de aspirantes a obtener una licencia permiso de formación o autorización Evaluación Médica al solicitar, renovar o recuperar cualquier tipo de licencia, permiso de formación o autorización en ambos casos es aplicable la obligación.	Se multiplica el costo total del pago por usuario (\$2039) por los 48,000 PTA's, quienes cubrirán el pago de la obligación.	En base a lo anterior, se obtiene que, por los 48,000 PTA's, que realicen el pago para una evaluación médica, el monto total es de: \$97,872,000.00 M.N.	\$97,872,000.00
La primera evaluación médica deberá comprender una radiografía de tórax posteroanterior. En los	Para el cálculo de esta obligación se toma como referencia que: existen en promedio	Se estima que el número de Personal Técnico Aeronáutico que actualmente cuentan con una licencia, permiso de formación o autorización vigente es de 45,000 y se estiman recibir 3,000 solicitudes de Evaluación Médica.		Se multiplica el costo de la radiografía de tórax (\$511.00) por los 48,000 PTA's,	En base a lo anterior, se obtiene que, por los 48,000 PTA's, que realicen la radiografía de tórax el monto total	\$24,528,000.00

APRS





<p>reconocimientos posteriores no será necesario realizarla, salvo que así lo determine la Agencia Federal de Aviación Civil.</p>	<p>48,000 PTA's estimado s quienes presentarán la radiografía de órax que tiene un costo de \$511.00¹ m.n</p>		<p>quienes cubrirán el requisito.</p>	<p>es de: \$24,528,000.00³ M.N.</p>	
<p>Se establece la periodicidad para la evaluación médica de las tres distintas clases, entendiéndose a dicho período como la vigencia del certificado de aptitud psicofísica, del modo siguiente: I. De la Clase 1, el personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes, deben someterse a la evaluación médica con una periodicidad de un año los menores de cuarenta años, y cada seis meses a partir de los cuarenta años cumplidos; II. De la Clase 2, el personal técnico-aeronáutico y</p>	<p>Para el cumplimiento de esta obligación se contempla que todo el PTA y/o aspirante presente de acuerdo con la clase que corresponda la evaluación médica acorde con la siguiente periodicidad: Clase 1: < 40 años: 1 año. ≥ a 40 años: 6 meses. Clase 2: < 40 años: 2 año. ≥ a 40 años: 1 año. Clase 3: < 40 años: 3 año. ≥ a 40 años: 1 año.</p>			<p>\$63,451,641.00</p>	

RSRS





personas aspirantes, deben someterse a la evaluación médica con una periodicidad de dos años los menores de cuarenta años, y cada año a partir de los cuarenta años cumplidos;

III. De la Clase 3, el personal técnico-aeronáutico y personas aspirantes, deben someterse a la evaluación médica con una periodicidad de tres años los menores de cuarenta años, y cada año a partir de los cuarenta años cumplidos;

--	--

RFFS





<p>Las personas concesionarias, asignatarias, permisionarias, operadoras aéreas y prestadoras de servicios que tenga personal técnico-aeronáutico laborando y a su cargo, deberán realizar el examen de detección de sustancias psicoactivas cada seis meses al personal técnico-aeronáutico, que tengan a su cargo, reportando los resultados a la Agencia Federal de Aviación Civil, de conformidad a las disposiciones técnico-administrativas aplicables.</p>	<p>Para el cálculo de esta obligación se toma como referencia que, existen actualmente 10,566 personas que constituyen el total de personal de las líneas aéreas nacionales.</p> <p>Acorde con diversos laboratorios un estudio toxicológico tiene un costo promedio de: \$570.00</p>	<p>Se multiplica el costo del estudio toxicológico (\$570.00) por los 10,566 PTA's, quienes cubrirán el requisito.</p>	<p>En base a lo anterior, se obtiene que, por las 10,566 personas que deben realizar el estudio toxicológico cada seis meses el monto total es de: \$6,022,620.00 M.N.</p>	<p>\$6,022,620.00</p>
---	---	--	---	-----------------------

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados en el AIR por la Secretaría

Considerando lo anterior, la Dependencia estimó un costo total de la Propuesta Regulatoria a la orden de \$191,874,261.00, derivado de las acciones indicadas, que deberá realizar los particulares.

4. Beneficios

La SICT considera que, derivado de la implementación de la Propuesta Regulatoria, se pueden generar beneficios cuantitativos:

ASIS





Cuadro 6. Beneficios calculados derivados de la implementación de la Propuesta Regulatoria

Obligación	Costo	Copias	Licencias actuales	Cálculo	Resultando	Cantidad
<p>Entregar lo siguiente:</p> <p>I. Carta de consentimiento informado.</p> <p>II. Una declaración de salud.</p> <p>III. Autorización de posesión y uso de datos personales.</p>	<p>Para el cálculo de este beneficio o se toma como referencia el costo de cada impresión de \$1.00 (papel y tóner)</p>	<p>Se estima que los documentos requeridos conllevan 5 impresiones</p>	<p>Actualmente el número de PTA y aspirante que deben solicitar una evaluación médica es de 45,788 personas.</p>	<p>Se multiplica el costo de 5 impresiones (\$5.00) por el número de licencias vigentes.</p>	<p>Con base en lo anterior, se obtiene que, por la entrega de los 3 documentos cada persona PTA y/o aspirante se estaría ahorrando \$5.00 pesos cada que debe presentar dicha evaluación médica, multiplicado por el número de PTA y/o aspirante, la Autoridad de Aviación Civil anualmente estaría absorbiendo un costo de \$ 228,940 M.N. por concepto de impresión de los tres documentos obligatorios.</p>	<p>\$228,940</p>
<p>La vigencia del certificado de aptitud psicofísica que avala la evaluación médica podrá ampliarse excepcionalmente cuando se presente alguno de los supuestos</p>	<p>Para el cálculo de este beneficio se toma como referencia el costo actual de cada certificado de aptitud psicofísica el cual es de \$2039.00 pesos.</p>		<p>Actualmente el número de PTA y aspirante que deben solicitar una evaluación médica es de 45,788 personas.</p>	<p>Se multiplica el costo del certificado de aptitud psicofísica por el número de licencias vigentes.</p>	<p>Con base en lo anterior, se obtiene que, el beneficio al menos de una prórroga de la vigencia del certificado de aptitud psicofísica por un caso de</p>	<p>93,361,732</p>

RSAS





<p>siguientes:</p> <p>I. La autoridad competente del Estado mexicano declare una suspensión de actividades, en las que queden incluidas las que son reguladas en este Reglamento, y</p> <p>II. La Agencia Federal de Aviación Civil expida un Acuerdo en el que pormenore los supuestos en los que las licencias, autorizaciones, permisos y certificados de aptitud psicofísica, excepcionalmente se les extiende su vigencia.</p> <p>La evaluación médica podrá realizarse con quince días hábiles de anticipación a su vencimiento, entrando en vigor el nuevo certificado de aptitud psicofísica en la fecha que se practique la citada evaluación.</p>				<p>emergencia es de \$ 93,361,732 M.N.</p>	
---	--	--	--	---	--

FRS





beneficio total por la no materialización de incidentes o accidentes de aviación	\$908,044,971. 68 pesos mexicanos	\$908,044,971. 68
Total		\$1,001,635,644

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados en el AIR por la Secretaría

Asimismo, la Secretaría señaló lo siguientes beneficios cualitativos:

"...existen beneficios cualitativos que generan un impacto mayor para el sector aéreo en términos de seguridad operacional, toda vez que resulta vital contar con profesionales en la aviación civil mexicana que cuenten con las condiciones médicas necesarias durante su formación como en su desarrollo profesional en pro de garantizar operaciones seguras, y en consecuencia preservar la seguridad de la vida de las personas y de los que intervienen en la operación de la mismas.." (sic)

En razón de lo anterior, considerando que el costo estimado por la emisión de la Propuesta Regulatoria es del orden de los \$191,874,261.00 pesos, y considerando que los beneficios son del orden de los \$1,001,635,644 pesos, es posible anticipar que el beneficio neto es de **\$809,761,382.68** pesos aproximadamente, con lo que se determina que **la emisión de la regulación generará beneficios notoriamente superiores a los costos de cumplimiento**, por lo que se consideran atendidos los requerimientos que en este rubro exige la LGMR.

VI. Cumplimiento y aplicación de la propuesta

La Dependencia señaló que *"Para la implementación de la regulación no se contempla la erogación de recursos públicos adicionales a los ya existentes, toda vez que actualmente la Agencia Federal de Aviación Civil cuenta con personal capacitado, equipo médico adecuado y unidades médicas necesarios a efecto de garantizar los servicios de evaluación, certificación y vigilancia médica permanentemente. No obstante, con la intención de lograr los objetivos propuestos la Agencia Federal de Aviación Civil realizará las adecuaciones administrativas y presupuestarias a efecto poder hacer frente a la nueva regulación, asimismo, se realizará la inscripción del trámite que deben realizar aquellas personas interesadas en obtener un Certificado de Aptitud Psicofísica para personal técnico-aeronáutico."*; por lo anterior, esta Comisión da por atendido este apartado.

VII. Evaluación de la propuesta.

La Secretaría señaló que se evaluará la Propuesta Regulatoria de la siguiente manera:

"El avance y logro de los objetivos se medirá y evaluará tomando como referencia: 1) El número de Certificados de Aptitud Psicofísica que emita el área médica de la Agencia Federal de Aviación Civil, 2) El número de permisos o licencias canceladas a partir del incumplimiento (No apto) de las condiciones médicas requeridas para cada grupo de personal técnico aeronáutico, y 3) La tasa de incidentes o accidentes derivados o relacionados con las condiciones psicofísicas del personal técnico-aeronáutico y su variación quinquenal, debiendo observarse una reducción en el número de eventos como resultado de la aplicación de las nuevas disposiciones. En este sentido, se prevé que la presente regulación se evalúe con el indicador estratégicos denominado Tasa de accidentes aéreos, mismo que identificará la tasa de accidentes aéreos, puesto que se busca obtener información de siniestralidad en el transporte aéreo regular y fletamento, el cual tendrá una medición anual, y cuyo método de calculo (sic) se establece como Número de accidentes en el transporte

ASIS





aéreo regular y fletamento entre el Número de Operaciones en el transporte aéreo regular y fletamento por cada 10 mil operaciones aéreas en el transporte aéreo regular y fletamento. acumuladas al periodo de observación."

No se omite mencionar que, conforme a lo establecido en el artículo 77, primer párrafo de la LGMR, dentro de un periodo de 5 años, contados a partir de la entrada en vigor de la Propuesta Regulatoria, la misma deberá someterse a un análisis de impacto regulatorio *ex post*, razón por la cual se exhorta a esa Secretaría a hacerse de los recursos de información, datos, estadísticas y documentos necesarios y suficientes, a efecto de poder cumplir cabalmente con lo establecido en el precepto jurídico mencionado.

VIII. Consulta pública.

Con relación a este apartado, la Secretaría señaló que no realizó ningún tipo de consulta durante el proceso de elaboración de la regulación.

Por otra parte, se informa a esa Dependencia que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo de la LGMR, desde el día en que se recibió la Propuesta Regulatoria, esta se hizo pública a través del portal de internet de la CONAMER y que, a la fecha de emisión del presente Dictamen Final, 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/28226>

Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre el AIR y la Propuesta Regulatoria en los términos en que fueron presentados, sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en el artículo 8 de la LGMR.

El presente oficio se emite sin perjuicio de la valoración correspondiente de la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal (CJEF), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 76, primer párrafo de la LGMR.

Por lo anterior, la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para presentar el anteproyecto ante la CJEF para su publicación en el DOF, de conformidad con el procedimiento establecido en el *Acuerdo por el que se expiden los Lineamientos para la Elaboración y Presentación de Proyectos de Iniciativas de Ley Expedidas por el Poder Ejecutivo Federal*¹⁸.

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, fracciones VIII y XI del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*¹⁹.

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

Atentamente,
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

¹⁸ Publicado en el DOF el 25 de mayo de 2022.

¹⁹ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004 y modificado el 9 de octubre de 2015.

RS/S



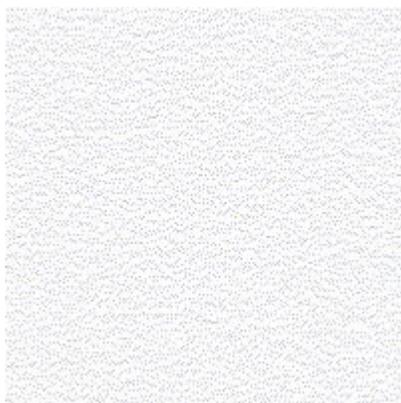
Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra

De: UAF de Comunicaciones y Transportes <uaf@sct.gob.mx>
Enviado el: viernes, 26 de mayo de 2023 05:38 p. m.
Para: Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Asunto: Re: RV: Notificación de pronunciamiento

SE ACUSA DE RECIBO

Gracias

El 26/05/2023 a las 06:11 p. m., Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra escribió:



De: Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Enviado el: viernes, 26 de mayo de 2023 05:07 p. m.
Para: 'uaf@sct.gob.mx' <uaf@sct.gob.mx>
CC: 'Maria Del Rocio Bello Castillo' <maria.bello@sct.gob.mx>; Alberto Montoya Martin Del Campo <alberto.montoya@conamer.gob.mx>; Jessica Poblano Ramírez <jessica.poblano@conamer.gob.mx>; Andrea Ángel Jiménez <andrea.angel@conamer.gob.mx>; Marycruz Sanchez Cerrillo <marycruz.sanchez@conamer.gob.mx>; Erika Valverde Gutierrez <erika.valverde@conamer.gob.mx>; Daniela de Jesús Reyes Gutiérrez <daniela.reyes@conamer.gob.mx>
Asunto: Notificación de pronunciamiento

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/23/2876.- "Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aviación Civil"**
2. **CONAMER/23/2886.- "Decreto por el que se expide el Reglamento de Instituciones Educativas en Materia Aeronáutica"**
3. **CONAMER/23/2878.- "Decreto por el que se Reforman, Adicionan y Derogan diversas disposiciones del Reglamento para la Expedición de Permisos, Licencias y Certificados de Capacidad del Personal Técnico Aeronáutico"**
4. **CONAMER/23/2885.- "Decreto por el que se expide el Reglamento de Medicina de Aviación Civil"**
5. **CONAMER/23/2877.- "Acuerdo modificatorio al diverso "Acuerdo por el que se dan a conocer las disposiciones técnico administrativas de carácter aeronáutico de la Agencia Federal de Aviación Civil, órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes."**

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 constituyen una notificación oficial. Por tanto, atentamente se solicita acusar de recibido por esta misma vía."