

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



Oficio No. COFEME/10/1354

Asunto: Dictamen total (no final) respecto del anteproyecto denominado Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2010, que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características.

México, D. F., a 26 de abril de 2010.

C. P. FRANCISCO SUÁREZ WARDEN
Oficial Mayor
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Presente

Hago referencia al anteproyecto denominado Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2010, que establece el uso del sistema de anticollisión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características, y a su respectivo formulario de manifestación de impacto regulatorio (MIR), enviados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibidos en esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), a través del portal de internet de la MIR¹, el 14 de abril de 2010.

Recibido el anteproyecto y la MIR ordinaria correspondiente, la COFEMER ha llevado a cabo el análisis de la información presentada por esa Secretaría en la Secciones I y II del formulario de MIR, con el objeto de determinar si el anteproyecto de mérito se ubica en alguno de los supuestos previstos en el artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria (ACR), publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 2 de febrero de 2007. Con base en el análisis mencionado, este Órgano Desconcentrado observa que en el anteproyecto se invoca el supuesto previsto en la fracción III, del artículo 3, del ACR, el cual establece que las dependencias y los organismos descentralizados podrán emitir regulación cuando ésta atienda compromisos internacionales.

En este sentido, la SCT señala en la Sección II de la MIR la siguiente justificación:

[...]

¹ www.cofememir.gob.mx

2010 APR 27 AM 11 32

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE
IMPACTO REGULATORIO



En noviembre de 1944, México firma el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y lo ratifica la II Cámara de Senadores, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 30 de enero de 1979, teniendo como finalidad sentar las bases que en adelante regirán la aviación civil a nivel mundial. Conforme a las normas y métodos recomendados por la OACI, México ha tomado como referencia dichas publicaciones, y se ha manifestado el acuerdo de nuestro país para establecer el uso del sistema de anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características, por lo que nuestro país se obliga al cumplimiento de las normas y métodos recomendados que son determinados en el Convenio antes citado. La OACI establece en el artículo 37 de su Convenio, en su Anexo 6 Parte I, Capítulo 6, numeral 6.18., Parte II Capítulo 2, numeral 2.4.13 y en su Anexo 10, Volumen IV, el uso del ACAS (Anexo 1), lo anterior debido a las innovaciones tecnológicas en las aeronaves que han hecho que éstas sean más rápidas y congestionen el espacio aéreo, propiciando un incremento en la vigilancia del tráfico volviéndose más complejo. En apoyo a esto, el ACAS proporciona una vigilancia de rutas con otras aeronaves, alertando oportunamente, a fin de dar la posibilidad de realizar maniobras evasivas. Así, la OACI, mediante la enmienda 22 al Anexo 6, Parte I adoptada el 19 de febrero de 1996, emite las normas y métodos recomendados para la utilización de sistemas anticolidión de a bordo (ACAS). En el caso de México como país miembro de la OACI, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la dependencia de gobierno que verifica que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos cuenten con el ACAS en sus aeronaves, y que de igual manera el sistema cuente con las características, procedimientos y especificaciones adecuadas para su instalación, las cuales son dadas para minimizar el riesgo de una colisión o cuasicolidión entre aeronaves.

[...]"

Sobre el particular, esta Comisión coincide con esa Secretaría en el sentido de que con la emisión de la regulación propuesta, esa Dependencia atiende un compromiso internacional, cumpliendo con el artículo 37 y con el Anexo 6, Parte I, Capítulo 6, numeral 6.18 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que a la letra señalan lo siguiente:

"Artículo 37- Adopción de normas y procedimientos internacionales.

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;

[...]"

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE
IMPACTO REGULATORIO



Anexo 6- Operación de Aeronaves

[...]

6.18 Aviones que deben estar equipados con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II)

6.18.1 El 1 de enero de 2003 o después de dicha fecha, todos los aviones con motor de turbina cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 15,000 kg o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros estarán equipados con un sistema de anticolidión de a bordo (ACAS II).

6.18.1 El 1 de enero de 2005 o después de dicha fecha, todos los aviones con motor de turbina cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5,700 kg o que estén autorizados para transportar más de 19 pasajeros estarán equipados con un sistema de anticolidión de a bordo (ACAS II).

[...]

En virtud de lo anterior, el anteproyecto referido y su MIR se sujetan al proceso de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), derivado de lo cual, con fundamento en los artículos 69-E, fracción II, 69-G, 69-H y 69-J de ese ordenamiento legal, la COFEMER tiene a bien emitir el siguiente:

Dictamen Total

I. Objetivos regulatorios generales del anteproyecto.

La SCT destaca como objetivo principal del anteproyecto la necesidad de que México, como país miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cumpla con los compromisos internacionales adquiridos en los planes y programas de navegación aérea mundial y regional del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

Asimismo, esa Dependencia indica que el anteproyecto va encaminado a contar con una norma que establezca el uso de un sistema de anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano, así como sus características, y a garantizar una mayor seguridad de las aeronaves así como de su operación y, por ende, la seguridad de las personas, evitando daños irreparables o irreversibles a las mismas. En particular, el ACAS es un sistema de a bordo que funciona independientemente de los sistemas en tierra del control de tránsito aéreo, y está diseñado para actuar como respaldo a la técnica de ver y evadir, utilizada por los pilotos, ayudándoles a prevenir y evitar colisiones entre aeronaves; así como, a mantener un vuelo seguro para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Al respecto, esta Comisión considera que esa Secretaría plasmó de forma correcta los objetivos del anteproyecto que nos ocupa, respecto al cumplimiento de los compromisos

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE
IMPACTO REGULATORIO



internacionales de los cuales México se ha hecho acreedor, tal como la emisión de una Norma Oficial Mexicana (NOM) que establezca las especificaciones técnicas respecto al uso de un ACAS en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo mexicano.

De esta manera, gracias a la instalación del sistema de anticollisión de a bordo en las aeronaves, se reduce significativamente el riesgo de accidentes y/o incidentes debido a que este es un apoyo fundamental para la seguridad en las operaciones realizadas en el espacio aéreo mexicano,

II. Alternativas a la regulación.

La SCT señaló en el apartado 4 del formulario de la MIR la inexistencia de alternativas a la emisión del anteproyecto.

Al respecto, este Órgano Desconcentrado concuerda que no existen alternativas que puedan lograr el objetivo propuesto; así como, tampoco sería viable tomar en consideración la alternativa de no proceder con la emisión de la regulación, debido a que esto provocaría un rezago respecto a los últimos avances en materia de aeronáutica civil relacionada con el equipamiento de aeronaves de ala fija con ACAS, disminuyendo los riesgos por fallas técnicas durante el vuelo de las mismas y no comprometiendo la operación de las aeronaves mexicanas en los demás estados que hayan firmado el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

III. Impacto de la regulación.

a) Del análisis del anteproyecto y de la información presentada por esa Secretaría, se permite determinar que al contar con un ACAS en las aeronaves, se aumentaría la seguridad en la administración del espacio aéreo mexicano, siendo competitivo con los niveles de seguridad de espacios aéreos en el extranjero con características similares, y, con referencia a lo anterior, se hace notar que, de no implementarse el uso de dichos ACAS en las aeronaves, colocaría a este país en una desventaja comercial y operativa con respecto de otras naciones. Las operaciones con el ACAS darán mayor seguridad y regularidad a las operaciones aéreas impulsando así el crecimiento de la región, provocando que las aeronaves que utilicen dicho sistema sean competitivas a nivel mundial; asimismo, se incrementa el desarrollo en materia de aviación comercial y de igual manera se impulsa la industria.

b) En el numeral 8 del formulario de la MIR denominado *Acciones Regulatorias Específicas*, esa Dependencia señala y justifica de forma general y grupal las siguientes acciones regulatorias específicas: i) las relacionadas con las disposiciones generales sobre los requerimientos del ACAS; ii) los tipos de aeronaves que deben instalar el ACAS; iii) las especificaciones para la instalación del ACAS; iv) los procedimientos sobre la operación del

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE
IMPACTO REGULATORIO



ACAS; y v) el procedimiento de evaluación de la conformidad aplicable a los ACAS instalados en las aeronaves de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos.

Al respecto, la SCT debería justificar con más detalles cada una de las acciones regulatorias antes señaladas; en particular, por lo que se refiere al inciso ii), del numeral III, de este oficio, es recomendable explicar el por qué las aeronaves con peso y capacidad distintos tienen la obligación de estar equipadas con un ACAS II a partir de fechas diferentes. Asimismo, resulta necesario que esa Secretaría justifique la obligación de que las aeronaves deben estar equipadas con el referido ACAS II, cuando se le haya expedido el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después de unas determinadas fechas, como se indica en los numerales 6.1.3., 6.1.4. y 6.1.5. del anteproyecto.

En este orden de ideas, en el numeral 6.2.2. de la NOM, esa Dependencia dispone lo siguiente:

"6.2.2. En el caso de aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas, para la instalación de los equipos ACAS en las aeronaves de ala fija se deben tomar como base los ordenamientos técnicos del Estado de Diseño, siempre y cuando éste sea también propietario, poseedor o haya convalidado el Certificado de Tipo de la aeronave a la cual se le pretenda instalar o tenga instalado dicho equipo."

Se solicita a la SCT que explique la acción regulatoria contenida en dicho numeral, justificando por qué las aeronaves con marcas de nacionalidad y matrícula mexicanas pueden instalar los citados ACAS cuando comprueben que se encuentren bajo determinadas características.

Adicionalmente, esa Secretaría establece en los numerales 6.1.3. y 6.1.5. del anteproyecto lo que se indica a continuación:

"6.1.3. Es recomendable que, todas las aeronaves con motor de turbina al servicio de operadores aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 15 000 Kg., o que tengan la capacidad para transportar más de 30 pasajeros, y para las cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 24 de noviembre de 2005, estén equipadas con un ACAS II."

[...]

6.1.5. Es recomendable que, todas las aeronaves con motor de turbina al servicio de operadores aéreos, cuyo peso máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 Kg. pero no exceda los 15 000 Kg., o que tengan la capacidad para transportar más de 19 pasajeros, y para las cuales se expida por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1 de enero de 2008, estén equipadas con un ACAS II."

Respecto a lo anterior, esa Dependencia debería justificar el por qué se recomienda que algunas aeronaves, con ciertas características, estén equipadas con un ACAS II y se excluyen otras de la referida recomendación.

Por último, entre otras acciones regulatorias, resulta relevante que se justifique cada uno de los documentos de ingeniería requeridos para la instalación del ACAS con que deben contar los

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE
IMPACTO REGULATORIO



SECRETARÍA DE ECONOMÍA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, como se indica en el numeral 6.2.3. del anteproyecto.

c) En el numeral 18 del formulario MIR, relacionado con los efectos que implica el anteproyecto sobre las micro, pequeñas y medianas empresas, la SCT determina que no hay diferencia entre éstas. Sobre el particular, la COFEMER sugiere evaluar la viabilidad del cumplimiento de la regulación para las empresas que son nuevas en el sector aeronáutico y que deben enfrentar todos los costos de infraestructura, entre ellos los que dicta el presente anteproyecto, y, de esta manera, reportar una descripción en dicho numeral. Asimismo, sería recomendable señalar los beneficios que conlleva la regulación en comentario a estas empresas y reportar el impacto que generarían en el sector.

d) Respecto de los numerales 19, 20, 21 y 22 del formulario de la MIR, referentes a los *Costos y Beneficios Cuantificables y No Cuantificables*, esa Secretaría identificó como costos cuantificables los siguientes: i) Costo del equipo para el sistema de anticollisión de a bordo, ii) Costos por instalación del sistema; y iii) Costos de capacitación y adiestramiento; asimismo, señaló como costos no cuantificables los correspondientes a: i) La estancia en tierra de la aeronave para las modificaciones pertinentes para instalar el ACAS; y ii) las fallas inesperadas que podrían ocurrir al ACAS.

Al respecto, esta Comisión encontró en el cuerpo del anteproyecto varios costos de cumplimiento que deben enfrentar los sujetos a los que les aplica la NOM y que esa Dependencia no evidenció en el apartado correspondiente de la MIR, de los que se mencionan de manera enunciativa más no limitativa, los siguientes:

- i) El costo en que incurren los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que deben disponer de la marca, modelo y número de parte del equipo, así como, contar con la documentación de ingeniería de la instalación del ACAS, como lo disponen los numerales 6.2.3. y 6.2.6. del anteproyecto.
- ii) La obligación que tienen los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, que ya tengan instalado el ACAS en sus aeronaves de ala fija y no cuenten con la certificación del equipo, de revisar la documentación de la instalación del equipo, conforme a lo que establece la presente NOM, según lo dispuesto en el numeral 6.2.5. del anteproyecto.
- iii) El costo adicional que los pilotos enfrentan en llenar un formulario de reporte de eventos ACAS, adicionalmente a las anotaciones en el libro de bitácora, señaladas en el numeral 10.5.2. Al respecto, este Órgano Desconcentrado opina que sería redundante obligar a los pilotos a llenar un formulario, si la información ya se presenta en los libros de bitácora, por lo que se recomienda quitar dicha obligación del anteproyecto en objeto.

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE IMPACTO REGULATORIO



- iv) Asimismo, los costos correspondientes a la obligación de incluir algunos datos específicos en el Manual General de Operaciones, prevista en el numeral 6.3.2. del anteproyecto que nos ocupa; el requerimiento a la tripulación de vuelo de solicitar continuamente información del Servicio de Tránsito Aéreo, numeral 6.3.7; la información que debe proporcionar el controlador sobre el tránsito, numeral 6.3.9; y, por último, el informe que debe rendir la tripulación de vuelo, según el numeral 6.3.10.
- v) Finalmente, esta COFEMER observa que la SCT establece en los numerales 10.3.1. y 10.4. del anteproyecto, la creación de un nuevo trámite, referente a la certificación de la instalación del ACAS en aeronaves de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos. Al respecto, se señala que las obligaciones que se desprenden de dicho trámite deberían estar reflejadas en el apartado de costos de la MIR; asimismo, esta Comisión recomienda a esa Secretaría proceder con algunas mejoras a dicho trámite que podrían disminuir los costos de presentación para los particulares, como lo son:
- Reducir el plazo máximo de respuesta; e
 - Incorporar un sistema informático automatizado, a efecto de que los particulares puedan presentar su trámite por medios electrónicos; en el caso en que su aplicación resultara difícil de aplicar, establecer un formato en que se pidan los datos estrictamente necesarios.

Asimismo, en cuanto a los beneficios cuantificables, dicha Dependencia señaló los siguientes: i) Incremento en la demanda por parte de los pasajeros; y ii) Ahorro de gastos en seguros aéreos por concepto de accidentes de las aeronaves; y como beneficios no cuantificables identificó: i) Salvaguardar vidas humanas; y ii) Seguridad de las operaciones entre las aeronaves.

Este Órgano Desconcentrado considera que todos los beneficios derivados del anteproyecto que nos ocupa, están debidamente señalados en los numerales antes citados de la MIR correspondiente.

IV. Cumplimiento y aplicación de la propuesta.

Esta Comisión coincide con lo que la SCT manifestó en la MIR, en particular que la publicación del anteproyecto en cuestión no establece requisitos adicionales a los que cumplen actualmente los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos para poder brindar sus servicios al público, por lo cual no se requiere la asignación de recursos públicos adicionales a los que actualmente se tienen contemplados. Asimismo, manifiesta que la Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con 543 personas a nivel nacional que desempeñan actividades de carácter técnico y 374 personas que desempeñan

COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
COORDINACIÓN GENERAL DE MANIFESTACIONES DE
IMPACTO REGULATORIO



actividades administrativas, con las que se lleva a cabo eficientemente la evaluación de la conformidad para el presente anteproyecto.

V. Consulta pública.

Como se mencionó con anterioridad, con fecha 14 de abril del 2010 se recibió el anteproyecto en cuestión, el cual se hizo público en la misma fecha a través del portal de internet de la COFEMER, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 69-K de la LFPA. En virtud de lo anterior, se hace del conocimiento de esa Secretaría que a la fecha no se recibieron comentarios al anteproyecto de mérito.

Por lo anteriormente expresado, este Órgano Desconcentrado queda en espera de que esa Dependencia brinde la respuesta correspondiente al presente dictamen y se realicen las modificaciones que correspondan al anteproyecto y su MIR, o bien, comunique por escrito las razones por las cuales no lo hace, para los efectos a que refiere el artículo 69-J de la LFPA.

Asimismo, de conformidad con lo establecido en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA, la SCT deberá notificar a esta Comisión cualquier modificación a la información inscrita en el Registro Federal de Trámites y Servicios, dentro de los diez días hábiles siguientes a que entre en vigor esta disposición.

Lo anterior se notifica con fundamento en los preceptos jurídicos invocados, así como en los artículos 7, fracción IV, 9, fracción XI y último párrafo, y 10, fracción VI, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria; así como Único, inciso d), del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el DOF el 16 de marzo de 2004.

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

Atentamente
El Coordinador General

MTRO. JUAN MANUEL ALMAZÁN PÉREZ