

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

COFEME/05/1289

México, D.F., a 23 de mayo de 2005

RECIBIDO
Comisión Federal de
Mejora Regulatoria

05 JUN -7 PM 6:47

COMISIÓN FEDERAL
DE MEJORA
REGULATORIA

**LIC. MARÍA DE LA LUZ RUIZ MARISCAL
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (SCT)
PRESENTE**

Me refiero al anteproyecto denominado "Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-121/2-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), enviados por la SCT y recibidos por esta Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el 9 de mayo de 2005, vía el portal de internet de Manifestaciones de Impacto Regulatorio.

Al respecto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 4º, fracción V, 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 (en adelante, el Acuerdo de Moratoria Regulatoria), se le informa lo siguiente:

De acuerdo a lo señalado por la SCT en el formulario de MIR, Sección I-C Beneficios notoriamente superiores a los costos, la COFEMER considera procedente la exceptuación de la moratoria regulatoria invocada en dicha sección, toda vez que la SCT demostró, de manera clara y contundente, que los beneficios aportados por la regulación serán notoriamente superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares según se precisó en la sección II, en su parte introductoria, y numerales 19 a 22 del formulario aludido, por las siguientes razones:

1. La generación de beneficios anuales en el orden de \$3'431,025,000 pesos m.n. al permitirle a las empresas de transporte aéreo y a los administradores aeroportuarios del país, la realización de operaciones aéreas en condiciones de baja visibilidad, respecto a los \$65,135,480 pesos m.n. anuales en los que incurrirán por concepto de adecuaciones técnicas, administrativas y de capacitación.
2. Asimismo, la implementación del presente anteproyecto arrojaría el descongestionamiento de hasta 125 operaciones diarias en las horas de mayor saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, ahorros de combustible en el orden de 160,000 litros por año, así como la reducción de 10 minutos por hora de vuelo en las operaciones realizadas por los aerotransportistas.

En virtud de lo anterior, con base en lo dispuesto por los artículos 4º, fracción V, y 5º, segundo párrafo, del Acuerdo de Moratoria Regulatoria, 69-E, 69-G, 69-H y 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, 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, esta COFEMER considera procedente la excepción antes señalada y que fue invocada por la SCT, a propósito de la



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

moratoria regulatoria; ello, toda vez que dicha Dependencia demostró en la MIR, de manera clara y contundente, que los beneficios aportados por la regulación serán notoriamente superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares.

Por lo expuesto, esta COFEMER emitirá dentro de los veinte días hábiles siguientes a la fecha en que se recibió el anteproyecto de referencia, el dictamen correspondiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 69-J de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Sin perjuicio de lo anterior, se hace del conocimiento de la SCT que la COFEMER no consideró procedente la solicitud de exceptuación de moratoria regulatoria conforme a lo señalado en las secciones I-A y I-B del formulario de MIR correspondiente al anteproyecto, por las siguientes razones:

1. La emisión del anteproyecto no obedece a una **obligación establecida en ley o reglamento**, toda vez que los artículos 32 de la Ley de Aviación Civil; 127, 132, 133 y 134 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, citados en la Sección II de la MIR, no establecen la obligación específica y puntual de la SCT para emitir la norma oficial mexicana a la que se refiere el anteproyecto.
2. No existe obligación del Estado Mexicano en los numerales 4.2.7.1, 4.2.7.2, 4.2.7.3 y 4.2.7.4., Parte I, Capítulo 4; y 4.6.3.1., 4.6.3.2 y 4.6.3.3, Parte II, Capítulo 4, del Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para la emisión del presente anteproyecto, en virtud de que el ámbito de aplicación del Anexo 6, del Convenio Internacional antes aludido, únicamente contiene los estándares y las **prácticas recomendadas** en el seno de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Lo que se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados, así como en los artículos 7, fracción II, 9, fracciones XI y XXX, y último párrafo, del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, y 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, y 4, fracciones II y III del Acuerdo de Moratoria Regulatoria.

ATENTAMENTE

**LIC. DAVID QUEZADA BONILLA
COORDINADOR GENERAL**

C.c.p. Lic. Carlos García Fernández.- Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.- Para su conocimiento.
Lic. José Ruiz Cruz.- Asesor de la Oficial Mayor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Igual fin.