



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC

AGENCIA FEDERAL
DE AVIACIÓN CIVIL

Subsecretaría de Transporte
Agencia Federal de Aviación Civil
Dirección Ejecutiva de Aviación

Nº de Oficio 4.1.4.-1217/2021
Ciudad de México, a 22 de julio de 2021

Lic. Ramón Montaña Cuadra

Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Hago referencia al oficio no. CONAMER/20/1719 emitido por la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) y entregado a la Unidad de Administración y Finanzas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a su digno cargo, concerniente al asunto "Solicitud de ampliaciones y correcciones al Análisis de Impacto Regulatorio del anteproyecto denominado Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, Que establece el uso del sistema anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los estados unidos mexicanos, así como sus características".

Al respecto, **me permito dar respuesta a la solicitud de ampliaciones y correcciones emitida por la CONAMER, de la siguiente manera:**

- En lo correspondiente al apartado "I. Consideraciones respecto al Requerimiento de simplificación regulatoria"; donde solicita que el anteproyecto en cuestión de cumplimiento con los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR) y Quinto del "ACUERDO que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo".

En respuesta a su requerimiento, con fundamento en el segundo párrafo inciso II del artículo 78 de la LGMR que a la letra dice:

"Artículo 78. ...

Lo dispuesto en este artículo, no será aplicable en los casos de Regulaciones que se ubiquen en alguno de los siguientes supuestos:

- Las que tengan carácter de emergencia:
- Las que por su propia naturaleza deban emitirse o actualizarse de manera periódica, y
- ...

Considerando lo antes referido, tengo a bien hacer de su conocimiento que el anteproyecto que nos atañe, le es totalmente aplicable el inciso II del artículo 78, toda vez que actualmente se encuentra en vigor la NORMA Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2010, Que establece 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, publicada en el Diario Oficial de la federación el 4 de febrero del 2011; enfatizando que el Anteproyecto "PROY-NOM-069-SCT3-2017", es una actualización de los requerimientos técnicos establecidos en la NOM-069-SCT3-2010, como bien se indica en el formulario de la AIR, apartado I, entregado a la CONAMER.



Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.

T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac



Nº de Oficio 4.1.4.-1217/2021

Dado lo anterior, esta Agencia Federal de Aviación Civil considera que no es procedente la solicitud de la Comisión, toda vez que no es requerido que en el anteproyecto que nos ocupa, se indiquen las dos obligaciones regulatorias o los dos actos que se abrogarán o derogarán y que se refieran a la misma materia o sector económico regulado.

- En lo concerniente al numeral "1 Trámites", del apartado II. "Impacto de la Regulación"; donde se exhorta a esta Dependencia a realizar la justificación adecuada en términos de los beneficios y pertinencia que justifiquen la creación del trámite propuesto.

Al respecto esta Agencia Federal de Aviación Civil ha tenido a bien modificar el campo de justificación, de la pregunta 11. *¿La regulación propuesta crea, modifica o elimina trámites?*, de la sección B. Análisis de Cargas Administrativas, del apartado III Impacto de la Regulación de la AIR del Anteproyecto que nos ocupa, a fin de dar puntual atención a su requerimiento señalado, quedando de la siguiente manera, para pronta referencia:

Tomando como referencia la evaluación de la conformidad del Anteproyecto (numeral 11); se tiene como objetivo principal que a través de la creación del trámite en cuestión, el Concesionario, Permisionario u Operador aéreo, según sea el caso, pueda "acreditar" ante la Agencia Federal de Aviación Civil, a través de una "declaratoria de cumplimiento", la forma y/o método de cumplimiento de cada una de las disposiciones establecidas en las acciones regulatorias del anteproyecto, integrando toda la información y documentos necesarios; lo anterior de acuerdo al formato establecido en apéndice B Normativo del Anteproyecto.

Los beneficios y pertinencia que se buscan a través de la generación de este trámite, es garantizar la seguridad operacional de las aeronaves civiles por medio de un proceso que mejore la verificación y vigilancia por parte de la Autoridad Aeronáutica en los siguientes supuestos:

- Durante un proceso de otorgamiento del Certificado de Explotador de Servicios Aéreos (AOC);*
 - Cuando se realice una verificación periódica, de conformidad a los programas de verificaciones técnico administrativas de la autoridad aeronáutica;*
 - En el momento que se requiera una vigilancia por parte del personal Inspector Verificador Aeronáutico que se encuentre en las comandancias de los aeropuertos nacionales;*
 - En caso de que se necesite gestionar la certificación de una ACAS a instalarse en una aeronave.*
- En lo que respecta al numeral "2. Acciones distintas a trámites", del apartado II. "Impacto de la Regulación"; donde solicita a esta Dependencia, identificar la justificación puntual para cada una de las acciones distintas a trámites.

En respuesta al requerimiento antes mencionado, esta Agencia ha tenido a bien actualizar el campo de justificación, de la pregunta 12. *Seleccione las disposiciones, obligaciones y/o acciones distintas a los trámites y a aquellas que restrinjan la competencia o promuevan la eficiencia en el mercado, así como a las que atienden o mitigan una situación de riesgo, que correspondan a la propuesta*, de la sección C. Análisis de Acciones Regulatorias, del apartado III Impacto de la Regulación de la AIR del Anteproyecto que nos ocupa, a fin de dar puntual atención a su requerimiento señalado, quedando de la siguiente manera, para pronta referencia:





Nº de Oficio 4.1.4.-1217/2021

Las acciones distintas a trámites, establecidas en los numerales 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 y 5.6., del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, surgen del Anexo 6 Parte I Transporte Comercial Internacional, Capítulo 6, 6.19 Aviones que deben estar equipados con un Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS II), Anexo 6 Parte II Aviación general Internacional – Aviones, Capítulo 3, 3.6.9 Aviones que deben estar equipados con un Sistema Anticolisión de a Bordo (ACAS) y en el Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas, Volumen IV Sistemas de vigilancia y anticolisión, Capítulo 4. Sistema Anticolisión de a bordo, establece la versión del ACAS a equipar en las aeronaves.

Lo anterior derivado del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) firmado por México y del cual surge la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que mediante los 18 Anexos establece las mejores prácticas y recomendaciones sobre la operación de aeronaves.

- En lo correspondiente al numeral “3. Análisis de Impacto en la competencia”, del apartado II. “Impacto de la Regulación”; donde solicita a esta Agencia, justificar de forma adecuada, cómo la regulación restringe o promueve la competencia o eficiencia del mercado y de la misma manera solicita nos pronunciemos sobre su apreciación que tiene respecto a si los Concesionarios, Permisarios u Operadores Aéreos que no cuenten con el Sistema ACAS no podrían operar en territorio nacional.

Respecto a este punto, se le comunica que la obligatoriedad de los estándares técnicos establecidos para el Sistema ACAS versión 7.1, mismos que son señalados en el PROY-NOM-069-SCT3-2017 no restringe, promueve la competencia o eficiencia del mercado, toda vez que los requisitos técnicos establecidos son para mantener la seguridad operacional de las aeronaves civiles con matrícula nacional en general y en especial a los que transportan pasajeros; es decir, su implementación es para evitar accidentes o incidentes relacionados a colisiones de aeronaves en el espacio aéreo y en ningún momento tiene impacto en la competencia ya que el requerimiento de instalación de acuerdo al anteproyecto no hace alguna diferenciación entre concesionarios, permisionarios u operadores aéreos.

De la misma manera, estos requerimientos técnicos, como ya se ha explicado en el formulario de la AIR en estudio dentro de la sección “descripción de los objetivos generales de la regulación”; tiene entre otros objetivos dar cumplimiento a los requerimientos internacionales en el marco del Convenio de Chicago de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible entre sus Estados miembros, en sus reglamentaciones, normas técnicas, procedimientos relativos a las aeronaves, que faciliten y mejoren la seguridad aérea; dicho lo cual, estas normas técnicas, en específico para la instalación del Sistema ACAS versión 7.1 deben ser establecidas obligatoriamente por los 193 Estados miembros, en aras de estandarizar los requerimientos técnicos de las aeronaves para asegurar la seguridad operacional en vuelos nacionales e internacionales.

No se omite señalar que de ser el caso que el Estado Mexicano no cumpla con el requisito internacional, se tendrían serias consecuencias por su no cumplimiento en materia de seguridad aérea, por lo que la OACI y sus países miembros clasificarían a las aeronaves con matrícula mexicana como inseguras por no cumplir con los requerimientos técnicos de la actual aviación civil.

En conclusión, la instalación del ACAS versión 7.1. de conformidad al Proyecto en estudio, no busca generar un impacto en la competencia entre aerolíneas, ni generar beneficios particulares o establecer requerimientos extras que limiten la operación de las aerolíneas en territorio nacional, reiterando que la no instalación del ACAS versión 7.1. por parte de las aeronaves con matrícula nacional, no solo se le restringiría su operación en territorio nacional sino también en los 192 territorios extranjeros restantes de los Estados miembros a la OACI.





Nº de Oficio 4.1.4.-1217/2021

- En lo relativo al numeral "4 Costos", del apartado II. "Impacto de la Regulación", donde solicita a esta Dependencia proporcionar una estimación más puntual, consistente y homogénea respecto de cuantos Operadores Aéreos, Permisionarios y Concesionarios, a los que impactará la regulación. Asimismo, solicita proporcionar las consideraciones, cálculos o fuentes documentales que fueron utilizados para determinar el costo de la propuesta regulatoria.

En lo concerniente a este punto, la información de Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, se obtiene del estimado realizado por esta Dependencia de las estadísticas que la Agencia Federal de Aviación Civil, publica en su sitio de internet, mediante el documento "La aviación en cifras", el cual se anexa en el Adjunto 6 "Flota aérea en México".

Respecto al costo a las fuentes para determinar el costo de la regulación, mediante los Grupos de Trabajo para la aprobación del Proyecto, se solicitó a los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, la información de costo del equipo e instalación de los fabricantes del equipo ACAS. Esta información se encuentra en el Adjunto 5 "Precio del Equipo", del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de este Proyecto.

Por todo lo anterior, tengo a bien comunicarle que las correcciones/aclaraciones antes mencionadas, correspondientes al Análisis de Impacto Regulatorio del Proyecto denominado "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017", las podrá encontrar con no. de folio 52044, antes 48685, dentro del portal denominado "Sistema de manifestación de impacto regulatorio" de la CONAMER.

Finalmente, aprovecho la oportunidad para enfatizar la importancia del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, toda vez que sus requerimientos se derivan de compromisos con normativas internacionales emitidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), donde el estado Mexicano es país miembro; igualmente estos requerimientos son parte del Plan Mundial de Navegación 2013-2028 formulado por la OACI, por lo que su incumplimiento, independientemente de los costos que se generen por su implementación, provocaría un rezago en tecnologías de seguridad operacional, de la misma manera provocaría que otros países consideren al espacio aéreo nacional como inseguro y obsoleto. Cabe aclarar que esta Autoridad Aeronáutica no se encuentra sobrerregulando el tema que nos atañe, por el contrario, está actualizando el marco regulatorio.

En conclusión, a todo lo anteriormente comentado, solicito de su valioso apoyo para obtener el Dictamen Total Final del Proyecto que nos ocupa, en aras de continuar con el desarrollo necesario de la industria aérea nacional, por lo que en caso de tener comentarios o dudas, esta Autoridad Aeronáutica está en la mejor disposición de celebrar una reunión para corroborar lo señalado en el párrafo anterior.

Sin más por el momento aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

Ing. Pablo Carranza Plata
Director Ejecutivo de Aviación

FJCM/BEVG/MMT

\\310raldana02\Subdir_Ing_Normas\Normalización\PNOMs\PNOM-069 ACAS\00 Control de Oficios\2020\4.1.4.-1217 Respuesta CONAMER NOM 069 ACAS VF.docx

Boulevard Adolfo López Mateos 1990, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.

T: (55) 5723 9300 www.gob.mx/afac





ECONOMÍA

SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER

COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA
REGULATORIA DE SERVICIOS
Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Dirección de Enlace con Sectores
de Energía, Infraestructura y Medio Ambiente

Of. No. CONAMER/20/1719

Asunto: Solicitud de ampliaciones y correcciones al Análisis de Impacto Regulatorio del anteproyecto denominado "**Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, Que establece el uso del sistema de anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los estados unidos mexicanos, así como sus características**".

Ref: 10/0018/270320

Ciudad de México, a 10 de abril de 2019

ING. EDUARDO GONZÁLEZ RUIZ

Titular de la Unidad de Administración y Finanzas

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Presente

Hago referencia a la propuesta regulatoria denominada "**Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-069-SCT3-2017, Que establece el uso del sistema de anticolidión de a bordo (ACAS) en aeronaves de ala fija que operen en espacio aéreo bajo la jurisdicción de los estados unidos mexicanos, así como sus características**" así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), de Alto Impacto, con análisis de impacto en la competencia y análisis de riesgos, remitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y recibido en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), el 27 de marzo de 2020, a través del portal informático de este órgano desconcentrado¹.

Sobre el particular, derivado de la información proporcionada por esa Dependencia a través del formulario de AIR correspondiente y con fundamento en los artículos Tercero, fracciones II, III y V y Cuarto del *Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo*² (Acuerdo Presidencial), se le informa que procede los supuestos de calidad aludidos (i.e. que la dependencia u organismo descentralizado cumpla con una obligación establecida en ley, así como en reglamento, decreto, acuerdo u otra disposición de

¹ www.cofemersimr.gob.mx

² Publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 8 de marzo de 2017.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras, C. P. 10400, Ciudad de México

Tel: 01 (55) 5629-9500. www.gob.mx/conamer



2020
LEONORA VICARIO



carácter general expedidos por el Titular del Ejecutivo Federal, se atienden compromisos internacionales y los beneficios son superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares); ello, en virtud de que de la lectura de los artículos 6, fracción III, 17, 35, y 79 de la *Ley de Aviación Civil* (LEC) y 127, 133 y 134 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil (RLEC)³, se puede determinar que la SCT es la autoridad encargada de establecer en las normas oficiales mexicanas, que al efecto se emitan para el tránsito aéreo, la necesidad de contar con los servicios de tránsito aéreo, radioayudas, meteorología, telecomunicaciones e información aeronáutica, así como de despacho de información de vuelo, así como la obligación por parte de los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos, los propietarios o poseedores de aeronaves, de portar los equipos técnicos necesarios para la prevención de accidentes e incidentes aéreos.

Por otro lado, es importante señalar que dada la naturaleza del anteproyecto regulatorio en cuestión, le es aplicable el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial y el artículo 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria (LGMR), mismo que establece que para la expedición de nuevos actos administrativos de carácter general, las dependencias y organismos descentralizados deberán indicar expresamente en el anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o los dos actos que se abrogarán o derogarán y que se refieran a la misma materia o sector económico regulado.

En virtud de lo anterior, la propuesta regulatoria y su AIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria previsto en Capítulo III de la *Ley General de Mejora Regulatoria*⁴ (LGMR), por lo que en atención a lo previsto por sus artículos 25, 26, 71, 72 y 78 de esa Ley, así como los artículos Quinto y Sexto del Acuerdo Presidencial, esta Comisión tiene a bien emitir la siguiente:

Solicitud de Ampliaciones y Correcciones

I. Consideraciones respecto al Requerimiento de Simplificación Regulatoria

Respecto al presente apartado, esta Comisión observa que el artículo 78 de la LGMR, indica a la letra lo siguiente:

"Artículo 78. Para la expedición de Regulaciones, los Sujetos Obligados deberán indicar expresamente en su Propuesta Regulatoria, las obligaciones regulatorias o actos a ser modificados, abrogados o derogados, con la finalidad de reducir el costo de cumplimiento de los mismos en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones de la Propuesta Regulatoria que se pretenda expedir y que se refiera o refieran a la misma materia o sector regulado.

³ Publicada en el DOF el 12 de mayo de 1995, con su última reforma publicada en el mismo medio oficial el 18 de julio de 2018.

⁴ Publicada en el DOF el 7 de diciembre de 1998, con su última reforma publicada en el mismo medio oficial el 14 de marzo de 2014.

⁵ Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018.





[...]

A efecto de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el primer párrafo de este artículo, los Sujetos Obligados deberán brindar la información que al efecto determine la Autoridad de Mejora Regulatoria en el Análisis de Impacto Regulatorio correspondiente. Con base en dicha información, la Autoridad de Mejora Regulatoria efectuará la valoración correspondiente y determinará en su dictamen si se cumple el supuesto de reducir el costo de cumplimiento en un monto igual o mayor al de las nuevas obligaciones regulatorias.

En caso de que, conforme al dictamen de la Autoridad de Mejora Regulatoria, no se cumpla el supuesto establecido en el primer párrafo de este artículo, el Sujeto Obligado deberá abstenerse de expedir la Regulación, en cuyo caso podrá someter a la Autoridad de Mejora Regulatoria una nueva Propuesta Regulatoria".

Asimismo, el artículo Quinto del Acuerdo Presidencial, establece:

"Artículo Quinto. Para la expedición de nuevos actos administrativos de carácter general, las dependencias y organismos descentralizados deberán indicar expresamente en el anteproyecto correspondiente, las dos obligaciones regulatorias o los dos actos que se abrogarán o derogarán y que se refieran a la misma materia o sector económico regulado. La Comisión deberá vigilar que efectivamente exista una reducción en el costo de cumplimiento de la regulación para los particulares.

A efecto de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, las dependencias y organismos descentralizados deberán brindar la información que al efecto determine la Comisión en el formulario de la Manifestación de Impacto Regulatorio correspondiente. Con base en dicha información, la Comisión efectuará la valoración correspondiente y determinará en su dictamen si se cumple el supuesto antes mencionado, en los mismos plazos y términos a que se refiere el artículo Cuarto del presente Acuerdo. [...] (énfasis añadido).

Sobre el particular, a esta Comisión no le ha sido posible identificar en el formulario de AIR que corresponde a la propuesta regulatoria información alguna que refiera a los requerimientos de los artículos Quinto del Acuerdo Presidencial y 78 de la LGMR, por lo que se solicita a la SCT proporcionar a este órgano desconcentrado los elementos de información que se estimen necesarios para acreditar cabalmente el cumplimiento de las disposiciones señaladas.





ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMITÉ NACIONAL DE REGULACIÓN DE SERVICIOS

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA
REGULATORIA DE SERVICIOS
Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Dirección de Enlace con Sectores
de Energía, Infraestructura y Medio Ambiente

II. Impacto de la Regulación

1. Tramites

Con relación a este apartado, indico que se crearía un trámite para el cual como justificación la SCT señalo lo siguiente:

"En los numerales 11.3, 11.4, 11.5, 11.6 y APÉNDICE "B" NORMATIVO, son señalados la forma y método de elaboración e integración de una declaratoria de cumplimiento con relación a la Norma Oficial Mexicana NOM-069-SCT3-2019, la cual deberá considerar la operación particular propuesta del Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo y de las características y/o especificaciones de la aeronave. Cada numeral o sección que sean relevantes y aplicables a la operación propuesta, deberá ser identificada y acompañada por una breve descripción, o de preferencia de una referencia específica a algún manual u otro documento como se señala en el inciso b) del numeral 11.4.; la descripción breve, o referencia según sea el caso, debe describir el método de cumplimiento para cada disposición listada"

Por lo que, esta Comisión exhorta a esa Dependencia a realizar la justificación adecuada en términos de los beneficios y pertinencia que justifiquen la creación del tramite propuesto.

2. Acciones distintas a tramites

La SCT en el formulario del AIR indico lo siguiente como justificación lo siguiente:

"A través de estas acciones obligatorias se le indica a los Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos que deben cumplir con todos los lineamientos de la presente Norma Oficial Mexicana, para dar cumplimiento a los estándares internacionales de aviación civil."

Considerando lo anterior, no fue posible para esta Comisión identificar la justificación puntal para cada una de las acciones distintas a tramites, por lo que se exhorta a esa dependencia a proporcionar información puntal para cada una de las acciones.

3. Análisis de Impacto en la Competencia:

La Secretaría señalo en este apartado indico en cada una de las preguntas "No aplica". Es importante señalar que, de conformidad con el resultado de la calculadora de impacto arrojó un análisis en competencia.



2020
LEONORA VICARIO
COORDINADORA GENERAL DE MEJORA
REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS



Así mismo, considerando lo indicado en el numeral 4.1 y 5.1, de la propuesta regulatoria, en la cual establecen que todas las aeronaves pertenecientes o en posesión de Permisarios u Operadores Aéreos extranjeros y nacionales que operen o pretendan realizar operaciones internacionales deben estar equipadas con el Sistema de Anticolisión de a Bordo (por sus siglas en inglés ACAS). En este sentido se puede advertir que, en caso de existir concesionarios, permisionarios u operadores Aéreos que no cuenten con el sistema ACAS no podrían operar en el territorio nacional.

Por lo que, se exhorta a la SCT a justificar de forma adecuada, cómo la regulación restringe o promueve la competencia o eficiencia del mercado.

4. Costos

Derivado del análisis de la propuesta regulatoria, así como de la información contenida en el formulario de AIR correspondiente, esta CONAMER advierte que esa Dependencia identificó que el requerimiento de instalación ACAS se deriva de un cumplimiento internacional, razón por la cual, La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha emitido la enmienda 85 al Anexo 10 "Telecomunicaciones Aeronáuticas", Volumen IV "Sistemas de Vigilancia y Anticolisión" quinta edición⁶; la cual establece el uso obligatorio del ACAS II Versión 7.1 que introduce un nuevo método funcional para vigilar la velocidad vertical. Derivado de lo anterior, la SCT indico que las 1,569 aeronaves de los operadores aéreos, permisionarios y concesionarios, a los cuales les impacta la regulación, deberán contar con el equipamiento del sistema.

Así mismo, señalo que se estima un costo por la implementación de la regulación que asciende a \$42,240,082.09 de dólares por concepto de equipamiento y actualización.

Sin perjuicio a lo anterior, a efecto de contar con información más precisa sobre el impacto que pudiera llegar a materializarse a consecuencia de la emisión de la regulación propuesta, se solicita a la SCT proporcionar una estimación más puntual, consistente y homogénea respecto de cuantos operadores aéreos, permisionarios y concesionarios, a los que impactara la regulación.

Asimismo, se solicita a esa Dependencia proporcionar a esta Comisión las consideraciones, cálculos o fuentes documentales que fueron utilizados para determinar el costo de la propuesta regulatoria a efecto de verificar que se estima en \$42,240,082.09 de dólares a efecto de verificar el costo para el total de operadores aéreos, permisionarios y concesionarios.

⁶ Fuente: "Telecomunicaciones aeronáuticas" <https://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexos-oaci/anexo-10-vol-iv.pdf>





ECONOMÍA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA



CONAMER
COMISIÓN NACIONAL
DE MEJORA REGULATORIA

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA
REGULATORIA DE SERVICIOS
Y DE ASUNTOS JURÍDICOS

Dirección de Enlace con Sectores
de Energía, Infraestructura y Medio Ambiente

En ese sentido, esta CONAMER queda en espera de que esa Secretaría realice las ampliaciones y correcciones solicitadas al AIR para los efectos previstos en los artículos 72, 75 y 78 de la LGMR, así como de los artículos Quinto y Sexto del Acuerdo Presidencial.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 27, fracción IV, Séptimo Transitorio y Décimo Transitorio de la LGMR, 7, fracción II, 9, fracción IX, XXV, XXXVIII y penúltimo párrafo y 10, fracción V del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*⁷ y en los artículos Primero, fracción II y Segundo, fracción II del *Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indicará*⁸.

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

Atentamente,
El Director

Fernando Israel Aguilar Romero

RSRS

⁷ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004, con su última modificación publicada el 9 de octubre de 2015.

⁸ Publicado en el DOF el 26 de julio de 2010.



2020
LEONA VICARIO
SECRETARÍA DE ECONOMÍA