



**COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA  
DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS**

**COFEME/05/0688**

**México, D.F., a 14 de marzo de 2005.**

**RECIBÍ**

**13-MARZO-2005**

**IC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL  
OFICIAL MAYOR  
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT)  
P R E S E N T E**

Me refiero al anteproyecto denominado "**Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-1/1/2-SCT3-2004, que establece los requisitos para obtener la autorización para la realización de operaciones de aproximación y aterrizaje de precisión con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) de categoría II (CAT II) y/o de categoría III (CAT III)**", y a su respectivo formulario de Manifestación de Impacto Regulatorio (MIR) de Emergencia remitidos por la SCT, vía el portal de internet de la MIR, el 10 de marzo de 2005 y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER), con base en el artículo 30 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), el 11 de marzo de 2005.

Sobre el particular, con fundamento en los artículos 4º, fracción I, y 5º, segundo párrafo, del Acuerdo por el que se fijan los lineamientos mediante los cuales se establece una moratoria regulatoria, expedido por el Titular del Ejecutivo Federal el 12 de mayo de 2004 y reformado el 28 de febrero de 2005, 69-E, 69-G, 69-H y 69-J de la LFPA, 7, fracción II, y 9, fracción XI, y último párrafo, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como Único, inciso b), del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, se le informa acerca de la procedencia de la excepción invocada por la SCT a propósito de la moratoria regulatoria, ya que el anteproyecto de mérito se ajusta a los tres criterios que se deben cumplir en términos del artículo 4º, fracción I, del Acuerdo de moratoria regulatoria antes mencionado, para considerar que la regulación pretende atender una situación de emergencia, a saber:

- a) Tenga una vigencia no mayor de seis meses, misma que, en su caso, podrá ser renovada por una sola ocasión por un periodo igual o menor;
- b) Se busque evitar un daño inminente, o bien atenuar o eliminar un daño existente, a la salud o bienestar de la población, de la salud animal y sanidad vegetal, al medio ambiente, los recursos naturales o a la economía, y
- c) No se haya solicitado previamente trato de emergencia para un anteproyecto con contenido equivalente.

En virtud de lo anterior, el presente oficio surte los efectos de un dictamen final por lo que la SCT podrá proceder en términos del artículo 69-L de la LFPA, referente a la publicación del anteproyecto de mérito en el Diario Oficial de la Federación.

Por otra parte, no omito señalar que la SCT mencionó en los numerales 7 y 10 del formulario de MIR de Emergencia, que el anteproyecto en mención modifica el trámite SCT-02-035 "Autorización para las operaciones de rendimiento mínimas de navegación", por lo que la dependencia aludida deberá notificar a la COFEMER sobre las modificaciones respectivas, dentro de los diez días hábiles siguientes a que entre en vigor el anteproyecto, con base en lo previsto en el artículo 69-N, segundo párrafo, de la LFPA.



COMISION FEDERAL  
DE MEJORA  
REGULATORIA

**COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA  
DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS**

Adicionalmente, esta COFEMER identificó algunos trámites que no fueron mencionados por la SCT, según sea el caso, dentro de los numerales 7, 9 y 10 del Formulario MIR, como se menciona, de manera enunciativa, a continuación:

- a) Numeral 8.1.1, inciso a), del anteproyecto.- "El concesionario, permisionario de transporte aéreo, u operador aéreo cuente con la **autorización correspondiente, expedida por la Autoridad Aeronáutica...**".
- b) Numeral 13.1.1., del anteproyecto.- "Para que el concesionario, permisionario de transporte aéreo, u operador aéreo de una empresa aérea nacional **sea autorizado a efectuar operaciones de Cat II o III, será necesario que éste cumpla los siguientes requisitos...**".
- c) Numeral 13.1.7., del anteproyecto.- "Cualquier modificación de los sistemas de a bordo que se pretenda efectuar y que afecte a los equipos específicos para la Cat II o III **deberá ser aprobada por la Autoridad Aeronáutica**".

Al respecto, esta COFEMER considera que, dada la naturaleza jurídica de una Norma Oficial Mexicana (NOM), este cuerpo normativo no resulta ser el idóneo para establecer trámites distintos a los relacionados al procedimiento para la evaluación de la conformidad (PEC). Ello, considerando que la NOM es una regulación técnica que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación (artículo 3, fracción XI de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización) y que, en consecuencia, no provee de fundamentación para establecer trámites distintos a los relativos al PEC que deban ser realizados por los particulares, ya que, de hacerlo, podrían generarse consecuencias a propósito del principio de legalidad previsto por nuestro sistema jurídico. Por ello, se recomienda a la SCT evaluar la conveniencia de promover adecuaciones a la Ley de Aviación Civil y/o, en su caso, a su Reglamento, para que sea en estos cuerpos normativos donde se establezca el fundamento de los trámites que se citaron en los incisos a) a c) anteriores.

**ATENTAMENTE**

**LIC. DAVID QUEZADA BONILLA  
COORDINADOR GENERAL**

C.c.p. Lic. Carlos García Fernández.- Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER).- Para su conocimiento.  
Lic. José Ruiz Cruz.- Asesor de la Oficial Mayor de la SCT.- Igual fin.