


RESPUESTA AL DICTAMEN TOTAL NO FINAL DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-002-SCT3-2012, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL GENERAL DE OPERACIONES

Información General		Archivos que contiene la Regulación	
Tipo de MIR:	AIR de Impacto Moderado		27861.131.59.1.Respuesta Dictamen Total No Final COFEMER.pdf
Título del anteproyecto:	RESPUESTA AL DICTAMEN TOTAL NO FINAL DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-002-SCT3-2012, QUE ESTABLECE EL CONTENIDO DEL MANUAL GENERAL DE OPERACIONES		27861.131.59.1.(Tabla de comentarios) Respuesta consulta PROY-NOM-002-SCT3-2012.doc 27861.131.59.1.PROY-NOM-002-SCT3-2012 MGO (FINAL).doc
Dependencia:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Punto de Contacto	
Responsable Oficial:	Víctor Manuel Lamoyi Bocanegra	Nombre :	Pablo Carranza Plata
Estatus del anteproyecto:	Atendido	Cargo :	Director de Ingeniería Normas y Certificación
Ordenamiento Jurídico:	Norma Oficial Mexicana	Teléfono :	50 11 64 17
		Correo Electrónico :	pcarranp@sct.gob.mx

Detalles de la MIR
I.- DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS GENERALES DE LA REGULACIÓN
<p>Describa los objetivos generales de la regulación propuesta::</p> <p>En el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se establecen procedimientos, políticas, instrucciones y guías operacionales, para garantizar un control que conlleve a mantener la seguridad de las operaciones aéreas, así como los procedimientos y acciones a tomar en caso de emergencia por parte del personal técnico aeronáutico de mantenimiento y de despacho, pilotos, sobrecargos, entre otros. De esta forma, la homogeneidad en el contenido del Manual General de Operaciones de los diferentes concesionarios, permisionarios y operadores aéreos conduce a tener el espacio aéreo mexicano más seguro, debido a que la norma establece entre otros:</p> <ul style="list-style-type: none">• El organigrama detallado del área de operaciones, incluyendo las funciones, responsabilidades y sucesión del personal directivo y de operaciones relativas a la realización de las operaciones de vuelo.• Los procedimientos de control y supervisión de las operaciones de vuelo.• Los procedimientos de emergencia.• La información operacional referente a las aeronaves que utiliza el permisionario, concesionario y operador aéreo.• Las políticas y procedimientos para mantener la capacitación actualizada del personal de operaciones.• La información de rutas, aeropuertos y helipuertos que serán utilizados. <p>Asimismo, el Manual General de Operaciones garantiza la reducción de las probabilidades de que se presenten accidentes e incidentes (Anexo 2), por la falta de capacitación o la inadecuada operación de las aeronaves. Al respecto, es importante resaltar que al contar con el Manual General de Operaciones conforme a lo establecido por la Autoridad Aeronáutica, coadyuva a mantener la seguridad en las operaciones realizadas en el espacio aéreo mexicano, reduciendo significativamente el riesgo inminente que podría afectar a alguno(s) de los más de 51 millones de pasajeros y tripulaciones que se espera vuelen en el presente año en la República Mexicana</p>

y a los equipos de concesionarios, permisionarios y operadores de transporte aéreo, en los más de 663 mil vuelos regulares y de fletamento que se estima se realicen en México durante el 2012 (Anexo 3). Por último, es importante resaltar que los concesionarios, permisionarios y operadores del transporte aéreo, deben contar con una referencia para integrar el contenido del Manual General de Operaciones, de acuerdo a lo estipulado por la Ley de Aviación Civil y su reglamento, así como a lo establecido por la OACI para sus Estados miembros; lo anterior, para coadyuvar a garantizar la seguridad, calidad y eficiencia en cada uno de los vuelos efectuados, así como para homogenizar u homologar el contenido del manual general de operaciones a estándares internacionales. La consecuencia de que los permisionarios, concesionarios u operadores de vuelo no cuenten con el Manual General de Operaciones que integra las políticas y procedimientos de las acciones a tomar durante el vuelo y en caso de emergencia, un decremento en los estándares de seguridad de las operaciones y con ello, incidentes y/o accidentes de consecuencias fatales y afectaciones a la integridad física de los usuarios.

Describa la problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental a través de la regulación propuesta:

En diciembre de 1944, México firma el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) celebrado por el Presidente de la República Mexicana con aprobación del Senado, promulgado mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1946, establece que los países contratantes del mismo se comprometen a adoptar las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales denominados Anexos a dicho Convenio, 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 (Anexo 1), de la cual México forma parte, se ha manifestado el acuerdo de nuestro país para el establecimiento del contenido del Manual General de Operaciones. La problemática o situación que da origen a la intervención gubernamental, es la aplicación inadecuada de los diferentes procedimientos para el control y la supervisión de las operaciones aéreas que pueda ocasionar la prestación de un servicio de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo inseguro y deficiente, que a su vez incremente las probabilidades de que se provoque algún incidente o accidente (Anexo 2). Las inadecuadas operaciones aéreas que provocaría el no contar con un Manual General de Operaciones, se reflejarían en: • El desconocimiento de los probables peligros en una situación de emergencia. • Inexistencia de un plan de las acciones a tomar en caso de emergencia. • Ineficiencia en las operaciones aéreas debido al inadecuado o inexistente control y supervisión de éstas. • Capacitación y/o adiestramiento inadecuado del personal de operaciones que garantice el conocimiento y utilización de información técnica y equipo a bordo de la aeronave, así como capacitación sobre factores humanos. • Falta de seguridad en operaciones aéreas. Conforme a lo anterior, el que no exista esta Normatividad se traduce en un riesgo para las aeronaves de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, ya que al no contar estos con una guía homogénea que incluya los requisitos y procedimientos correspondientes a las operaciones aéreas, podrían implementarlo a sus aeronaves sin atender estándares adecuados de seguridad operacional y calidad, lo que podría a su vez, poner en peligro la prestación del servicio público de transporte aéreo (Anexo 7), pasajeros, carga, correo y terceros. También es importante resaltar que al establecer el contenido del Manual General de Operaciones en las aeronaves, será un apoyo fundamental para las operaciones aéreas y para todos los participantes de este sector, reduciendo el riesgo en los más de 51 millones de pasajeros y tripulaciones (Anexo 3) que se espera vuelen en el presente año en la República Mexicana. La OACI y países como los EE UU realizan actividades de constatación para el cumplimiento de esas normas, a través de programas de auditoría USOAP e IASA, respectivamente en los Anexos 4 y 5 se detallan las características de estas Auditorías y sus repercusiones que podría haber en el caso de no cumplir con las normas y métodos recomendados de la OACI.

Ordenamiento jurídico propuesto

Indique el tipo de ordenamiento jurídico propuesto#1:

NOM

Asimismo, señale si existen disposiciones jurídicas vigentes directamente aplicables a la problemática materia del anteproyecto, enumérelas y explique por qué son insuficientes para atender la problemática identificada#1:

Ordenamiento Artículos y fracciones Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos (DOF 5/02/1917) Artículo 133. Convenio sobre Aviación Civil Internacional (DOF 04/05/1979) Artículo 37 Anexo 6 Operación de aeronaves • Parte I, Capítulo 4, Capítulo 6 y Apéndice 2; • Parte II, Adjunto 3.A; y • Parte III, Capítulo 2. y Adjunto G Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (DOF 29/12/1976) Artículo 36 fracciones I, IV, VI, XII y XXVII Ley Federal sobre Metrología y Normalización (DOF 30-04-2009) Artículos 1, 38 fracción II, 40 fracciones I, III y XVI, 41, 45, 47, 73 y 74 Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (DOF 01/07/1992) Artículos 28, 31 al 33, 46 y 80 al 82 Ley de Aviación Civil (DOF 12/05/1995) Artículos 1, 4, 6 fracción III y párrafo final, 7 fracciones I, V y VI, 7 bis fracciones IV y VII, 17, 32 al 35, 40, 41, 79 y 80 Reglamento de la Ley de Aviación Civil (DOF 07/12/1998) Artículos 41, 42, 44 al 47, 79 al 82, 84 al 86, 89, 103 al 109, 111 al 120, 123 al 134, 148, 155, 158 al 161, 166, 167, 171 al 174, 177, 178, 180, 182 al 184, 186 y 189 Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (DOF 14/01/1999) Artículos 2 fracciones III y XVI, 6 fracción XIII y 21 fracciones XIII, XV, XXVI y XXXI A la fecha, la reglamentación nacional no contempla un formato definido para la creación del Manual General de Operaciones y es debido a ello que se pretende emitir este proyecto con la finalidad de estandarizar y homogeneizar su contenido para los distintos permisionarios, concesionarios, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina.

II.- IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN

Señale y compare las alternativas con que se podría resolver la problemática que fueron evaluadas, incluyendo la opción de no emitir la regulación. Indique para cada una de las alternativas consideradas una estimación de los costos y beneficios que implicaría su instrumentación

Selección de alternativa#1:

Esquemas de autoregulación

Análisis de los costos y beneficios#1:

No existen alternativas al anteproyecto

Selección de alternativa#2:

No emitir regulación alguna

Análisis de los costos y beneficios#2:

El no emitir esta regulación sobre el tema propuesto, no permitiría contar con directrices claras a los particulares sobre las mejores prácticas internacionales actuales en materia de Operaciones aéreas y sus procedimientos, ya que el manual contiene los lineamientos que se deben seguir en materia de operaciones, seguridad, mejores prácticas y el registro de toda actividad realizada conforme al manual general de operaciones. Asimismo, el no contar con la regulación no permitiría contar con un control estandarizado de solicitar y verificar las actividades que los particulares realizan en cuestión de operaciones aéreas a los permisionarios, concesionarios y a un grupo de operadores aéreos.

Selección de alternativa#3:

Otras

Análisis de los costos y beneficios#3:

Esta alternativa no es viable debido a que la industria aérea tendría diferentes enfoques que no permitirían al Estado establecer los niveles óptimos de Seguridad Operacional durante todas las operaciones nacionales e internacionales dentro del espacio aéreo del todo el país, y no se reduciría la tendencia creciente en los costos asociados a la siniestralidad en las aeronaves por accidentes e incidentes aéreos, es decir, dicha tendencia no podrá ser revertida o mitigada al carecer de la intervención regulatoria que permita garantizar los niveles de seguridad operacional en la aviación civil planteada a través del presente proyecto, que establece el contenido del manual general de operaciones de los particulares.

Justifique las razones por las que la regulación propuesta es considerada la mejor opción para atender la problemática señalada:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, fracción III del Acuerdo de Calidad Regulatoria publicado el día viernes 2 de febrero de 2007, por el Ejecutivo Federal, las dependencias podrán emitir o promover la emisión de regulación cuando demuestren que el Proyecto respectivo pretenda atender un compromiso internacional. La OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), establece en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en su artículo 37, así como en el Anexo 6 “Operación de aeronaves” en su Parte I (Capítulo 4 numeral 4.2.3, Capítulo 6 numeral 6.1.3 y Apéndice 2), Parte II (Sección III, Capítulo 3, numeral 3.4.2.2, Adjunto 3.A) y Parte III (Capítulo 2 numeral 2.2.3 y Adjunto G) (Anexo 1), la elaboración y uso del Manual de Operaciones a sus Estados contratantes. En el caso de México como país miembro de la OACI, es la Secretaría de Comunicaciones y Transporte por conducto de la Dirección General de Aeronáutica Civil, la dependencia de gobierno que verifica que los concesionarios, permisionarios y operadores del transporte aéreo cuenten con un Manual General de Operaciones donde se establezcan los procedimientos bajo los cuales dará servicio de mantenimiento a sus aeronaves de conformidad con la Ley de Aviación Civil y su Reglamento. El Manual General de Operaciones contiene los procedimientos, políticas, instrucciones y guías operacionales bajo las cuales se establecerá un control y supervisión de las prácticas y del personal técnico aeronáutico involucrado, añadiendo a la vez la capacitación a éstos últimos. Todo ello aplicado al área de operaciones de los concesionarios, permisionarios del transporte aéreo, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina. De esta manera se garantizan la seguridad, calidad y eficiencia en cada uno de los vuelos efectuados y servicios que se prestan, así como las responsabilidades y obligaciones de todo el personal involucrado en los mismos, con la única finalidad de prevenir accidentes e incidentes y salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como sus bienes (Anexo 2). Resulta fundamental señalar que todos los concesionarios, permisionarios del transporte aéreo, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina deben mantener actualizado su Manual General de Operaciones, lo que implica que deben actualizar sus procedimientos y sistemas en beneficio de obtener una mayor seguridad en la realización de todos los vuelos, evitando con ello el riesgo de accidentes (Anexo 2).

III.- IMPACTO DE LA REGULACIÓN

¿El anteproyecto modifica trámites?:

Sí

Indique los trámites que la regulación crea, modifica o elimina

Seleccione el tipo de movimiento del trámite#1:

Crea

Nombre del trámite#1:

Conservación de documentos y registros en materia de aviación civil

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

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

Sujeta a la modalidad del trámite.

Medio de presentación#1:

Física y/o formato electrónico.

Ficta#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos#1:

Sujeta a las revisiones por parte de la Autoridad Aeronáutica.

Población a la que impacta#1:

Aplica a todos los concesionarios y permisionarios, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina.

Justificación#1:

Se establece que los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público, así como los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina, deben conservar los documentos y registros relativos al mantenimiento de las aeronaves, del personal técnico aeronáutico, de la seguridad operacional, programas de capacitación y diversa en la materia, de manera física o formato electrónico, a efecto de que se constate a la Autoridad Aeronáutica el cumplimiento de los requerimientos del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes. Asimismo, facilitar la constatación de manera eficaz, concreta, ágil y transparente por parte de los particulares, a la Autoridad Aeronáutica durante las verificaciones que esta realice, el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional y mejora continua de los mismos, así la actualización de los registros de capacitación del personal, de los trabajos de mantenimiento de las aeronaves, entre otros en la materia de aviación civil.

Plazo#1:

Sujeta a la modalidad del trámite.

Seleccione el tipo de movimiento del trámite#2:

Modifica

Nombre del trámite#2:

Autorización del Manual General de Operaciones

Tipo de trámite (Obligatorio, beneficio o servicio, conservación, procedimiento, consulta)#2:

El regulador no proporcionó información

Vigencia#2:

Indeterminada, sujeta a la revisión y aprobación por parte de la Autoridad Aeronáutica. Observaciones: La vigencia de la autorización otorgada para el Manual General de Operaciones continuará indefinida siempre y cuando el concesionario, permisionario del transporte aéreo, así como al operador aéreo con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina, cumpla en todo momento con lo estipulado en la presente norma.

Medio de presentación#2:

Escrito libre

Ficta#2:

El regulador no proporcionó información

Requisitos#2:

Solicitud en escrito libre indicando el nombre, denominación o razón social de quién o quiénes promuevan, en caso de su representante legal, domicilio para recibir notificaciones, así como nombre de la persona o personas facultadas para recibirlas, la petición que se formula, los hechos o razones que dan motivo a la petición, el órgano administrativo a que se dirigen y, lugar y fecha de su emisión. Anexando el Manual correspondiente o las enmiendas, correcciones o revisiones (1 original(es) en formato electrónico 2 copia(s)) El escrito debe estar firmado por el interesado o por su representante legal, a menos que no sepa o no pueda firmar, caso en el cual, se debe imprimir su huella digital. Con el mencionado escrito se debe adjuntar la documentación que se enlista a continuación, y manifestar a la Autoridad Aeronáutica su disposición para ser evaluado dentro de lo previsto en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana: a) Poder(es) del (de los) representante(s) legal(es) (1 original o 1 copia certificada). b) Tres copias en forma electrónica del manual general de operaciones o, en su caso, de las enmiendas, modificaciones, revisiones y/o reediciones. Recibida la solicitud completa, la Autoridad Aeronáutica debe resolver la solicitud dentro del plazo que establece a efecto de que se realicen la verificación y evaluación de la conformidad con el cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

Población a la que impacta#2:

Aplica a todos los concesionarios y permisionarios, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina

Justificación#2:

Se establece que los concesionarios, permisionarios del transporte aéreo, así como a los operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg o equipados con uno o más motores de turbina, que pretendan obtener la autorización de su Manual General de Operaciones, presenten la solicitud correspondiente y documentación requerida, ya que con este procedimiento la Dirección General de Aeronáutica Civil, al revisar la documentación solicitada, verifica que las operaciones aéreas se efectúan de

manera correcta y eficiente, además de llevar un control del trámite con respecto a quien lo emite, siendo el trámite personal se evita así que alguna persona ajena al mismo tome decisiones que no le competen, debe describir la petición concreta en la solicitud porque al ser directos en la petitoria se agiliza la revisión de la documentación y verificación de los datos presentados. Lo anterior para dar un seguimiento de manera eficaz, concreta y ágil, para finalmente brindar una respuesta positiva o negativa según sea el caso de cada concesionario, permisionario y operador aéreo, teniendo así un trámite eficaz y transparente.

Plazo#2:

Tres meses contados a partir de la fecha en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

Disposiciones distintas de trámites

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#1:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#1:

Numerales 4.1. y 4.2.

Justificación#1:

Esta acción regulatoria establece que todo concesionario y permisionario de aeronaves de ala fija y rotativa (numeral 4.1. del proyecto), así como operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5700 kg o equipados con uno o más motores de turbina aéreos (numeral 4.2. del proyecto) deben contar con un manual general de operaciones, donde establezcan los procedimientos de operación de todos los modelos de aeronaves a su cargo, su organigrama, las funciones y responsabilidades y los formularios empleados. Este requerimiento se establece tomando como base la norma internacional adoptada por la OACI, en donde requiere a sus Estados Contratantes que se lleve a bordo el manual de operaciones, tal como se publicó en el anexo 6 "Operación de aeronaves" (Parte I; Parte II y anexo 6 Parte III) de la OACI.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#2:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#2:

Numeral 4.2.1.

Justificación#2:

Esta recomendación estima que todo operador aéreo con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5700 kg o equipados con uno o más motores de turbina y con una configuración de asientos para más de 9 pasajeros, cuenten con su manual general de operaciones de acuerdo al presente proyecto. Dicha recomendación es emitida por la OACI, tal como se publicó en el Anexo 6 parte II Sección III al Convenio sobre Aviación Civil.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#3:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#3:

Numeral 4.3

Justificación#3:

Esta acción regulatoria establece que es responsabilidad del permisionario, concesionario y operador aéreo, que antes de iniciar el vuelo, lleven a bordo de cada una de las aeronaves a su cargo, su manual general de operaciones. Este requerimiento se establece tomando como referencia el artículo 131 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil para concesionarios y permisionarios. Para el caso de operadores aéreos es de acuerdo al Anexo 6 Parte II Sección III de la OACI, ya que México es un estado contratante del Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual fue ratificado por el H. Senado de México en 1979.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#4:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#4:

Numeral 4.4.

Justificación#4:

Esta acción regulatoria establece que es responsabilidad del permisionario, concesionario y operador elaborar y agregar una relación cruzada de cumplimiento del manual con respecto al presente Proyecto de Norma. El requerimiento es una necesidad de la Autoridad Aeronáutica para el mejor proceso de autorización e inspección al manual general de operaciones y al cumplimiento del mismo con el proyecto de norma.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#5:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#5:

Numerales 5.1.1., 5.1.1.1., 5.1.1.2. 5.2.1., 5.2.1.1. y 5.2.1.2.

Justificación#5:

Estas acciones regulatorias precisan el contenido en cuanto al capítulo de generalidades (numerales 5.1.1. y 5.1.2. del proyecto de norma) del manual general de operaciones para concesionarios y permisionarios de aeronaves de ala fija y ala rotativa, además de sus respectivos procedimientos y descripción de la organización, con la finalidad de mantener el control de los mismos y de que estén al alcance de todo el personal técnico aeronáutico

correspondiente. Esta sección se encuentra descrita de la siguiente manera: 1.- Descripción de la organización y responsabilidades de la misma (numerales 5.1.1.1. y 5.1.1.2. del presente proyecto). 2. Procedimientos de control y supervisión operacional (numerales 5.1.1.2. y 5.2.1.2. del presente proyecto). Estos requerimientos se establecen tomando como base la norma internacional adoptada por la OACI, en donde requiere a sus Estados Contratantes en su anexo 6 parte I, así como en su anexo 6 parte III, el contenido del manual de operaciones.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#6:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#6:

Numerales 5.1.2 y 5.2.2

Justificación#6:

Estas acciones regulatorias precisan el contenido en cuanto a información operacional de las aeronaves (numerales 5.1.2. y 5.2.2. del proyecto de norma) del manual general de operaciones para concesionarios y permisionarios de aeronaves de ala fija y ala rotativa, los cuales establecen procedimientos de índole operacional por cada una de las aeronaves que posee u opera el concesionario y permisionario en cuestión. Lo anterior con la finalidad de mantener la seguridad en un nivel aceptable, de mantener el control de los mismos y de que estén al alcance de todo el personal técnico aeronáutico correspondiente. Estos requerimientos se establecen tomando como base la norma internacional adoptada por la OACI, en donde requiere a sus Estados Contratantes en su anexo 6 parte I, así como en su anexo 6 parte III, el contenido del manual de operaciones.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#7:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#7:

Numerales 5.1.3 y 5.2.3

Justificación#7:

Estas acciones regulatorias precisan el contenido en cuanto a información de rutas, aeropuertos y helipuertos de las aeronaves (numerales 5.1.3. y 5.2.3. del proyecto de norma) del manual general de operaciones para concesionarios y permisionarios de aeronaves de ala fija y ala rotativa, los cuales contienen instrucciones e información necesaria para las guías de ruta, cartas, altitudes mínimas de vuelo y mínimos de utilización del aeropuerto o helipuerto, según corresponda. Lo anterior con la finalidad de mantener la seguridad en un nivel aceptable, de mantener el control de los mismos y de que estén al alcance de todo el personal técnico aeronáutico correspondiente. Estos requerimientos se establecen tomando como base la norma internacional adoptada por la OACI, en donde requiere a sus Estados Contratantes en su anexo 6 parte I, así como en su anexo 6 parte III, el contenido del manual de operaciones.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#8:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#8:

Numerales 5.1.4 y 5.2.4

Justificación#8:

Estas acciones regulatorias precisan el contenido en cuanto a capacitación del personal numerales 5.1.4. y 5.2.4. del proyecto de norma) del manual general de operaciones para concesionarios y permisionarios de aeronaves de ala fija y ala rotativa, donde predominan las instrucciones y programa de capacitación del concesionarios y permisionario, así como lo correspondiente a los temas de seguridad y factores humanos. Lo anterior con la finalidad de mantener la seguridad en un nivel aceptable, de mantener el control de los mismos y de que estén al alcance de todo el personal técnico aeronáutico correspondiente. Estos requerimientos se establecen tomando como base la norma internacional adoptada por la OACI, en donde requiere a sus Estados Contratantes en su anexo 6 parte I, así como en su anexo 6 parte III, el contenido del manual de operaciones.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#9:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#9:

Numeral 5.3

Justificación#9:

Esta acción regulatoria establece el contenido del manual general de operaciones para operadores aéreos con aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5700 kg o estén equipadas con uno o más motores de turbina de acuerdo a las necesidades de ese tipo de aviación en nuestro territorio nacional. Este requerimiento se establece tomando como base la norma internacional adoptada por la OACI, en donde requiere a sus Estados Contratantes en su anexo 6 parte II, el contenido del manual de operaciones de la empresa, entendiéndose como empresa al mismo operador aéreo, lo anterior para elevar los estándares de seguridad que este tipo de aviación que no se tenía contemplada en el pasado. El manual permitirá seguir procedimientos adecuados y elevar la seguridad operacional, ya que es un objetivo de la OACI.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#10:

Establecen obligaciones

Artículos aplicables#10:

Numeral 6.1

Justificación#10:

Esta acción regulatoria estipula que el manual general de operaciones del permisionario,

concesionario y operador aéreo no debe contradecir a ninguna disposición aplicable, ningún permiso, concesión, aprobación o autorización emitida para el concesionario, permisionario y operador aéreo; ya que en ese caso, la Autoridad Aeronáutica no lo aceptará y por lo tanto no se podría realizar una operación aérea; evitando así que se llegara a poner en riesgo la vida e integridad de la tripulación, pasajeros y la de terceros.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#11:

Establecen requisitos

Artículos aplicables#11:

Numeral 6.2

Justificación#11:

En esta acción regulatoria se establece que el concesionario, permisionario y operador es responsable de establecer y manifestar los derechos de autoría y protección de la información contenida en el manual, sin detrimento de lo establecido en la Ley Federal de Acceso a la Información Pública Gubernamental u otras disposiciones aplicables, lo anterior debido a la pretensión de evitar el manejo de información errónea que pueda generar una disminución en la seguridad operacional.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#12:

Establecen requisitos

Artículos aplicables#12:

Numeral 6.3.

Justificación#12:

En esta acción regulatoria se establece que el concesionario, permisionario y operador debe elaborar tres copias en formato electrónico no editable de su Manual General de Operaciones correspondiente a cada una de sus aeronaves para presentarlo a la autoridad con la finalidad de optimizar su revisión y contribuir a la protección del medio ambiente.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#13:

Establecen requisitos

Artículos aplicables#13:

Numeral 6.4

Justificación#13:

Esta acción regulatoria establece que tanto el manual general de operaciones como sus

enmiendas deben contener ciertas características antes de ser presentados a la Autoridad; esto con la finalidad de homologar la presentación de cada uno de estos, siendo más factible su revisión y por consiguiente poder emitir una respuesta al usuario, en un menor lapso de tiempo a lo estipulado en el presente proyecto.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#14:

Establecen requisitos

Artículos aplicables#14:

Numeral 6.5.

Justificación#14:

Esta acción regulatoria pretende estipular que la presentación de las enmiendas efectuadas al manual general de operaciones, sea en formato electrónico no editable; debido a que de esta manera se evita que la información presentada a la autoridad varíe de la utilizada por los usuarios en sus organizaciones, y por consiguiente llegar a efectuarse una operación aérea no confiable o segura y por consiguiente poner en riesgo la vida e integridad de la tripulación, pasajeros y la de terceros, así como la integridad de la aeronave en cuestión. Lo anterior también pretende establecerse con la finalidad de poder agilizar la revisión de la información presentada, y unirse al avance tecnológico que actualmente se presenta, además de contribuir con la transparencia.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#15:

Establecen requisitos

Artículos aplicables#15:

Numeral 6.6

Justificación#15:

En esta acción regulatoria, se precisa que para que pueda ser revisado el manual general de operaciones presentado por los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, éstos deben cumplir con lo descrito en los incisos correspondientes al numeral en cuestión. Esto con la finalidad de que tanto para los usuarios como para la autoridad sea mas ágil el poder manejarlos y revisarlos, además de contribuir con el tema del medio ambiente, reduciendo la utilización de papel.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#16:

Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad

Artículos aplicables#16:

Numeral 10.1

Justificación#16:

Esta acción regulatoria establece, que será facultad de la Autoridad Aeronáutica, verificar el cumplimiento de las disposiciones administrativo normativas, tanto nacionales como internacionales, ya que es parte de la evaluación de la conformidad, y la Autoridad Aeronáutica tiene que garantizar la seguridad operacional de las aeronaves civiles, así como verificar el cumplimiento de las especificaciones y procedimientos técnicos del presente Proyecto de Norma.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#17:

Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad

Artículos aplicables#17:

Numeral 10.2

Justificación#17:

Esta acción regulatoria establece, que serán sujetos de evaluación de la conformidad los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, mediante la revisión y de proceder la autorización del contenido del manual general de operaciones y de sus enmiendas, modificaciones, revisiones y/o reediciones para cada aeronave o flota de aeronaves que operen a que se refiere el presente Proyecto de Norma. Lo anterior debido a que es necesario que la Autoridad Aeronáutica verifique el cumplimiento de las disposiciones de manera que sea una garantía la seguridad operacional de las aeronaves.

Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites que correspondan a la propuesta#18:

Establecen procedimientos de evaluación de la conformidad

Artículos aplicables#18:

Numeral 10.3

Justificación#18:

sta acción regulatoria establece que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que soliciten que se les formula la evaluación de la conformidad al contenido de su manual general de operaciones y de sus enmiendas, modificaciones, revisiones y/o reediciones, con respecto a las especificaciones y procedimientos técnicos previstos en el presente Proyecto de Norma, deben presentar la solicitud correspondiente, información y documentación requerida, ya que con este procedimiento la Dirección de Aviación, dependiente de la Dirección General de Aeronáutica Civil revisará el manual y la documentación solicitada, verificando que la información de dicho manual coincide con lo requerido en el proyecto en cuestión, además de llevar un control del trámite efectuado, con respecto a quién lo emite ya que éste debe ser personal, evitando así que alguna persona ajena al mismo tome decisiones que no le competen. Es por eso que la persona asignada, debe describir la petición concreta en la solicitud porque al ser directos en la petitoria se agiliza la revisión de la documentación y verificación de los datos presentados. Lo anterior para dar un seguimiento de manera eficaz, concreto y ágil, para finalmente brindar una respuesta positiva o negativa según sea el caso de cada concesionario, permisionario y operador aéreo

agentes económicos?:

Con este Proyecto, no se esperan esquemas que impacten de manera diferenciada entre las micro, pequeñas y medianas empresas (PyMES), comparadas con las grandes empresas del sector aéreo, ya que al contar con aeronaves de la actual flota nacional, dichas empresas no generan gastos adicionales de inversión, debido a que éstas dan cumplimiento a las normas y métodos recomendados de la OACI, de la cual México forma parte; teniendo así la responsabilidad de apegarse a dicha regulación. Cabe mencionar que en caso de que algún concesionario, permisionario y operador aéreo seda la posesión de cualquiera de sus aeronaves a otro explotador, éstas siguen cumpliendo con los requerimientos del Proyecto el cual está basado en las normas y métodos recomendados de la OACI (Anexo 1), por lo que cuando una PyME se integre al sector aéreo y adquiera aeronaves que cumplan de igual manera con la normatividad nacional e internacional, no se generaría un impacto económico significativo para las empresas involucradas. Sin embargo, el grupo de operadores aéreos que se estipula en el proyecto de norma, es nuevo y requiere solamente unificar sus prácticas en un manual, el cual esta detallado a su alcance de operaciones.

Costos estimados que implica la regulación propuesta

Indique el grupo o industria afectado#1:

Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos

Describa de manera general los costos que implica la regulación propuesta#1:

La estimación de costos del presente proyecto, se consideran los siguientes rubros: 1) Costo por elaboración del manual: En la estimación de este costo se considera la elaboración del Manual General de Operaciones que deben hacer los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, para que puedan presentarlo ante la autoridad aeronáutica. Por lo que considerando que dicho manual sea realizado por un ingeniero especializado en la materia, el cual requiera aproximadamente de 2 meses para su elaboración, y que perciba un sueldo aproximado de \$12,000 MXN mensuales; se consideraría un costo de \$24,000 MXN mas el costo del pago del derecho por el concepto de autorización de \$702.00MXN. Aunado a lo anterior y tomando como ejemplo que una aerolínea cuente con una flota de 4 aeronaves, el costo total por la realización de los manuales correspondientes a su flota seria de \$24,702.00 MXN ya que se cobra un manual por flota, salvo los casos en que no cuenten con flota se cobraría manual por aeronave. 2) Costo de modificación del manual: En este costo se considera la revisión que efectúa la Autoridad Aeronáutica a la modificación del manual correspondiente, es decir en el caso de que el manual llegase a ser modificado de su versión original, en vez de realizar la autorización de manera completa (por primera vez) se realiza únicamente la autorización de esa modificación respetando el resto del manual previamente autorizado, misma que contempla las limitantes, procedimientos operacionales normales, procedimientos anormales y de emergencia, rendimientos, peso y balance, así como algunos suplementos. Por lo que se estima que en promedio el costo por la autorización a una modificación un manual de operaciones es de \$176 MXN más el costo del ingeniero especializado en la materia que realice la modificación del manual. Resultando en un Costo Total menor ya que únicamente se modifica cierta parte del manual mas no todo el Manual siendo un total de de \$24,176 MXN Los puntos 1) y 2) se grafican en el ANEXO 9 acreditando que el costo para cualquier tipo de particular es el mismo independientemente de su tipo de operación ya que el costo recae sobre la autorización o modificación del Manual. 3) Costo de conservación de documentos y registros en materia de aviación civil: Este costo recae respecto de lo necesario para la conservación de documentos y registro en materia de aviación civil, el cual en términos básicos tendrían que contar con un escritorio, silla, archivero y librero dando un costo promedio de \$11,853.90 MXN aunado a que necesitaría equipo y Software que en promedio seria un total de \$13,162.67 MXN dando un gran total promedio de \$18,162.67MXN. Con una inversión anual de \$5,000.00 para actualización de software. Por lo que de lo anterior se entiende que la inversión única seria de \$11,853.97 MXN más el equipo de cómputo \$13,162.67 MXN (\$25,016.64), siendo el software actualizado una vez al año por un costo de \$5,000.00. (Inversión inicial de \$30,016.64 y anual de \$5,000.00) mas la suma de la persona encargada tal como se muestra en el ANEXO 9 de la MIR, aclarando que este procedimiento es algo que actualmente ya se realiza y que únicamente se está regulando por lo que no es un gasto que vaya a efectuar el particular de

manera inmediata al momento de emitirse esta regulación.

Beneficios estimados que supone la regulación propuesta

Indique el grupo o industria afectado#1:

Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#1:

1) Ahorro de gastos operativos: El beneficio de contar con un Manual General de Operaciones debidamente desarrollado y autorizado es el ahorro en gastos operativos re direccionando ese ahorro a fortalecer otros sectores de la misma aeronave; aunado a esto se puede ver reflejado en cuestiones como en una contratación de una póliza de seguro más amplia ya que como bien es sabido ante menores condiciones de riesgo las coberturas de los seguros son más amplias y por ende de menor costo reduciendo de esta manera la factibilidad de que se suscite un incidente o accidente aéreo, al contar con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana materia de esta MIR acatada satisfactoriamente en el Manual General de Operaciones dando también cumplimiento por parte del particular a lo estipulado en el capítulo XIII, artículo 74 y 75 de la Ley de Aviación Civil evitando realizar pagos extras como por ejemplo los seguros de vida de los pasajeros, el cual consta aproximadamente de 56,900 salarios mínimos, equivalentes a \$2,200,000 MXN (Anexo 7).

Indique el grupo o industria afectado#2:

Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#2:

Otro de los beneficios principales operativos, por no decir el mayor beneficio, que se obtienen al contar con esta Norma Oficial Mexicana es que al tener una mejor operación (conforme a lo establecido en el Manual General de Operaciones autorizado) uno de los ahorros mayores es la mejor utilización en el consumo de combustible, es decir que a mejor operación menor es el consumo de combustible ahorrándole al particular cantidades importantes económicamente, como se muestra en el siguiente ejemplo (ANEXO 9): 1.- El Manual General de Operaciones genera el costo de \$24,702.00 (primera vez) o \$27,176.00 (modificación). 2.- El costo del Manual General de Operaciones emitidos por año desde el 2002 al la fecha tomando en consideración si fue cobro por autorización (primera vez) o por modificación fue de \$444,050.00MXN (2002 a la fecha) fueron 362 MGO emitidos entre autorizaciones por primera vez y modificaciones (ANEXO 9).

Indique el grupo o industria afectado#3:

Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#3:

3.-De lo anterior, como ejemplo tomamos como muestra un particular que cuenta con una flota de 4 aeronaves de las cuales tendría que realizar el pago para la autorización de un MGO (por flota no por aeronave) vs el consumo de combustible que genera en cada ruta volada. En donde el pago del MGO es de \$24,702.00MXN y el pago por combustible consumido en las 4 rutas que vuelen (solo ida y una sola vez al día) las aeronaves pertenecientes a su flota sería de \$442,050.00MXN cantidad que resulta del cumplimiento de la Política de Combustible establecida en un MGO, de este escenario nos podemos dar cuenta que el gasto de combustible versus la obtención del MGO no es comparable y que incluso se acerca al costo total de la emisión de

MGO emitidos desde el 2002 al 2012; ahora bien en caso de no contar con un MGO, por ejemplo, no contarían con una Política de Combustible generando una práctica operacional incorrecta, como pudiera ser el no cortar motores después del aterrizaje incrementando con esto como mínimo un 2% en el consumo de combustible y por ende generando gastos extras, como se puede observar en el ejemplo de escenarios planteados en el ANEXO 9 de la presente MIR, en donde en el escenario B se incrementa el consumo a \$464,936.00MXN, es decir se tendrían que pagar hasta casi \$40,000.00MXN de mas, esto en el caso de este ejemplo, que transportándonos a aerolíneas que cuentan con más de 75 aeronaves (que vuelan ida y regreso) y que realizan diariamente mas de 50 rutas el gasto excedente sería demasiado superaría aunado a que pondría en riesgo la seguridad de la operación. Ahora bien, si ejemplificamos con la muestra típica que se presenta en el ANEXO 9 y añadiéramos rutas redondas en un solo día (ida y regreso) se gastarían aproximadamente \$861,674.00MXN (resulta de multiplicar el total del escenario A por dos ya que se genera el mismo consumo de combustible de ida que de vuelta), esto tomando en cuenta la aplicación de una Política de Combustible establecida en el MGO, que de no contar con un MGO subiría a un gasto total (de un solo día, viaje redondo) de \$929,872.00MXN es decir un excedente de \$68,198.00MXN, ahora si consideramos que esta flota de 4 aeronave vuela diario más de una sola vez durante toda una semana o un mes el gasto excedente seguiría yendo en aumento afectando al particular.

Indique el grupo o industria afectado#4:

Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos

Describa de manera general los beneficios que implica la regulación propuesta#4:

2) Ahorro de gasto por perdida de la aeronave Las aeronaves pueden tener un accidente aéreo por la falta de información necesaria para realizar un vuelo con un nivel optimo de seguridad, entre la cual se contemplan los procedimientos en caso de presentarse una emergencia; dando como resultado que en dicho evento se produzca una pérdida total de la aeronave; es por eso que se considera que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos nacionales cumplan con lo requerido en dicho proyecto. Aunado a lo anterior y tomando como base las estadísticas en los E.U.A., donde menos del 1% de los accidentes son ocasionados por falta de información, podría inferirse que en el caso de México sean en la misma proporción, es por eso que considerando lo anterior se tiene que en México ocurren 2 accidentes en promedio por año, y para este ejemplo se considera la aeronave con el mayor costo (Anexo 8), lo cual da como resultado para la industria un beneficio de \$4,522,500,000 MXN anualmente. Resultando en un Beneficio Total aproximadamente de \$4,786,500,000MXN

Justifique que los beneficios de la regulación son superiores a sus costos:

En el mundo actualmente se está homologando el contenido del manual de operaciones por las grandes ventajas que este ofrece, motivo por el cual la OACI establece el contenido de éste a todos sus Estados contratantes (Anexo1). Con el objetivo de no afectar a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, el presente proyecto de norma exenta el uso del manual de operaciones a globos, planeadores, dirigibles, ultraligeros y aeronaves destinadas a la fumigación aérea, sin embargo, el manual de operaciones ya es contemplado en la mayoría de dichas aeronaves, por lo que no representa un costo para la industria aeronáutica nacional y la Autoridad Aeronáutica sólo requiere, en caso de que un concesionario, permisionario y operador aéreo presente por primera vez el manual antes citado, éste cumpla con el contenido especificado en el proyecto de norma a emitir. Con relación al costo-beneficio, de ser aprobado este manual, es importante destacar que el ahorro obtenido se traduce en la reducción de incidentes o accidentes aéreos gracias al establecimiento de estándares para otorgar la capacitación debida al personal que participa en las operaciones de vuelo y procedimientos que garanticen la seguridad de las operaciones.

IV.- CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA

Describa la forma y/o los mecanismos a través de los cuales se implementará la regulación (incluya recursos públicos):

La publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se establece con base en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, por lo que en México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil cuenta con los recursos necesarios para la implementación y verificación del cumplimiento del presente Proyecto aplicable a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, por lo cual no se requiere la asignación de recursos públicos adicionales a los ya contemplados por ésta Secretaría. De conformidad con la estructura orgánica actual de la DGAC dependiente de la SCT, y debido a la reciente contratación de personal técnico en sus diferentes áreas, esta Dependencia que cuenta con 543 personas a nivel nacional que desempeñan actividades de carácter técnico y 374 personas desempeñando actividades administrativas con las que se lleva a cabo eficientemente la evaluación de la conformidad del presente Proyecto.

V.- EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

Describa la forma y los medios a través de los cuales se evaluará el logro de los objetivos de la regulación:

El medio de evaluación del Proyecto en cuestión es de forma continua, debido a la emisión de enmiendas del manual; siendo de esa forma, necesario mantener una relación directa con su monitoreo por parte de la Autoridad Aeronáutica a través de la presentación de las mismas por parte de los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que operen aeronaves en el espacio aéreo mexicano, permitiendo conocer de esta manera el cumplimiento del Proyecto en cuestión. Asimismo el cumplimiento del objetivo de este Proyecto, permitirá realizar operaciones aéreas con un nivel de seguridad óptimo, ya que el personal técnico aeronáutico contará con las competencias y capacitación necesarias para aplicar los procedimientos necesarios para dicho fin, y por lo tanto se minimizarán los riesgos de que se presenten accidentes e incidentes aéreos de consecuencias fatales.

VI.- CONSULTA PÚBLICA

¿Se consultó a las partes y/o grupos interesados para la elaboración de la regulación?

Seleccione grupo interesado#1:

Formación de grupo de trabajo / comité técnico para la elaboración conjunta del anteproyecto

Particular#1:

Ing. Sergio E. Gutiérrez Peña

Opinión#1:

1. Prefacio. Incluir entre los participantes a la Federación Mexicana de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, A.C. 2. Numeral 1. Es importante que en aquellos numerales en los que no se menciona a los operadores aéreos se entienda claramente que no aplica, ya que en algunos casos queda ambiguo y se presta a interpretaciones discrecionales. 3. Numeral 4.2.1 Cabe la duda sobre la posibilidad de que existan aeronaves de peso inferior a 5700 kg., con una configuración de asientos para más de 9 pasajeros. En caso afirmativo, de acuerdo a la NOM sería recomendable que dichas aeronaves cuenten con su MGO, lo que se opondría a lo estipulado en el campo de aplicación, donde se especifica que la presente NOM aplica para las aeronaves que tengan un peso máximo certificado de despegue de más de 5,700 Kg. 4. Numeral 5.1.1.2 Para incluir los procedimientos del SMS en el MGO, la autoridad debe haber aprobado con anterioridad el SMS. De lo contrario, existe la posibilidad de que se incluyan en el MGO procedimientos contenidos en el SMS y que este último sea rechazado por la autoridad de manera posterior a la confección del MGO. 5. Numeral 5.1.1.2 as) En el caso de los corporativos

resulta sumamente complicado cumplir con una asignación de asientos ya que al no tratarse de un servicio abierto al público en general, los propietarios de las aeronaves o quienes estos designen como usuarios de las mismas, cuentan con la facultad de sentarse en el asiento que consideren. 6. Numeral 10.5 Se considera más adecuado implantar la afirmativa ficta a fin de establecer un plazo máximo de respuesta por parte de la autoridad, de lo contrario, se presta a que la misma no haga su trabajo ocasionando retrasos que se traducen en costos significativos para los operadores y concesionarios.

Indique las propuestas que se incluyeron en la regulación como resultado de las consultas realizadas:

Con respecto a los comentarios realizados por parte de FEMPPA (Federación Mexicana de Pilotos y Propietarios de Aeronaves, A.C.), se considera que no aplican los comentarios 2, 3, 4 y 6, pues están ligados al objetivo de la norma, esto se cerro al momento de explicarse a detalle el objetivo y campo de aplicación (numeral 1 del Proyecto de Norma Oficial Mexicana). Los comentarios 1 y 5 si proceden y han sido reflejados en el proyecto antes mencionado.

VII.- ANEXOS

Anexos de las versiones electrónicas de los documentos consultados o elaborados para diseñar la regulación:

- [26340.177.59.1.ANEXO 1 MIR NOM-002 REFERENCIAS CON OACI.pdf](#)
- [26340.177.59.1.ANEXO 2 MIR PROY-NOM-002 ACCIDENTES-INCIDENTES DE AERONAVES EN MÉXICO.pdf](#)
- [26340.177.59.1.ANEXO 3 MIR PROY-NOM-002 TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS.pdf](#)
- [26340.177.59.1.ANEXO 4 MIR PROY-NOM-002 AUDITORIAS USOAP E IASA.pdf](#)
- [26340.177.59.1.ANEXO 5 MIR PROY-NOM-002 IASA.pdf](#)
- [26340.177.59.6.ANEXO 6 MIR PROY-NOM-002 TOTAL DE AERONAVES MATRICULADAS EN MEX.pdf](#)
- [26340.177.59.6.ANEXO 7 MIR PROY-NOM-002 COTIZACION DE SEGUROS AEREOS.pdf](#)
- [26340.177.59.6.ANEXO 8 MIR PROY-NOM-002 COTIZACION DE AERONAVES UTILIZADAS EN MEXICO.pdf](#)
- [27861.177.59.9.ANEXO 9 MIR BENEFICIOS vs COSTOS.xls](#)

Información General