

Cofemer Cofemer

MAB-GLS-CLS-B000162241

De: Francisco Canuas <FCanuas@wfscorp.com>
Enviado el: viernes, 8 de julio de 2016 03:37 p. m.
Para: Cofemer Cofemer; abrena@cre.gob.mx; jlopez@cre.gob.mx; alara@cre.gob.mx; mmehle@cre.gob.mx
CC: Claudia Tovar Fulwider; Alex Gutierrez; Jose Luis Delgado
Asunto: Comentarios NOM-016-CRE-2016
Datos adjuntos: Comentarios NOM-016-CRE-2016.pdf

Muy buenas tardes:

Nos permitimos hacer llegar a sus atenciones, nuestros comentarios al Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016.

Reciban un cordial saludo.

Francisco B. Canuas
Operations Manager

Tel 55 58031616
Cel 55 33338294

World Fuel Services México S. de R.L. de C.V.
A subsidiary of World Fuel Services Inc.



*** This communication has been sent from World Fuel Services Corporation or its subsidiaries or its affiliates for the intended recipient only and may contain proprietary, confidential or privileged information. If you are not the intended recipient, any review, disclosure, copying, use, or distribution of the information included in this communication and any attachments is strictly prohibited. If you have received this communication in error, please notify us immediately by replying to this communication and delete the communication, including any attachments, from your computer. Electronic communications sent to or from World Fuel Services Corporation or its subsidiaries or its affiliates may be monitored for quality assurance and compliance purposes.***

“La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información”



World Fuel Services México, S. de R.L. de C.V.
A subsidiary of World Fuel Services

Paseo de la Reforma No. 231 Piso 8
Colonia Cuauhtémoc
Delegación Cuauhtémoc
C.P. 06500, México, D.F.
Tel.: +52 (55) 5803 1600
www.wfscorp.com

Ciudad de México a 06 de Julio de 2016

C. MARIO EMILIO GUTIERREZ CABALLERO
DIRECTOR GENERAL
COMISION FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA
P R E S E N T E

World Fuel Services México, S. de R.L. de C.V. es una empresa subsidiaria de World Fuel Services Corporation que se especializa en la comercialización, venta y distribución de productos y servicios relacionados con energéticos en todo el mundo.

Con nuestra cartera integral de Servicios: suministro de combustible, logística, crédito, financiamiento, administración de riesgos de precios y administración de transacciones, nuestro equipo a nivel mundial, crea un valor permanente para nuestros socios comerciales en las áreas de energía y de transporte.

En México, nuestro principal negocio se enfoca en la comercialización de combustibles de aviación (turbosina y gasavión). Nuestra cartera de clientes incluye Aerolíneas comerciales, cargueras, aeronaves corporativas y gubernamentales, procedentes de diversas partes del mundo, principalmente América y Europa, así como operadores nacionales.

Dada nuestra participación en el mercado y, derivado de la apertura a la importación de petrolíferos que trae consigo la reforma energética, consideramos oportuno externar nuestros comentarios en relación al contenido del Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016, Especificaciones de calidad de los petrolíferos, concretamente en cuanto a lo establecido en la Tabla 8.- ESPECIFICACIONES DE LA TURBOSINA (JET FUEL A1).

Sobre el particular, estimamos que la Norma Oficial Mexicana en mención no debe limitar las especificaciones que deben cumplir los petrolíferos considerados en la misma, concretamente en el caso de combustible para aeronaves de turbina (Turbosina) a lo establecido para el grado Jet A1. En nuestra opinión debe incluirse también la especificación del grado Jet A, mismo que cumple con lo establecido en el estándar ASTM D-1655 Standard Specification for Aviation Turbine Fuels, indicado en la propia norma. Se adjunta copia de TABLE 1 Detailed Requirements of Aviation Turbine Fuels, de la Especificación ASTM D1655-15d.

Es importante mencionar que la mayoría de las aeronaves que operan en los Estados Unidos de América utilizan combustible grado Jet A, por lo que no existiría ningún inconveniente para que el combustible con que sean abastecidas en nuestro país sea del mismo grado, ya que se estará cumpliendo con la misma especificación del combustible abastecido en su origen. Por



World Fuel Services México, S. de R.L. de C.V.
A subsidiary of World Fuel Services

Paseo de la Reforma No. 231 Piso 8
Colonia Cuauhtémoc
Delegación Cuauhtémoc
C.P. 06500, México, D.F.
Tel.: +52 (55) 5803 1600
www.wfscorp.com

otro lado, en caso de suministrar combustible con grado Jet A1, al momento de ingresarlo a la aeronave se generará una mezcla de ambos grados de producto, con lo cual la aeronave no estará realmente consumiendo combustible con especificación para grado Jet A1.

También es posible considerar que la disponibilidad del grado del producto sea por localidad, es decir, en ciertos aeropuertos podrá disponerse de Jet A y otros Jet A1. Ello en función de los requerimientos de los operadores aéreos, así como de la disponibilidad en el mercado a través de los comercializadores y los permisionarios de almacenamiento y expendio en aeródromo.

Otro aspecto a considerar es que en promedio el costo del producto con grado Jet A es de menor precio que el grado Jet A1, lo cual puede representar mejora en los costos de operación de las aerolíneas y que finalmente podría generar un beneficio para el usuario del transporte aéreo, por supuesto, quien decidirá el grado de producto a utilizar, será el operador aéreo, en función de sus procedimientos operativos.

Actualmente la producción nacional de turbosina cumple con la especificación de grado Jet A1, sin embargo, tomando en cuenta la apertura a la importación de petrolíferos, consideramos que debe también existir la apertura a los diferentes tipos de productos que son de uso general en el medio aeronáutico, siempre cuidando que estos cumplan con los estándares de calidad aceptados internacionalmente, siendo este el caso que nos ocupa en cuanto al grado Jet A en la turbosina.

Agradeciendo sus atenciones, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lic. Claudia Tovar Robles', with a stylized flourish at the end.

Lic. Claudia Tovar Robles
Directora General

TABLE 1 Detailed Requirements of Aviation Turbine Fuels^A

Property		Jet A or Jet A-1	Test Methods ^B
COMPOSITION			
Acidity, total mg KOH/g	max	0.10	D3242/IP 354
1. Aromatics, percent by volume	max	25	D1319 or IP 156
2. Aromatics, percent by volume	max	26.5	D6379/IP 436
Sulfur, mercaptan, ^C percent by mass	max	0.003	D3227/IP 342
Sulfur, total percent by mass	max	0.30	D1266, D2622, D4294, D5453, or IP 336
VOLATILITY			
Distillation temperature, °C:			D86, ^D D2887/IP 406, ^E D7345 ^F , IP 123 ^D
10 % recovered, temperature	max	205	
50 % recovered, temperature		report	
90 % recovered, temperature		report	
Final boiling point, temperature	max	300	
Distillation residue, %	max	1.5	
Distillation loss, %	max	1.5	
Flash point, °C	min	38 ^G	D56, D93, ^H D3828, ^H IP 170 ^H or IP 523 ^H
Density at 15 °C, kg/m ³		775 to 840	D1298/IP 160 or D4052 or IP 365
FLUIDITY			
Freezing point, °C	max	-40 Jet A ^I	D5972/IP 435, D7153/IP 529, D7154/IP 528, or D2386/IP 16
		-47 Jet A-1 ^I	
Viscosity -20 °C, mm ² /s ^J	max	8.0	D445/IP 71, Section 1 or D7042 ^K
COMBUSTION			
Net heat of combustion, MJ/kg	min	42.8 ^L	D4529, D3338, D4809, or IP 12
One of the following requirements shall be met:			
(1) Smoke point, mm, or	min	25.0	D1322/IP 598
(2) Smoke point, mm, and	min	18.0	D1322/IP 598
Naphthalenes, vol, %	max	3.0	D1840
CORROSION			
Copper strip, 2 h at 100 °C	max	No. 1	D130/IP 154
THERMAL STABILITY			
(2.5 h at control temperature of 260 °C min)			
Filter pressure drop, mm Hg	max	25	D3241 ^M /IP 323 ^M
Tube rating: One of the following requirements shall be met: ^N			
(1) Annex A1 VTR, VTR Color Code	Less than	3 (no peacock or abnormal color deposits)	
(2) Annex A2 ITR or Annex 3 ETR, nm average over area of 2.5 mm ²	max	85	
CONTAMINANTS			
Existent gum, mg/100 mL	max	7	D381, IP 540
Microseparator, ^O Rating			D3948
Without electrical conductivity additive	min	85	
With electrical conductivity additive	min	70	
ADDITIVES			
Electrical conductivity, pS/m		See 6.2 P	D2624/IP 274

^A For compliance of test results against the requirements of Table 1, see 7.2.

^B The test methods indicated in this table are referred to in Section 11.

^C The mercaptan sulfur determination may be waived if the fuel is considered sweet by the doctor test described in Test Method D4952.

^D D86 and IP 123 distillation of jet fuel is run at Group 4 conditions, except Group 3 condenser temperature is used.

^E D2887/IP 406 results shall be converted to estimated D86 or IP 123 results by application of the correlation in Appendix X4 on Correlation for Jet and Diesel Fuel in Test Method D2887 or Annex G of IP 406. Distillation residue and loss limits provide control of the distillation process during the use of Test Method D86, and they do not apply to Test Method D2887/IP 406. Distillation residue and loss shall be reported as "not applicable" (N/A) when reporting D2887 results.

^F Results from Test Method D7345 shall be corrected for relative bias as described in Test Method D7345.

^G A higher minimum flash point specification can be agreed upon between purchaser and supplier.

^H Aviation turbine fuel results obtained by Test Method D93 can be up to 1 °C higher than those obtained by Test Method D56. Results obtained by Test Methods D3828, IP 170, and IP 523 can be up to 2 °C lower than those obtained by Test Method D56, which is the preferred method. In case of dispute, Test Method D56 shall apply.

^I Other freezing points can be agreed upon between supplier and purchaser.

^J 1 mm²/s = 1 cSt.

^K Test Method D7042 results shall be converted to bias-corrected kinematic viscosity results by the application of the correction described in Test Method D7042 for jet fuel at -20 °C (currently subsection 15.4.4).

^L For all grades use either Eq 1 or Table 1 in Test Method D4529 or Eq 2 in Test Method D3338. Calculate and report the net heat of combustion corrected for the sulfur content when using Test Method D4529 and D3338 empirical test methods. Test Method D4809 can be used as an alternative. In case of dispute, Test Method D4809 shall be used.