

AIR DE IMPACTO MODERADO CON ANALISIS DE IMPACTO EN LA COMPETENCIA

Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3- 2011, que establece el uso de registradores de vuelo instalados en aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano, así como sus características.

Información General		Archivos que contiene la Regulación	
Tipo de MIR:	AIR DE IMPACTO MODERADO CON ANALISIS DE IMPACTO EN LA COMPETENCIA		30549.131.59.1.PROPUUESTA DE MODIFICACION A LA NOM-022-SCT3-2011 (02.12.13).doc
Título del anteproyecto:	Modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3- 2011, que establece el uso de registradores de vuelo instalados en aeronaves que operen en el espacio aéreo mexicano, así como sus características.	Punto de Contacto	
Dependencia:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes	Nombre :	Pablo Carranza Plata
Responsable Oficial:	Rodrigo Ramírez	Cargo :	Director de Ingeniería, Normas y Certificación
Estatus del anteproyecto:	Atendido	Teléfono :	5723-9300 Ext.18073
Ordenamiento Jurídico:	Norma Oficial Mexicana	Correo Electrónico :	pcarranp@sct.gob.mx

Detalles de la MIR

I.- DEFINICIÓN DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS GENERALES DE LA REGULACIÓN

1. Describa los objetivos generales de la regulación propuesta:

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil, está proponiendo efectuar una modificación, cuyo objetivo principal es la desregulación en los requerimientos de la FDR, para que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos poseedores de aeronaves con fecha de fabricación anteriores al 11 de octubre de 1991 y que actualmente no han podido cumplir con la sección "6.7. Aplicabilidad para el uso de FDR, AIR y ADRS." de la Norma en comento, queden exentos del cumplimiento de esa sección de la Norma Oficial Mexicana en cuestión, pues actualmente no existen los kits de modificación "Supplemental Type Certificate (STC)" para dar cumplimiento a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana en comento. Para la modificación a la presente NOM, se está utilizando la Regulación Federal de Aviación, de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) FAR 91 (Anexo 3: FAR 91), cuyos requerimientos técnicos en las FDR es menos restrictivo que el Anexo No. 6 , partes I y II intitulado Operación de Aeronaves que forma parte del Convenio de de Aviación Civil Internacional (la OACI), ya que para algunas aeronaves no es necesario que tengan instalados los equipos mencionados . Adicionalmente, es necesario establecer los

nuevos criterios de aplicabilidad para la instalación de las “Flight Data Recorder” (FDR) en las aeronaves del parque aéreo de México que así lo requieran, considerando la disponibilidad de los kits de modificación existentes en el mercado. Reducir el universo de aeronaves reguladas que requieran contar con dichos equipos (FDR) y armonizar la obligatoriedad con las normas y métodos recomendados de la aviación civil internacional.

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

Con la presente Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3-2011 se determina la instalación de dispositivos y equipamiento electrónico con el objetivo de ayudar en la determinación de las causas que pudieron originar accidentes o incidentes graves. Lo anterior, con la finalidad de tomar acciones para evitar o prevenir que potenciales eventos de este tipo se vuelvan a presentar en operaciones futuras. El propósito general de los registradores de vuelo es asegurar que el dispositivo obtenga y grabe datos de los diversos parámetros de vuelo de la aeronave tales como: altitud, potencia o empuje de los motores, velocidades, posición con respecto al terreno (actitud de la aeronave), localización geoespacial entre otros. Estos parámetros ayudan a los investigadores de accidentes aéreos y a los fabricantes de aeronaves, motores y sus componentes a mejorar los diseños, los procesos de certificación o incluso la interacción hombre-máquina, conservando la seguridad de las aeronaves de su operación y, con ello la seguridad de las personas (Anexo 1: Descripción breve de las grabadoras de vuelo). La Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3-2011, fue publicada en el DOF el Jueves 9 de febrero de 2012; para su elaboración, se utilizaron, el “Anexo 6 Operación de Aeronaves” parte I (Transporte Aéreo Comercial –Aviones), parte II (Aviación General Internacional-Aviones) y parte III (Operaciones Internacionales-Helicópteros) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en conjunto también con las Regulaciones Federales de Aviación (FAR) de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés), FAR, partes 121 y 135. Esto ocasionó que la NOM-022-SCT3-2011 resultante fuera muy restrictiva en lo concerniente a las “Flight Data Recorded” (FDR), es decir, sobrerregulada para su aplicabilidad en aeronaves cuya fecha de fabricación es anterior al 11 de octubre de 1991, asimismo, por su capacidad de pasajeros (parámetro tomado de la FAA), peso máximo certificado de despegue (parámetro tomado de la OACI); pues no existen los kits de modificación “Supplemental Type Certificate” (STC) para dar cumplimiento a lo establecido en la Norma Oficial Mexicana en comento. Dichos kits pueden ser diseñados por los fabricantes de las aeronaves y sus partes, pero a muy altos costos, lo cual ocasionaría un impacto económico considerable al parque aéreo nacional. (Anexo 2: Solicitudes de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos para la exención de la presente Norma Oficial Mexicana para sus aeronaves). Como información complementaria, un Certificado de Tipo Suplementario (STC) es un documento emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) mediante el cual, se aprueba una modificación a un producto (aeronaves, motores o hélices). El STC define el cambio de diseño del producto, indica cómo la modificación afecta al diseño del modelo original, y proporciona las listas de efectividad mediante el número de serie. También identifica el listado normativo que debe cumplirse para la certificación del cambio de diseño.

3. 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:

Disposiciones jurídicas vigentes: Como ya se mencionó, la NOM-022-SCT3-2011 fue publicada en el DOF el jueves 9 de febrero del 2012, esta Norma contiene todos los requerimientos establecidos para la instalación de los registradores de vuelo, pero, debido a que se tomaron los requerimientos de dos autoridades (Organización de Aviación Civil Internacional “OACI” y la Administración Federal de Aviación “FAA”) quedó de forma muy restrictiva para muchas aeronaves de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, cuyas fechas de fabricación son antes del 11 de octubre de 1991, debido a que no existen los suplementos al certificado de tipo (STC), para la modificación, pues éstos no han sido diseñados por los fabricantes de

aeronaves y sus componentes, por lo que se hace indispensable desregular para que los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos puedan cumplir con la instalación de los demás equipos que complementan a los registradores de vuelo, tales como, la grabadora de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo "CVR", la grabadora de enlace de datos "DLR" y la grabadora de imágenes de a bordo "AIR".

II. IDENTIFICACIÓN DE LAS POSIBLES ALTERNATIVAS A LA REGULACIÓN

4. 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:

No emitir regulación alguna

Análisis de los costos y beneficios#1:

Si la Norma Oficial Mexicana continúa sin cambios como fue emitida, seguiría siendo obligatorio que todas las aeronaves tengan instalado el FDR. Los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que tengan aeronaves cuya fecha de fabricación sea antes del 11 de octubre de 1991, tendrían que solicitar a los fabricantes de las aeronaves y sus partes que desarrollaran los kits de modificación para cumplir con la presente Norma. Sin embargo, debido a que en el mercado actual, los fabricantes de aeronaves y sus partes ya no han desarrollado los suplementos a los certificados de tipo (STC) este universo de aeronaves seguiría en incumplimiento a la NOM vigente. Este desarrollo tecnológico por parte de los fabricantes, sí sería factible para algunas aeronaves, pero a un costo muy elevado (el costo estimado podría estar entre el 40 y 60% del costo de la aeronave) y el tiempo de diseño podría ser de 6 meses a un año. Con lo cual la aeronave tendría que estar en tierra, es decir sin operar, ocasionando que los costos por concepto de sueldos, rentas, arrendamientos, financiamientos sean adicionales a los costos correspondientes por concepto de transportación para los dueños de las mismas y puedan llevar a la bancarrota a dichos propietarios o que decidan realizar reemplazos de flota. En cualquier caso, el costo del cumplimiento de la regulación seguiría siendo catastrófico para la economía nacional.

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

La Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3-2011 vigente, solicita que todas las aeronaves tengan instalados los FDR, ya que como se menciona anteriormente la presente Norma fue elaborada mezclando los requerimientos de la FAA y de la OACI, sin considerar si existía en el mercado los suplementos a los certificados de tipo (STC), con la modificación propuesta la Norma Oficial Mexicana NOM, se estaría homologando con los requerimientos de la Regulación Federal de Aviación (FAR por sus siglas en inglés) 91 de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés), en algunos de los puntos y en otros en donde había mezcla de regulaciones de la OACI y de la FAA, se están dejando los de una sola autoridad para hacer mucho más flexible la regulación, se anexa la tabla con la explicación de las correcciones propuestas. Con la modificación propuesta a la actual Norma Oficial Mexicana, el parque aeronáutico Mexicano cuyas fechas de fabricación sean antes del 11 de octubre de 1991 quedarán exentas del cumplimiento de las mismas, así como ocurre en los Estados Unidos de Norte América, porque la Federal Aviation Administration (FAA) ya no considera necesaria la instalación de estos equipos (FDR), por lo costoso que sería desarrollar los kits de modificación para que las aeronaves de tecnología antigua cumplan con los requerimientos establecidos. Con la eliminación del requerimiento de la instalación de los FDR en las aeronaves en cuestión (fabricadas antes del 11 de octubre de 1991), no se afecta la seguridad aérea, puesto que se cuentan con otros dispositivos que también obtienen ciertos datos durante el vuelo, tales como, la grabadora de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo "CVR", la grabadora de enlace de datos "DLR" y la grabadora de imágenes de a bordo "AIR", mismos que cumplen con la finalidad de apoyar a los investigadores de accidentes en caso de que sea requerido realizar las investigaciones cuando sucedan accidentes o incidentes en este tipo de aeronaves de tecnología antigua.

III.- IMPACTO DE LA REGULACIÓN

6. ¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?

Seleccione el tipo de movimiento del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

Nombre del trámite#1:

El regulador no proporcionó información

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

El regulador no proporcionó información

Vigencia#1:

El regulador no proporcionó información

Medio de presentación#1:

El regulador no proporcionó información

Ficta#1:

El regulador no proporcionó información

Plazo#1:

El regulador no proporcionó información

Requisitos#1:

El regulador no proporcionó información

Población a la que impacta#1:

El regulador no proporcionó información

Justificación#1:

El regulador no proporcionó información

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

Disposiciones distintas de trámites#1:

Establecen o modifican estándares técnicos

Artículos aplicables#1:

6.7.6. , 6.7.6.2., 6.7.6.4, 6.7.7, 6.7.8, 6.7.9, 6.7.10, 6.7.11

Justificación#1:

Se modifica el requerimiento de instalación de las FDR's para que aplique únicamente a aeronaves de nueva generación (cuya fecha de fabricación es posterior al 11 de octubre de 1991), cuya aviónica (equipos de navegación a bordo) permite que sea más fácil, factible y económico hacer la modificación para la instalación de la FDR, así como la disponibilidad de los equipos aplicables para dichas modificaciones (Suplemento al certificado tipo STC).

8. Justifique las Acciones Regulatorias que restringen o promueven la competencia o eficiencia del mercado

Artículos aplicables 2013#1:

6.7.6. , 6.7.6.2., 6.7.6.4, 6.7.7, 6.7.8, 6.7.9, 6.7.10, 6.7.11

Justifique la necesidad de inclusión de la acción#1:

Con la finalidad de armonizar los requerimientos de ambas naciones respecto al equipamiento de las aeronaves para contar con FDRs.

¿Se consideró alguna otra alternativa regulatoria respecto de la acción o #1:

Se analizó igualmente no realizar modificación alguna a la norma. No obstante, existe una posibilidad latente de que los particulares buscasen un mecanismo de protección legal al verse imposibilitados de cumplir con la regulación existente, por lo cual podría existir un riesgo de inhibición legal al cumplimiento de la norma vigente. En particular, hubo casos de quejas respecto a la diferencia existente e inconsistente con los E.E.U.U. por lo cual es preciso realizar la armonización correspondiente.

Identifique la acción seleccionada de la lista de verificación de impacto de competitivo#1:

¿Exime del cumplimiento de otra normativa o regulación a una o a ciertas empresas, incrementando de este modo los costos de competidores y nuevos proveedores?

Indique la Acción o mecanismo regulatorio que considera podría restringir o promover la competencia y el(os) artículo(s) de la propuesta regulatoria aplicables#1:

La presente modificación a la Norma NOM-022-SCT3-2011, más allá de eximir el cumplimiento a las regulaciones internacionales en materia de equipamiento a bordo, procura armonizar los requerimientos con los EEUU ya que el universo mayoritario de operaciones aéreas internacionales se realizan hacia/desde USA. Este proceso de desregulación, podría entre otros aspectos, incentivar la captación de divisas por el hecho de hacer similares los requisitos de las FDR tanto en México como en los Estados Unidos de Norteamérica.

Describa cómo esta acción puede restringir (limitar) o promover la competencia o eficiencia del mercado#1:

Con esta eliminación, aquellas aeronaves (con matrícula mexicana y extranjera) con vieja tecnología (aviónica antigua), contarían ahora con la posibilidad de seguir operando en el espacio

aéreo mexicano y estadounidense con lo cual se brindaría la oportunidad al mercado de que éste pueda seguir utilizando estas aeronaves sin tener que realizar grandes inversiones o hasta tener que dejar de operarlas por la inexistencia o encarecimiento crítico de tal requisito.

9. ¿La propuesta de regulación contempla esquemas que impactan de manera diferenciada a sectores o agentes económicos?:

La presente propuesta de modificación no considera el impacto diferenciado a los agentes económicos, por el contrario se pretende desregular mediante la reducción del universo de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que sean propietarios o poseedores de aeronaves con fecha de fabricación anterior al 11 de octubre de 1991.

10. Proporcione la estimación de los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares.

Grupo o industria al que le beneficia la regulación#1:

Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que posean o utilicen aeronaves con fecha de fabricación anterior al 11 de octubre de 1991.

Describa y estime los beneficios:#1:

La presente modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3-2011 no considera costos de cumplimiento adicional (es decir, un costo marginal inexistente). Con esta modificación, se está reduciendo el universo de aeronaves reguladas bajo la presente NOM que deban contar con un registrador de datos de vuelo (Flight Data Recorder FDR) ya que la fecha de referencia para la aplicabilidad es el 11 de Octubre del 1991. La fecha considerada en la NOM vigente es el 1º de Enero de 1987. Es decir, 58 meses 10 días será el desfase de obligatoriedad para las aeronaves que se hayan fabricado en ese intervalo (del 01/Ene/87 al 11/Oct/91), lo cual permite reducir dicho universo de aeronaves sujetas a contar con la FDR. Para las aeronaves que deban cumplir con la presente Norma (particularmente las de nueva tecnología), se estima que el costo de inversión para la instalación del FDR podría oscilar entre los 25,000 USD y los 250,000 USD, dependiendo del tipo de aeronave así como del tipo de FDR a instalar. Incluso, aeronaves que fueron fabricadas posteriores al año 2005, ya cuentan con las FDR instaladas desde su liberación de fábrica. Por lo tanto es estas aeronaves, ya no es necesario realizar la actualización del equipo de aviónica.

Beneficios estimados que supone la regulación propuesta

Indique el grupo o industria afectado#1:

Concesionarios, permisionarios y operadores aéreos que posean o utilicen aeronaves con fecha de fabricación anterior al 11 de octubre de 1991.

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

La presente modificación a la Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3-2011 generaría los siguientes beneficios inmediatos: • Los dueños de estas aeronaves evitarían erogar aproximadamente de un 40 a un 60 % del valor actual de las aeronaves (por concepto de la instalación del FDR) que hayan sido fabricadas antes de la fecha de referencia. Este valor de ahorro dependería del modelo de cada aeronave, del año preciso de fabricación y de los ciclos y horas de operación de la propia aeronave (historial de uso de la aeronave). • Las aeronaves que actualmente se encuentran afectadas por la NOM vigente podrían continuar su operación sin que tengan que permanecer en tierra por incumplimiento a la NOM actual. Es decir, los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos afectados evitarían la carga financiera que actualmente generan los costos por concepto de sueldos, rentas, arrendamientos, financiamientos sean adicionales a los costos correspondientes por concepto de transportación

para los dueños de las mismas. • Evitar los costos de realizar el posible reemplazo de flota. • En caso de las aeronaves modernas (flota de nueva generación) que no haya sido exenta de tal cumplimiento, tiene la posibilidad de buscar alternativas asequibles y técnicamente viables a precios competitivos. En otras palabras, los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos tendrían que invertir montos inferiores en el equipo restante de registradores de vuelo (la grabadora de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo "CVR", la grabadora de enlace de datos "DLR" y la grabadora de imágenes de a bordo "AIR"). • La regulación se estaría homologando con la regulación emitida con la Administración Federal de Aviación (FAA) en su Regulación Federal de Aviación (FAR) No. 91, que es menos restrictiva que la regulación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). • De acuerdo con los datos que aparecen en el estudio "LA AVIACIÓN MEXICANA EN CIFRAS" última versión emitida del periodo 1989-2012, se tienen registradas al cierre del año 2012 un total de 9,367 aeronaves con matrícula mexicana. El parque aeronáutico mexicano tiene un promedio 18 años de edad y de éste se estima que por lo menos el 50% de ese universo son aeronaves antiguas tendrían que sujetarse a la instalación del FDR, lo que da un número aproximado de 4,683 aeronaves beneficiadas o exentas del cumplimiento de la presente Norma.

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

Por lo anteriormente expuesto en el numeral 10 de la presente MIR: • El universo de aeronaves afectadas (flota antigua) tendría la posibilidad de seguir operando y su utilización no sería interrumpida. Es decir, que éstas sigan operando, de lo contrario, los poseedores tendrían que venderlas, reemplazarlas o definitivamente dejarlas de operar, teniendo que hacer fuertes inversiones para la sustitución de sus aeronaves, es decir comprar aeronaves modernas (renovación de activos de alta tecnología). • Igualmente los permisionarios, concesionarios y los operadores aéreos, que sean dueños de las aeronaves de este universo, no tendrán que pagar a los fabricantes de las aeronaves y sus partes, lo relacionado al desarrollo para los kits de modificación, estos costos estarían entre el 40% y el 60% del valor de mercado de cada aeronave. • Tampoco habría necesidad de que estas aeronaves tuvieran que permanecer en tierra por incumplimiento de la NOM y consecuentemente la imposibilidad de renovar su certificado de aeronavegabilidad, cuando sus propietarios o poseedores no cuenten con el capital suficiente para invertir en la modificación, lo que ocasionaría grandes ahorros por continuar su operación y utilizar la aeronave. • Se conserva la seguridad aérea, ya que las aeronaves tendrán instalados otros equipos (mencionados en el numeral anterior) que también obtienen datos de vuelo y con esto la inversión para instalar estos equipos sería menor y más asequible para los dueños de las aeronaves afectadas, adicionalmente se estaría homologando la presente Norma con las Regulaciones Federales de Aviación (FAR 91) de la Administración Federal de Aviación (FAA). • Igualmente a los permisionarios concesionarios y los operadores aéreos, que sean dueños de aeronaves cuya fecha de fabricación sea posterior al 11 de octubre de 1991, les permite buscar opciones de FDR más baratas que las fabricadas por los diseñadores de las aeronaves • Si tomamos como ejemplo, el intervalo de costos y el valor del costo inferior reportado en el numeral anterior (10 "COSTOS") y lo multiplicamos por el universo de aeronaves afectadas (50% del total del parque aeronáutico) reportado también en el numeral 10 ("BENEFICIOS"), $25,000 \text{ USD} \times 4,683 \text{ aeronaves} = 117,075,000 \text{ USD}$ como mínimo, es decir, se estaría ahorrando un estimado de 117 Millones de dólares a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos. • Debido a lo anterior, de proceder a realizar la modificación propuesta a la NOM-022-SCT3-2011 se dejaría de erogar como mínimo e inicialmente los 117 Millones de USD, beneficiando con esto aproximadamente un 50 del parque aéreo mexicano.

IV. CUMPLIMIENTO Y APLICACIÓN DE LA PROPUESTA

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

Una vez aprobada la presente propuesta de modificación, esta será publicada en el Diario Oficial de la Federación y el cumplimiento de la misma será vigilado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

V. EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

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

La SCT (Autoridad Aeronáutica) a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil ha recibido diversas solicitudes de exención a la instalación de las FDR para aeronaves antiguas. Sin embargo, no ha sido posible atender positivamente dichas solicitudes ya que la NOM vigente carece de tal consideración lo que imposibilita la exención al cumplimiento. Uno de los mecanismos posibles para evaluar la desregulación de este requerimiento, podría consistir en detectar una disminución en el volumen de solicitudes recibidas de exención, o en el mejor de los casos, la inexistencia de éstas. Otro método considerado se encuentra descrito en el numeral "17. De la evaluación de la conformidad" de la Norma Oficial Mexicana NOM-022-SCT3-2011 y será controlada, mediante el control estadístico por parte de la DGAC a través de la solicitud de la aprobación de los equipos de los registradores de vuelo complementarios, tales como: la grabadora de la voz en la cabina de la tripulación de vuelo "CVR", la grabadora de enlace de datos "DLR" y la grabadora de imágenes de a bordo "AIR", los cuales los dueños de estas aeronaves en muchos casos no los habían instalado debido a la incertidumbre que les causaba la falta de la instalación del equipo FDR.

VI. CONSULTA PÚBLICA

14. ¿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:

COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO (CNNTA)

Opinión#1:

Algunos concesionarios, permisionarios y operadores aéreos enviaron a la Dirección General de Aeronáutica Civil las solicitudes de exención y de solicitud de ampliación del período para la aplicación de la presente Norma, mismas que se incluyen como evidencia contenidas en el Anexo 2 (Solicitudes de concesionarios, permisionarios y operadores aéreos para la exención de la presente Norma Oficial Mexicana para sus aeronaves). Incluso, algunos de éstos solicitaron que la presente Norma fuera modificada debido a la carencia de desarrollo de los kits para la incorporación de las FDR. La Dirección de Ingeniería, Normas y Certificación de la DGAC, realizó el análisis correspondiente y elaboró la presente modificación. Durante las reuniones del COMITÉ CONSULTIVO NACIONAL DE NORMALIZACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO (CNNTA), se presentó la propuesta de modificación a la Norma, los miembros de este Comité estuvieron a favor de la propuesta y esta resolución se les hizo llegar a los interesados a través de la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO) que es uno de los medios de contacto de la DGAC con la industria del Transporte Aéreo. (Anexo 7)

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

Para este caso, la Dirección de Ingeniería, Normas y Certificación de la DGAC realizó todo el análisis técnico y las modificaciones a la presente Norma procurando la desregulación de este requerimiento. Una vez realizada la propuesta, se hizo del conocimiento del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Transporte Aéreo (CCNNTA) y a través de la Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO) se dio a conocer a los concesionarios, permisionarios y operadores aéreos, los cuales estuvieron de acuerdo y no hicieron observaciones ni arreglos a la modificación propuesta por la DGAC.

VII. ANEXOS

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

[.177.59.1.Anexo 1 para COFEMER-1.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 2a\) AEROSERVICIOS JET.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 2b\) AEROTAXI DEL POTOSI.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 2c\) GOLDCORP.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 2 d\) Hawker Beechcraft Request for Waiver.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 3 FAR 91.609.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 4 FAR 135.152.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 5 FAR 121.344.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 6 - ANEXO 6 PARTE I EDICION 9 NUM 36.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 7 ACTA-MINUTA COMITE CONSULTIVO.pdf](#)
[30549.177.59.11.Anexo 8 MIR_impacto_moderado NOM 022.pdf](#)
[.177.59.1.ANEXO 9 AVIACION MEXICANA EN CIFRAS 2012.pdf](#)

Calidad regulatoria

Indique el (los) supuesto (s) de calidad para la emisión de regulación en términos del artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria.

Indique el (los) supuesto (s) de calidad para la emisión de regulación en términos del artículo 3 del Acuerdo de Calidad Regulatoria:

El regulador no proporcionó información

Es un instrumento que se deriva de una obligación específica establecida alguna ley, reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal:

Si

Es un instrumento que se deriva de un compromiso internacional:

Es un instrumento que se deriva de un compromiso internacional.

Es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados:

Es un instrumento que representa beneficios notoriamente superiores a sus costos en términos de la competitividad y eficiencia de los mercados.

Se trata de un anteproyecto que será expedido por el Titular del Ejecutivo Federal, por lo que no es aplicable el Acuerdo de Calidad Regulatoria:

Se trata de un anteproyecto que será expedido por el Titular del Ejecutivo Federal, por lo que no es aplicable el Acuerdo de Calidad Regulatoria.

Brinde la justificación por la que el (los) supuesto (s) de calidad anteriormente señalado (s) es (son) aplicable (s) al anteproyecto:

En noviembre de 1944, México firma el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y 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 6), de la cual México forma parte, se ha manifestado el acuerdo de nuestro país para el establecimiento de los requisitos de la instalación de las Flight Data Recorder (FDR). Adicionalmente se esta considerando el FAR No. 91 (Regulación Federal de Aviación de los EEUU) de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, fracción III del Acuerdo de Calidad Regulatoria , las dependencias podrán emitir o promover la emisión de regulación cuando demuestren que el Proyecto respectivo pretenda atender un compromiso internacional.

