



SCT
Unidad de Administración
y Finanzas

★ 18 DIC 2023 ★

RECIBIDO

HORA: _____

FOLIO: _____

Asunto: Se emite Autorización de Trato de Emergencia y Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA DE EMERGENCIA NOM-EM-018-SCT3-2023, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL DE VUELO"**.

Ref. 10/0060/131223

Ciudad de México, a 18 de diciembre de 2023.

LIC. ERÉNDIRA VALDIVIA CARRILLO

Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Presente

Me refiero a la Propuesta Regulatoria denominada **"NORMA OFICIAL MEXICANA DE EMERGENCIA NOM-EM-018-SCT3-2023, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL DE VUELO"**, así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Emergencia, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 13 de diciembre de 2023, a través del portal de este órgano administrativo desconcentrado¹.

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 71 de la *Ley General de Mejora Regulatoria*² (LGMR), la SICT presentó los argumentos por los cuales considera necesario dar tratamiento de emergencia a la Propuesta Regulatoria, los cuales se indican a continuación:

"Las razones por las que considera que el proyecto de NORMA OFICIAL MEXICANA DE EMERGENCIA NOM-EM-018-SCT3-2023, "MANUAL DE VUELO" atiende una emergencia, se derivan de las siguientes consideraciones: El Estado mexicano fue 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 parte de la autoridad de aviación civil de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA, Federal Aviation Administration). Cabe señalar que la auditoría IASA, tiene como objetivo evaluar con base a las normas y métodos recomendados (SARP's, por sus siglas en inglés) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la "seguridad operacional" implementada y vigilada por las Autoridades de Aviación Civil de todos los países, donde sus aerolíneas nacionales: 1) Soliciten volar a los Estados Unidos de Norteamérica; o 2) Que actualmente realizan operaciones a los Estados Unidos de Norteamérica. o 3) Que participan en acuerdos de código compartido con aerolíneas asociadas de los Estados Unidos. Para el caso del Estado mexicano, donde sus aerolíneas nacionales tienen un flujo "alto", de operaciones de transporte de pasajeros y carga desde y hacia los Estados Unidos de Norteamérica, la degradación a categoría 2 significó que: 1) Las Aerolíneas, que efectuaban operaciones aéreas dentro de territorio mexicano, (comúnmente conocidas como aerolíneas regionales), no pudieran solicitar efectuar operaciones aéreas hacia los Estados Unidos de Norteamérica. 2) Las aerolíneas nacionales mexicanas que efectuaban vuelos desde y hacia los Estados Unidos de Norteamérica, no pudieran "modificar sus rutas autorizadas" (previas a la degradación); de la misma manera no pudieran "abrir nuevas rutas" desde y hacia los Estados Unidos de Norteamérica. 3) Las aerolíneas mexicanas no pudieran generar nuevos acuerdos compartidos con aerolíneas asociadas de los Estados Unidos. Dado lo anterior, en términos económicos, la degradación del Estado mexicano tuvo como consecuencia afectaciones en la

¹ <https://cofemersimr.gob.mx/>

² Publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 18 de mayo de 2018, última Reforma el 20 de mayo de 2021.

CAF/EGC

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





recuperación del turismo post-covid, 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" de conformidad a la Ley de Infraestructura de la Calidad. Cabe señalar que uno de los factores que causó la degradación de categoría 2, fue que los requerimientos técnicos de conformidad a los SARP's de la OACI, particularmente los dispuestos en los Anexos 1, 6 y 8 de la OACI, "no eran suficientes o necesitaban ser actualizados dentro del marco regulatorio del Estado mexicano". Por otra parte, en lo que respecta 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 Civil; dicha tarea ha tenido como objetivo principal el prevenir hallazgos para subsecuentes auditorías. Para el caso específico de la NORMA OFICIAL MEXICANA DE EMERGENCIA NOM-EM-018-SCT3-2023, "MANUAL DE VUELO", sus objetivos principales son: 1) Cumplir con los SARP's del Anexo 8 de la OACI actualmente vigentes, en materia de requisitos técnicos para concesionarios y/o permisionarios de transporte aéreo, que conlleva a mantener la seguridad operacional de las aeronaves, con base a una operación segura de las mismas. 2) Contar con un instrumento jurídico vigente y actualizado sobre el requerimiento del manual de vuelo, toda vez que la NOM-018-SCT3-2012 no fue ratificada de conformidad a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su respectivo Reglamento. 3) Prevenir hallazgos a causa de la no ratificación y desactualización de la NOM-018-SCT3-2012 conforme a los SARP's del Anexo 8 de la OACI. Como conclusión, la emisión de la NORMA OFICIAL MEXICANA DE EMERGENCIA NOM-EM-018-SCT3-2023, "MANUAL DE VUELO", conforme al Artículo 31 de la Ley de Infraestructura de la Calidad (LIC), busca evitar un daño inminente, o bien atenuar o eliminar un daño existente a algún "objetivo legítimo de interés público"; que para el caso que nos ocupa, de acuerdo al Artículo 10, fracciones VII, XI y último párrafo, se encuentran la "seguridad nacional", así como los "servicios públicos" y el "cumplimiento de los señalados en los acuerdos y tratados internacionales suscritos por el Estado mexicano". Que por "seguridad nacional", en términos de la Ley de Seguridad Nacional, se entienden las acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado mexicano; asimismo, el artículo 5, fracción VI de la Ley de Seguridad Nacional, 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 el manual de vuelo, podría incurrirse en violaciones que amenacen la seguridad de la aviación civil; de la misma manera, por lo que respecta al objetivo legítimo de interés público "servicios públicos", podría verse afectada la prestación del servicio público de transporte aéreo, toda vez que el manual de vuelo establece por parte del fabricante de la aeronave, los procedimientos normales, procedimientos anormales y de emergencia, con la finalidad de mantener la seguridad operacional en un nivel aceptable y con esto dar cumplimiento a los acuerdos y tratados internacionales. Finalmente sobre el tercer objetivo legítimo "cumplimiento de los señalados en los acuerdos y tratados internacionales suscritos por el Estado mexicano", al respecto, el artículo 4 de la Ley de Aviación Civil, establece que la navegación civil en el espacio aéreo sobre territorio nacional se rige, además de lo previsto en dicha ley, por los tratados internacionales que los Estados Unidos Mexicanos ha celebrado, siendo el caso que México es signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional; en cuyo Anexo 8, se norma el contenido del manual de vuelo, por lo que el Estado mexicano está obligado a mantener un marco jurídico vigente que los regule, conforme a los estándares que marca la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)." (sic)

A partir de lo anterior, se observa que la Propuesta Regulatoria cumple con los supuestos establecidos por el artículo 71 de la LGMR, debido a que su objetivo es evitar un daño inminente o atenuar y eliminar un daño existente a la seguridad nacional y servicios públicos en el ámbito de la aviación civil. La degradación del Estado mexicano a la categoría 2 en la auditoría de la International Aviation Safety Assessment (IASA), realizada por la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América, representa una amenaza directa a la integridad, estabilidad y permanencia del Estado mexicano, así como a la seguridad de la aviación civil.

EECC

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.
Tel (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2023
Francisco VIBA
COMISIONADO NACIONAL



La Propuesta Regulatoria busca resolver de manera urgente la situación derivada de la degradación, ya que las restricciones impuestas a las aerolíneas mexicanas han generado afectaciones económicas significativas, impactando la recuperación del turismo post-COVID, la inversión fija, el crecimiento económico y el empleo, especialmente en el sector de transporte aéreo de pasajeros.

Además, la propuesta cumple con el requisito de tener una vigencia no mayor de seis meses, con la posibilidad de renovación por una sola ocasión, y no se ha expedido previamente un acto con contenido equivalente para el cual se haya otorgado el trato de emergencia. En este contexto, la emisión de la NOM-EM-018-SCT3-2023, se presenta como una medida necesaria y oportuna para restablecer la categoría 1 del programa IASA de la FAA y garantizar la seguridad operacional de la aviación civil mexicana, así como el cumplimiento de los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Bajo tales consideraciones, esta Comisión otorga el Trato de Emergencia a la Propuesta Regulatoria y, por tanto, ese documento y su respectivo formulario del AIR de Emergencia, quedaron sujetos al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero, Capítulo III, de la LGMR; por lo que, con fundamento en los artículos 23, 24, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 71, 75, sexto y penúltimo párrafos de la LGMR, se tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Objetivos de la regulación y problemática

De la lectura de la Propuesta Regulatoria y su formulario del AIR, se observa que tiene por objeto establecer los lineamientos y requisitos necesarios para la elaboración y contenido del Manual de Vuelo que debe portarse en todas las aeronaves civiles y de Estado, excluyendo aquellas de naturaleza militar, previo al inicio de cualquier vuelo. La normativa propuesta busca asegurar que la información contenida en dicho manual cumpla con los estándares de seguridad y operación establecidos por la OACI, así como con los requisitos específicos del marco regulatorio nacional de mexicano.

La Propuesta Regulatoria se aplica a diversos actores dentro del ámbito de la aviación civil, incluyendo a todos los Concesionarios, Permisionarios u Operadores Aéreos que operen o tengan la intención de operar aeronaves civiles o de Estado, excluyendo las militares, de conformidad con lo establecido en la *Ley de Aviación Civil*. Asimismo, abarca a todas las entidades mexicanas responsables del diseño de tipo de aeronaves.

Los requisitos y lineamientos contenidos en la propuesta, se orientan a garantizar que el Manual de Vuelo contenga la información necesaria para asegurar la seguridad operacional de las aeronaves y, por ende, la protección de la integridad de los pasajeros, la tripulación y el público en general. Además, la normativa busca prevenir hallazgos y asegurar el cumplimiento de los estándares internacionales, especialmente en el contexto de la degradación del Estado mexicano a la categoría 2 en la auditoría de la IASA, como se expuso previamente en la justificación de emergencia de la Propuesta Regulatoria.

³ Publicada en el DOF el 12 de mayo de 1995 y modificada por última vez el 26 de julio de 2017.

664/EGC

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





II. Alternativas a la regulación

A. Riesgo que la regulación pretende mitigar

En relación con el presente apartado, se observa que la SICT no consideró otra opción además de la emisión de la NOM-EM-018-SCT3-2023, lo que en opinión de esta Comisión resulta concordante con las características y condiciones del contexto de emergencia expuesto, haciendo necesaria la intervención del gubernamental para abordar de manera inmediata y efectiva la degradación del Estado mexicano a la categoría 2 en la auditoría de la IASA.

La urgencia de la situación, derivada de las restricciones y limitaciones impuestas a las aerolíneas mexicanas como consecuencia de la degradación, así como las afectaciones económicas y la amenaza a la seguridad nacional y servicios públicos, ha requerido una respuesta regulatoria inmediata. En este contexto, la emisión de la NOM-EM-018-SCT3-2023, se presenta como la medida más adecuada y eficaz para coadyuvar a restablecer la categoría 1 del programa IASA de la FAA y garantizar la seguridad operacional en la aviación civil mexicana.

No se vislumbran alternativas viables que permitan abordar de manera oportuna y completa los desafíos planteados por la degradación, la falta de un marco regulatorio actualizado y la necesidad de cumplir con los estándares internacionales de la OACI. La emisión de la normativa de emergencia se presenta como la respuesta más adecuada y eficiente para restablecer la confianza en la aviación mexicana y asegurar la continuidad de las operaciones aéreas en un entorno seguro y conforme a los requisitos internacionales.

B. De la carga administrativa.

En relación con el numeral 4, relativo a si la regulación, crea modifica o elimina trámites la SICT indicó que, con la emisión de la Propuesta Regulatoria, se modifica un trámite como se muestra a continuación:

Accion#1*: Modifica

Señale la recurrencia con la que debe presentarse el trámite (Anual, Semestral, Mensual, etc.) o, en su caso, la vigencia#1*: Anual

Nombre del trámite#1*: Autorización del manual de vuelo

Fundamentación jurídica#1*: Artículo 109 fracción IV del Reglamento de la Ley de Aviación Civil

Casos en los que debe o puede realizarse el trámite#1*: Todo concesionario, permisionario u operador aéreo que pretenda obtener la autorización del Manual de Vuelo, con fundamento en el numeral 11.3 de la NOM-EM-018-SCT3-2023.

Forma de presentación del trámite (escrito libre, formato, medios electrónicos, otra forma)#1*: Escrito Libre, conforme a los artículos 15 y 15-A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo

Plazo de resolución por parte de la autoridad#1*: Treinta días hábiles

Ficte#1*: No

El trámite se puede atender en todas las entidades federativas#1*: No

CAF/ECC





Señale cada uno de los requisitos y documentos anexos que se requieren para presentar el trámite, y justifique cada uno de ellos#1*: a.1) Los requisitos establecidos en las fracciones IV y VII del artículo 109 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, a.2) Para demostrar el cumplimiento del requisito indicado en las fracciones IV y VII del artículo 109 del RLAC, el concesionario, permisionario u operador aéreo, de conformidad con el numeral 11.3 de la NOM-EM-018-SCT3-2023, debe presentar: a.2.1) En caso de que su representante legal haya cambiado se debe entregar el poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) actual (1 original y 1 copia certificada), a.2.2) El Manual de Vuelo o sus revisiones en formato impreso (1 original) o en formato electrónico no editable en dispositivo de almacenamiento (tipo USB), a.2.3) En caso de que el Manual de Vuelo en formato impreso se componga de varios volúmenes, éstos deben ir debidamente identificados, de acuerdo con el número de volúmenes, a.2.4) La Lista de Equipo Mínimo de conformidad al numeral 6.11.5 de la presente Norma Oficial Mexicana de Emergencia, para su aprobación por la Autoridad de Aviación Civil.

Criterios de resolución del trámite, en su caso#1*: Cumplimiento de los requisitos establecidos en la regulación

Tipo de trámite (Obligatorio, beneficio o servicio, conservación, procedimiento, consulta)#1*: Obligatorio

Homoclave#1: AFAC-2020-290-018-E

A partir de la información remitida, se toma nota de la justificación de la SICT, la cual es consistente con el contenido de la Propuesta Regulatoria. Derivado de la modificación del trámite antes indicado, se informa a esa Secretaría que deberá proporcionar a esta Comisión la información prevista en el artículo 46 de LGMR, respecto a tal diligencia, dentro de los 10 días hábiles siguientes a que entre en vigor la Propuesta Regulatoria en comento, a fin de que se realicen las adecuaciones correspondientes a la información inscrita en el Registro Federal de Trámites y Servicios.

C. Acciones regulatorias distintas a trámites.

Respecto al numeral 5 relativo a disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que atienden o mitigan una situación de riesgo, que correspondan a la Propuesta Regulatoria, esa Secretaría identificó diversas acciones regulatorias que se implementarán con la emisión de la NOM-EM-018-SCT3-2023.

De su análisis, esta Comisión considera que las acciones regulatorias fueron identificadas y justificadas adecuadamente por esa Secretaría, pues argumenta que se sustentan en los principios y estándares internacionales establecidos por la OACI, específicamente en las Normas y Métodos Recomendados Internacionales (SARP). La adopción de estos estándares es una obligación para México como Estado contratante al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*⁴. Además, las disposiciones técnicas propuestas están alineadas con los requisitos establecidos en la Parte III A, Parte III B y Parte IV A del Anexo 8, titulado "Aeronavegabilidad".

La justificación presentada subraya la necesidad de incorporar estas disposiciones en el proyecto, siempre y cuando no entren en conflicto con las leyes y reglamentos nacionales existentes en la materia. De esta manera, se garantiza la coherencia entre las normativas internacionales y las

⁴ Firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944. Firmado por México el 25 de junio de 1946. En vigor desde el 4 de abril de 1947.

EGC

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2023
Francisco
VILLA
EL SEÑOR GENERAL DE LOS EJERCITOS



regulaciones locales, asegurando la seguridad y eficiencia en las operaciones aéreas en el territorio mexicano.

Por tanto, esta Comisión considera atendido el numeral del formulario del AIR en comento.

D. Análisis Costo Beneficio.

Con respecto al impacto regulatorio que podría generarse con la Propuesta Regulatoria, esa Secretaría los señaló y presentó argumentos al respecto en el documento anexo *20231207101000_55737_Adjunto 1 Costos-Beneficio NOM-EM018 v3-1.pdf*, sobre los costos que se derivarían de la implementación de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-018-SCT3-2023. En particular, se destacó que el impacto económico principal se centraría en el sueldo del personal calificado en el área de ingeniería de operaciones, encargado de gestionar y administrar el manual de vuelo.

El análisis de costo-beneficio se fundamenta en considerar que la autorización del manual de vuelo no conlleva un costo monetario directo, ya que la normativa en cuestión no introduce nuevos requerimientos técnicos adicionales a la NOM-018-SCT3-2012. En este sentido, los concesionarios, permisionarios u operadores aéreos que ya cuentan con la autorización de sus manuales de vuelo no se verán afectados por costos adicionales en términos de pagos a la autoridad.

La evaluación detallada de los costos se centra en el sueldo del personal especializado, especialmente de ingenieros, encargado de elaborar el escrito libre y la documentación necesaria para la solicitud de autorización del manual de vuelo ante la AFAC. Se proyecta este costo a lo largo de los próximos 10 años, y el Valor Presente Neto Total se estima en \$4,360,986.03 en moneda nacional.

Es crucial destacar que este análisis se realiza considerando únicamente el costo asociado al sueldo del personal especializado, sin incurrir en costos adicionales monetarios directos relacionados con la autorización del manual de vuelo. Esta perspectiva respalda la afirmación de la SICT de que el impacto económico se limita al sueldo de los ingenieros y personal especializado, asegurando la actualización y vigencia de los manuales de vuelo sin afectar financieramente a aquellos que ya han obtenido la autorización correspondiente.

Con relación a los beneficios asociados a la implementación de la NOM de Emergencia NOM-EM-018-SCT3-2023, la SICT resalta que dicha normativa conlleva una serie de ventajas estratégicas para la aviación mexicana. Entre los beneficios identificados se destaca la posibilidad de mantener la Categoría 1, crucial para el estatus internacional de la aviación del país. Evitar una posible degradación en la clasificación de la aviación mexicana se presenta como uno de los principales objetivos de la implementación de la nueva normativa.

El respaldo a estos beneficios se sustenta en un estudio realizado por la International Aviation Safety Assessment (IATA), que resalta la relación directa entre la implementación efectiva de la NOM-EM-018-SCT3-2023 y factores clave para la industria de la aviación. Dichos factores incluyen la recaudación impositiva por la venta de boletos y el consumo de combustible, elementos que, según el estudio, podrían experimentar disminuciones significativas en ausencia de la normativa actualizada.

La SICT cuantifica estos beneficios potenciales, señalando que la menor recaudación impositiva por venta de boletos podría representar una pérdida de cerca de \$4,775,000,000 en moneda nacional,

CAF/EGC





mientras que la disminución en la recaudación por combustible podría ascender a \$301,000,000 en la misma moneda. Además, se destaca la posible afectación a la inversión extranjera directa (IED) proveniente de los Estados Unidos de América.

El análisis de beneficios se completa con la consideración de que la implementación de la NOM-EM-018-SCT3-2023 contribuye de manera fundamental a la obtención y preservación de la Categoría 1 para la industria de la aviación mexicana. En este contexto, la SICT estima un Valor Presente Neto de Beneficio Total de \$14,836,000,000.00 en moneda nacional. Este monto refleja el balance positivo de los beneficios proyectados, subrayando la importancia estratégica de la normativa propuesta.

El análisis costo-beneficio de la implementación de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-018-SCT3-2023 se enfoca en evaluar los impactos económicos y estratégicos asociados a dicha normativa. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SICT) presenta un detallado examen de los costos y beneficios, abordando aspectos clave para proporcionar una perspectiva integral de la propuesta regulatoria.

Costos:

- **Sueldo del Personal Especializado:** El análisis destaca que el principal impacto económico radica en el sueldo del personal calificado en el área de ingeniería de operaciones, encargado de gestionar y administrar el manual de vuelo. Se proyecta este costo a lo largo de los próximos 10 años, y el Valor Presente Neto Total se estima en \$4,360,986.03 en moneda nacional. Es crucial señalar que este costo se limita al sueldo del personal especializado, excluyendo costos monetarios directos relacionados con la autorización del manual de vuelo.

Beneficios:

- **Mantenimiento de la Categoría 1:** La implementación de la NOM-EM-018-SCT3-2023 se presenta como un medio para mantener la Categoría 1, esencial para el estatus internacional de la aviación mexicana. Evitar una posible degradación en la clasificación es un objetivo estratégico fundamental.
- **Ventajas Estratégicas:** La normativa ofrece beneficios estratégicos para la industria de la aviación mexicana, respaldados por un estudio de la IATA. Estos beneficios incluyen la preservación de la recaudación impositiva por la venta de boletos y el consumo de combustible.
- **Impacto Económico Positivo:** La SICT cuantifica los beneficios potenciales, estimando pérdidas evitadas en la recaudación impositiva por venta de boletos (cerca de \$4,775,000,000) y el consumo de combustible (\$301,000,000). Además, se destaca la posible protección de la inversión extranjera directa (IED) proveniente de los Estados Unidos de América.
- **Valor Presente Neto de Beneficio Total:** La implementación de la NOM-EM-018-SCT3-2023 contribuye a un Valor Presente Neto de Beneficio Total estimado en \$14,836,000,000.00 en moneda nacional, subrayando la importancia estratégica y el balance positivo de la normativa propuesta.

De esta forma, el balance de Beneficios brutos-Costos queda como sigue:

CAF/EGC

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2023
Año de
**Francisco
VILLA**



Costos:

- Sueldo del Personal Especializado: \$4,360,986.03 (Valor Presente Neto Total estimado para los próximos 10 años).

Beneficios:

- Mantenimiento de la Categoría 1.
- Ventajas Estratégicas: Preservación de la recaudación impositiva y consumo de combustible.
- Impacto Económico Positivo: Evitación de pérdidas en la recaudación impositiva por venta de boletos y consumo de combustible.
- Valor Presente Neto de Beneficio Total: \$14,836,000,000.00.

Balance Neto:

Beneficios – Costos

(\$14,836,000,000.00) – (\$4,360,986.03)

Resultado:

\$14,831,639,013.97

En conclusión, el balance neto resulta en un valor positivo de \$14,831,639,013.97, lo que indica un beneficio neto en términos monetarios. Este análisis respalda la viabilidad económica y estratégica de la implementación de la NOM-EM-018-SCT3-2023, ya que los beneficios proyectados superan significativamente los costos asociados.

Por lo anterior, esta Comisión considera que la SICT atendió de manera integral la solicitud del formulario de AIR. De igual manera, la Secretaría identificó con claridad los elementos regulatorios asociados a la situación de emergencia expuesta, abordando tanto los costos derivados de la implementación de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-018-SCT3-2023 como los beneficios potenciales que surgirían de su aplicación.

IV. Implementación de la Regulación

Respecto al numeral 8 del formulario del AIR en el que se pide describir la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación, se observa que la SICT especifica que los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación están asignados a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), concretamente a la Dirección Ejecutiva de Aviación. Según la información proporcionada, la AFAC asumirá la responsabilidad de verificar el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-018-SCT3-2023.

En este contexto, la AFAC, al contar con la infraestructura, recursos materiales y humanos necesarios, se encargará de llevar a cabo la actividad de verificación mediante la revisión documental. Este proceso se realizará con el propósito de constatar que se cumplan los requisitos establecidos en la Norma de Emergencia para el Manual de Vuelo, de acuerdo con las disposiciones

644/ECC





normativas correspondientes. La elección de la revisión documental como método de verificación sugiere un enfoque basado en la documentación que respalda el cumplimiento de la normativa propuesta.

Con base en lo expuesto, la implementación de la regulación se apoyará en la capacidad técnica y operativa de la AFAC, asegurando así un seguimiento efectivo y eficiente del cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana de Emergencia en cuestión.

En ese sentido, se tiene como atendido el presente apartado, sin tener mayores comentarios al respecto.

V. Evaluación de la Propuesta Regulatoria

En lo referente a la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la Propuesta Regulatoria, la SICT explica que se llevará a cabo una evaluación integral centrada en dos principales objetivos establecidos en la NOM-EM-018-SCT3-2023.

El primer objetivo de evaluación consiste en medir el cumplimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 8 de la OACI, vigentes en el ámbito internacional para los requisitos del contenido del Manual de Vuelo. Este proceso se llevará a cabo mediante auditorías practicadas por la OACI al Estado Mexicano y por la FAA a través de su programa IASA. Durante estas auditorías, se evaluará la efectividad de la NOM de emergencia, basándose en posibles hallazgos relacionados con el Manual de Vuelo. Específicamente, se medirá la coherencia y conformidad de las prácticas mexicanas con los estándares internacionales, contribuyendo así a fortalecer la seguridad y calidad de la aviación.

El segundo objetivo de evaluación se enfoca en la vigencia y actualización del instrumento jurídico asociado al Manual de Vuelo. Esta evaluación será realizada semestralmente a partir de la entrada en vigor de la NOM de emergencia. Se utilizarán indicadores que cuantifiquen el número de trámites ingresados por solicitantes, ya sean personas físicas o morales, que buscan obtener la autorización del Manual de Vuelo. Dichos indicadores también permitirán cuantificar los trámites aceptados y rechazados. Además, se llevará a cabo una evaluación basada en el número de actas generadas por la AFAC durante la vigilancia de la NOM de Emergencia, asegurando que las actividades de los regulados se realicen de acuerdo con los parámetros establecidos por la normativa. Estos procesos de evaluación semestral contribuirán a mantener actualizado y en conformidad el instrumento jurídico asociado al Manual de Vuelo, garantizando su pertinencia y eficacia en el tiempo.

En ese contexto, esta Comisión da por atendido el presente rubro, derivado de la información proporcionada por esa Secretaría.

VI. Consulta pública.

Respecto del presente rubro, se informa a esa Secretaría que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo, de la LGMR, esta Comisión hizo pública la Propuesta Regulatoria mediante el portal electrónico desde el día de su recepción y, a la fecha de emisión del presente Dictamen, no se han recibido comentarios de particulares interesados en la regulación, lo cual puede ser constatado en la dirección electrónica:

<https://www.cofemersimir.gob.mx/expedientes/28974>

644/ECC

Calle Frontera, número 16, Colonia Roma Norte, Demarcación Cuauhtémoc, Código Postal 06700.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Por lo anteriormente expresado, se resuelve emitir el presente Dictamen Final conforme a lo previsto en el artículo 75 de la LGMR, por lo cual, la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el DOF, en términos del artículo 76, primer párrafo, de la LGMR.

Cabe señalar que esta Comisión se pronuncia sobre el formulario del AIR de Emergencia y la Propuesta Regulatoria, en los términos en que le fueron presentados, en cumplimiento del artículo 25 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* y los principios y objetivos establecidos en los artículos 7 y 8 de la LGMR, con base en el procedimiento establecido en el Título Tercero, Capítulo III, denominado "*Del Análisis de Impacto Regulatorio*", sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en dichos preceptos jurídicos.

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*⁵.

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

Atentamente

El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

⁵ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

