

CGS.1.13
137264/110405



Acuse

COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL

Asunto: Dictamen total (no final) sobre el anteproyecto de *Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-007-SECRE-2004, Transporte de Gas Natural*, y el formulario de MIR correspondiente

COFEME/06/0581

México, D.F. a 14 de febrero de 2006

"2006, Año del Bicentenario del natalicio del Benemérito de las Américas, Don Benito Juárez García"

**ING. OSCAR TORRE
OFICIAL MAYOR
SECRETARÍA DE ENERGÍA
P R E S E N T E**

SECRETARIA DE ENERGIA
FEB 14 3 27 PM '06
DIRECCION GENERAL DE REGULACION
ECONOMICA Y FINANCIERA
OFICINA DE PUESTAS

Me refiero al "Formulario de MIR" correspondiente al anteproyecto de **Proyecto De Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-007-SECRE-2004, Transporte de Gas Natural**, el cual fue remitido por la Secretaría de Energía (SENER) mediante el portal de la MIR y recibido por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) el día 1 de febrero de 2006.

Con fundamento en los artículos 69-E y 69-J, párrafos primero y segundo de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo (LFPA), la COFEMER presenta mediante este escrito el dictamen del referido anteproyecto y su MIR correspondiente.

Dictamen total (no final) sobre el anteproyecto de Proyecto de Norma Oficial Mexicana Proy-NOM-007-SECRE-2004, Transporte de Gas Natural, y el formulario de MIR correspondiente

Observaciones sobre la MIR

Sección 3, Problemática

1. En el oficio COFEME/05/1423, mediante el cual solicitó ampliaciones y correcciones sobre la MIR, la Cofemer mencionó que la SENER no incluyó la información estadística sobre la problemática, y que hizo referencia a la protección a la población y a los consumidores finales, entre otros, pero no presentó la información sobre los riesgos a atenuar o eliminar con el anteproyecto, por lo cual requirió completar esta sección subsanando estas omisiones.

Al respecto, la SENER presentó la siguiente tabla:

Fecha	Lugar	Descripción
2003		
3 de mayo	Km 63+200 del ducto de 16", Naco - Hermosillo. (cruzamiento con el arroyo Barrilitos)	Línea colapsada. Abertura longitudinal de 4 a 5 pulgadas de longitud.
5 de junio	km 548+000 ducto de 30", Cd. Mendoza - Venta de Carpio.	Ruptura del ducto ocasionada por el desbordamiento del río Chiquito.
27 de junio	Ramal específico de 6"	Fuga ocasionado por cimiento de barda construida



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

2004		
25 de agosto	km 62+500 del ducto de 16", Naco - Hermosillo.	Golpe con maquinaria entre las 9 y 10 horas, de 17 cm de longitud por 4.5 de ancho en forma de media luna.
2005		
3 de junio	km 75+800 ducto de 16", Santa Catarina - Chávez.	Ruptura en el ducto de 16".

El contenido de esta tabla no proporciona información que permita verificar que los accidentes aquí mencionados se debieron a cuestiones de seguridad –o falta de la misma- y más aún, que esas cuestiones están estrechamente relacionadas con los aspectos que se pretenden adicionar o modificar en el anteproyecto. Es necesario subsanar esta omisión.

Sección 4, Alternativas

2. Esta Comisión realizó una observación en lo referente a la remisión a NMX en NOMs. La SENER respondió:

En relación con las remisiones a Normas Mexicanas, este proyecto de NOM solo hace referencia a 2 normas mexicanas, como se indica en el apartado de referencias, señalando que se complementa con ellas o las normas que las sustituyan. Cabe mencionar que estas normas mexicanas son de amplio conocimiento por la industria del transporte de gas natural.

En opinión de esta Comisión, esa respuesta no toma en cuenta la opinión de esta Comisión sobre la pertinencia de limitar las remisiones a normas mexicanas (NMX) por razones de transparencia del marco regulatorio y para darle certeza jurídica a quienes estén sujetos a las normas oficiales mexicanas. Lo anterior considerando que:

- los textos de las NMX no se publican en el Diario Oficial de la Federación;
- que en algunos casos sería necesario incurrir en un costo para conocer el contenido de las referidas NMX,
- que si el organismo nacional de normalización responsable (que no es autoridad) llegara en un futuro a modificar las NMX, esta modificación sería equivalente a una modificación a la NOM al margen del proceso previsto en la LFMN y la LFPA.

Análogamente, se estima conveniente limitar las referencias a métodos de prueba cuya observancia es voluntaria (aún más si dichos métodos son emitidos por entidades extranjeras), a menos que existan razones válidas para ello.

Es necesario que la SENER indique en su respuesta cómo piensa abordar los aspectos señalados en las viñetas anteriores.



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

Sección 8, Acciones regulatorias

3. La información proporcionada por la SENER en esta sección de la MIR no aborda todos los aspectos mencionados por la COFEMER en el oficio de solicitud de ampliaciones y correcciones. Esta Comisión observó que existían acciones regulatorias específicas que la SENER no reportó, pero que deben ser explicadas y justificadas. Entre ellas se mencionaron las siguientes:
- La exclusión de la referencia expresa al estándar API5L (incluida en la norma vigente, en el inciso c del numeral 6.2).
 - Si la SENER considera que ese estándar, entre otros, se ubica dentro de las "prácticas internacionalmente reconocidas", será necesario justificar el requisito de la aprobación previa de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) para el empleo de estas prácticas, que se establece en la propia definición de prácticas internacionalmente reconocidas.
 - La inclusión del apartado 5.3, que, según opiniones recibidas, puede ser discriminatorio para quienes hayan obtenido sus permisos de 1999 a la fecha.
 - El establecimiento de nuevas condiciones (como los incisos a, b y d del apartado 5.4 del anteproyecto) para que un sistema de transporte que haya estado en servicio antes de la entrada en vigor del anteproyecto, califique para ser utilizado.

Sin embargo, la SENER no reportó algunas de estas acciones regulatorias, y en los casos en los que sí lo hizo (como la inclusión del apartado 5.3¹), no abordó las cuestiones expresamente señaladas por la Cofemer (como el posible efecto discriminatorio de ese apartado).

4. Es necesario que la Sener complete esta sección abordando estos aspectos. Asimismo, será necesario que analice los comentarios de particulares que se anexan a este escrito, para que justifique en lo conducente las disposiciones mencionadas.
5. En cuanto a las justificaciones de los umbrales que el anteproyecto modifica, actualiza o incluye novedosamente, no se encontró la comparación breve con otras alternativas a las acciones propuestas, según indica el instructivo.

¹ Ese apartado a la letra dice:

6.3. Requerimientos para ductos existentes.

- a) Diseño, construcción y pruebas. Para estas etapas, la evaluación será en base a la normatividad vigente en el momento de ejecución de dichas etapas.
- b) Operación, mantenimiento y seguridad. Para estas etapas, la evaluación será en base a la presente norma a partir de su entrada en vigor. Tratándose de Títulos de Permiso expedidos por la CRE antes de 1999, se estará a lo dispuesto en los mismos.



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

6. Si bien se atendió el comentario de incluir el PEC, se omitió identificar todas las acciones regulatorias que derivan de éste, como las contenidas en las disposiciones que se citan a continuación:

4.4 La prestación de los servicios de verificación por una UV hacia un Transportista está delimitada por lo siguiente:

- ...
- b) La UV podrá realizar verificaciones, hasta por un máximo de dos años consecutivos para un mismo Sistema de Transporte.
 - c) Después de transcurridos dos años a partir de la última verificación, la UV podrá verificar nuevamente el sistema que verificó anteriormente, durante el máximo señalado de otros dos años consecutivos.
 - d) Cuando la Comisión observe insuficiencias que afecten la imparcialidad y la confiabilidad en la contratación de servicios de verificación, la Comisión, las UV y, de requerirse a juicio de la Comisión, los clientes, conjuntamente definirán:
 - Las asignaciones de dichos servicios, en caso de que la demanda de servicios de verificación rebase la capacidad de las unidades de verificación, y
 - La determinación de la rotación en la prestación de los servicios de verificación.

...

5.1.2.1 La UV debe verificar que el permisionario cuenta con los certificados de calidad de tuberías, conexiones, accesorios, válvulas, reguladores, medidores, así como la de los equipos especiales tales como estaciones de compresión y/o modulares de estaciones de medición y/o regulación.

Al respecto, es necesario que la SENER explique y justifique, por ejemplo, el establecimiento de limitantes para la realización de verificaciones por parte de las UVs (dos años consecutivos para un mismo sistema de transporte).

7. En este sentido, se observa que la SENER omitió atender la observación del cuarto párrafo del numeral 4 del oficio COFEME/05/1423, que a la letra dice:

Es importante destacar que las acciones aquí mencionadas son meramente ejemplificativas (v.gr. existen otras acciones regulatorias específicas adicionales a las mencionadas en este escrito), por lo que la SENER debe revisar el anteproyecto a la luz del concepto de "acción regulatoria" definido en el instructivo de la MIR, para identificar todas las acciones regulatorias contenidas en el anteproyecto, las cuales deberán ser explicadas y justificadas en los términos señalados en el instructivo de la MIR.

Por consiguiente, la observación sigue siendo aplicable, y se espera que la SENER realice un esfuerzo para llenar de manera integral y adecuada esta sección.

Sección 16, Efectos en la competencia y sobre el comercio nacional e internacional

8. Sobre esta sección, la Cofemer realizó la siguiente observación:

En lo referente a la competencia, es necesario evaluar si las disposiciones del anteproyecto (nuevas o actualizadas) afectan distintamente a los diferentes permisionarios (de manera que puedan dar lugar a discriminación o a condiciones de competencia diferentes injustificadamente), como podría ser el caso de los apartados 5.3 y 5.4. Es necesario revisar el anteproyecto bajo esta óptica y determinar qué efectos se generarían sobre la competencia.

La respuesta de la SENER fue la siguiente:



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

Al contar con una Norma en la que se establecen los requisitos para el diseño, construcción, operación, mantenimiento y seguridad, los inversionistas cuentan con los elementos normativos fundamentales (certeza jurídica) para el desarrollo de los sistemas de transporte de gas natural bajo las mismas condiciones de aplicación de la Norma, de tal forma que se tiene una plataforma estándar para todos los agentes involucrados en la aplicación de esta Norma. La Norma conllevará a mantener sistemas de transporte de gas natural más seguros y confiables en su operación, mantenimiento y seguridad, lo que se traduce en un abastecimiento seguro y confiable para los consumidores a nivel nacional. Con respecto a lo establecido en los apartados 5.3 y 5.4, dichos apartados se modificaron para eliminar la posible discrecionalidad a la que hace referencia en el escrito COFEME/05/1423.

Como se puede observar, la SENER indica que modificó los apartados referidos, sin embargo, al comparar el anteproyecto recibido en esta ocasión contra el recibido en mayo, no se encontró diferencia alguna en el texto de estos numerales en ambas versiones. Es necesario, por lo tanto, que la SENER modifique su respuesta en lo conducente, de manera que se atienda la observación de la COFEMER.

Sección 17, Efectos sobre los consumidores

9. Considerando que no existieron modificaciones al anteproyecto a la luz de las observaciones planteadas en el oficio de ampliaciones y correcciones, sigue siendo aplicable la observación siguiente:

De los comentarios recibidos en esta Comisión se entiende que las "precisiones" que señala la SENER en su respuesta pueden implicar costos importantes para los permisionarios, que muy probablemente sean repercutidos a los consumidores. Por tanto, se requiere que la SENER revise la respuesta de esta sección una vez que haya respondido adecuadamente a las secciones 8, 19 y 20 de la MIR.

Secciones 19 a 22, Costos y beneficios

10. Sigue siendo aplicable la observación relativa a que la información de estas secciones debe completarse y replantearse a la luz de las observaciones contenidas en el numeral 3 de este escrito.
11. En el punto 19 de la MIR, Costos Cuantificables se pide lo siguiente:

"Identifique cada uno de los grupos o sectores que incurrirían en costos cuantificables a raíz del anteproyecto. Para cada grupo o sector describa el costo incurrido; de ser posible, estime (en pesos por año) el monto y el rango esperados del costo. En la parte del cuadro denominado "cuantificación" describa las principales variables utilizadas y los supuestos subyacentes en el cálculo del monto y rango esperados del costo."

A lo que la CRE responde:

Descripción: Equipo de odorización

Grupo Afectado: Permisionarios de Transporte de gas natural

Cuantificación:

Costo: Monto Esperado: 200,000

Rango del Costo: Límite Inferior: 150,000

Rango del Costo: Límite Superior: 250,000

Sin embargo, los particulares señalan que la instalación de sistemas de odorización implicaría costos (fijos y variables) significativos que se reflejaría en un costo mayor de transporte para los usuarios, y en general, para quienes empleen ese servicio. Los particulares sostienen que dado que en los sistemas de transporte se pueden manejar volúmenes de 10 a 50 veces mayores, los costos fijos del equipo de odorización podrían ascender a US\$300,000 más US\$0.0043/Mmbtu por costos variables (equivalente a US\$2.36 millones por año para un ducto con capacidad de 1,500 MMcfd/día).

Asimismo, los particulares manifiestan lo siguiente:

En el caso de sistemas de transporte con interconexión internacionales difícilmente se puede identificar el destino final del gas por lo que se puede afectar inadvertidamente a los usuarios que requieran específicamente que el gas no esté odorizado

Por lo anterior, es necesario que la SENER analice el costo-beneficio de hacer exigible la odorización del gas natural no sólo en sistemas de distribución, sino en sistemas de transporte. Para tal efecto, será necesario que proporcione datos sobre los beneficios que se obtendrían de esta odorización. Considerando que esta medida tiene efectos principalmente en la seguridad de los sistemas², conviene incluir datos referentes a accidentes que hayan ocurrido en sistemas de transporte y que se hubieran evitado o cuyos impactos hubiesen podido ser mitigados o limitados si el gas hubiese estado odorizado.

Sección 24, 26 y 27, Trámites creados o modificados por el anteproyecto

12. En estas secciones la SENER reporta que el anteproyecto no crea ni modifica trámites. Asimismo, en la sección 4 de la MIR, se indica que el anteproyecto fue modificado para eliminar el trámite que esta Comisión señaló en el oficio de ampliaciones y correcciones (*v.gr.* la aprobación de prácticas internacionalmente reconocidas, previo a su empleo -numeral 4.17 del anteproyecto). Empero, se observa que no hay tal modificación, y que ese trámite subsiste.

Por lo tanto, es necesario que la SENER revise el anteproyecto para identificar todos los trámites que el anteproyecto crea o modifica, y proceda a reportarlos correctamente en la MIR, de conformidad con lo señalado en el Instructivo de la MIR. Para identificar los trámites, se sugiere revisar la definición de trámite establecida en el artículo 69-B, tercer párrafo, de la LFPA.

En caso de que existan modificaciones a trámites previstos en la normatividad vigente, y que esas modificaciones no puedan reflejarse en la sección

² Referente a lo mismo, en el punto 17 de la MIR se pide describir cuáles serían los efectos del anteproyecto sobre los consumidores. Ante lo cual, la CRE manifiesta lo siguiente:

"Con relación a la posibilidad de incluir los aspectos relativos a la odorización del gas, los consumidores se verían beneficiados en términos de seguridad por la identificación del gas, sin embargo, se considera que al incorporar un nuevo elemento en el sistema (equipo de odorización) de una inversión baja, el incremento en la tarifa es marginal



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

correspondiente de la MIR porque no existe un campo para tal efecto, la SENER puede incluir dichas modificaciones en un archivo electrónico anexo.

Observaciones sobre el anteproyecto

13. Es necesario que la SENER revise los comentarios remitidos por los particulares (mismos que se anexan a este escrito y que los atienda en lo conducente.
14. La disposición 7.5 del anteproyecto establece el espaciamiento entre estructuras subterráneas de la siguiente manera:

7.5 Espaciamiento mínimo entre estructuras subterráneas. El espaciamiento entre estructuras subterráneas será de 0.80 metros. Cuando no sea posible tener la separación indicada, se podrán establecer distancias menores a las señaladas en esta norma a través de un convenio entre las partes tomando en cuenta las medidas de mitigación para asegurar la integridad de las estructuras subterráneas.

Ante lo cual, la CRE da la siguiente justificación:

"El Grupo de trabajo del proyecto de norma consideró modificar el espaciamiento entre estructuras de 0.30 a 0.80 metros, con la finalidad proporcionar el espacio suficiente para actividades de mantenimiento de los ductos"

No obstante, según observaciones de particulares, una Práctica Internacional estipula que 12 pulgadas (30.5 cm) son suficientes (Código DOT 192.325 "Underground Clearance"). Por lo cual, es necesario que se justifique de manera adecuada cuál fue la razón por la que se está adoptando como medida el espaciamiento de 0.80 metros.

15. En el punto 7.36, los particulares mencionan que hace falta justificar la distancia de las válvulas de seccionamiento, ya que si la intención del proyecto de norma era reflejar en forma idéntica el estándar del código DOT (DOT 192.179 "Transmission Line Valves") sería necesario cambiar el texto del proyecto de la norma por una traducción directa del estándar DOT 192.179.

7.36 Válvulas de seccionamiento en sistemas de transporte. El ducto debe contar con válvulas de seccionamiento a lo largo de su trayectoria, instalándose como a continuación se menciona pero sin exceder la distancia marcada de acuerdo con su clase de localización:

- a) En ductos ubicados en localizaciones clase 1, cada 32 (treinta y dos) kilómetros;
- b) En las tuberías ubicadas en localizaciones clase 2, cada 24 (veinticuatro) kilómetros;
- c) En las tuberías ubicadas en localizaciones clase 3, cada 16 (dieciséis) kilómetros, y
- d) En las tuberías ubicadas en localizaciones clase 4, cada 8 (ocho) kilómetros."

Y los particulares manifiestan que el referido estándar dice lo siguiente:

* 192.179 Válvulas en ductos de transporte

- a) Cada ducto de transporte, exceptuando ductos submarinos, debe tener válvulas de seccionamiento espaciadas de la siguiente manera (a menos que el transportista encuentre una alternativa de espaciamiento que proporcione el mismo nivel de seguridad):
 - 1) Cada punto en ducto ubicado en localizaciones clase 4 debe estar a 4km de una válvula



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

- 2) Cada punto en un ducto ubicado en localizaciones clase 3 debe estar a 8 km de una válvula
- 3) Cada punto en un ducto ubicado en localizaciones clase 2 debe estar a 12 km de una válvula
- 4) Cada punto en un ducto ubicado en localizaciones clase 1 debe estar a 16 km de una válvula

4. A lo largo de todo el documento se hace referencia a la norma vigente de calidad de gas natural en México, refiriéndose a ella como la NOM-001-SECRE-1997, sin embargo, ésta fue sustituida y cancelada por la NOM-001-SECRE-2003, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de marzo de 2004. Se sugiere corregir esta referencia.

Asimismo, es necesario verificar si se hará referencia al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-007-SECRE-2003 "Transporte de Gas Natural" o al mismo proyecto con nomenclatura PROY-NOM-007-SECRE-2004, según sea conducente. También sería necesario revisar las referencias (incluyendo las tablas) a la NOM-007-SECRE-1999, ya que al momento de entrar en vigor la norma propuesta, la norma vigente será la NOM-007-SECRE-2004.

5. La disposición 5.3 que se enlista a continuación dice:

5.3 Requerimientos para ductos existentes.

- a) Diseño, construcción y pruebas. Para estas etapas, la evaluación será en base a la normatividad vigente en el momento de ejecución de dichas etapas.
- b) Operación, mantenimiento y seguridad. Para estas etapas, la evaluación será en base a la presente norma a partir de su entrada en vigor. Tratándose de Títulos de Permiso expedidos por la CRE antes de 1999, se estará a lo dispuesto en los mismos.

Respecto al inciso b), es necesario que la SENER justifique este doble régimen que aplicará para los títulos de permiso expedidos antes o después de 1999, teniendo en cuenta lo siguiente: por un lado, si lo que se desea es mayor seguridad, lo lógico sería concentrar la atención en los ductos más viejos; por otro lado, de hacer exigible esta nueva norma a los ductos que se construyeron bajo permisos de 1999, sería una aplicación retroactiva de la regulación.

6. En cuanto a la disposición 5.4 donde se establecen los requisitos para que un sistema de transporte que haya estado en servicio califique para ser utilizado bajo la norma propuesta, se considera que las partes a), b) y d) imponen nuevas condiciones a ser cumplidas cuyos costos no han sido cuantificados y a decir de los particulares, pueden ser significativos.

La norma propuesta implica lo siguiente:

"5.4 Evaluación de la conformidad Para que un sistema de transporte que haya estado en servicio antes de la entrada en vigor de esta Norma califique para ser utilizado, se debe realizar lo siguiente:

- a) Revisar el historial de diseño, construcción, operación y mantenimiento del sistema de transporte. Cuando no se cuente con dicha información, se debe valorar de conformidad



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

con el inciso 6.2.1 de esta Norma para determinar si el sistema de transporte se encuentra en condiciones satisfactorias de operación de acuerdo con esta Norma;

- b) Inspeccionar el sistema de transporte para identificar las condiciones de operación que pudieran afectar la franja de desarrollo del sistema (antes derecho de vía) de los tramos superficiales y de los subterráneos;
- c) Corregir los defectos y condiciones inseguras detectadas de acuerdo con esta Norma;
- d) Probar el sistema de transporte de acuerdo con el capítulo Requisitos de Prueba para garantizar que se proporcione la MPOP definida en el capítulo de Operación, y
- e) Mantener, durante el periodo de operación del sistema de transporte, un registro de las operaciones realizadas, pruebas, reparaciones, reemplazos y modificaciones o alteraciones hechas bajo los requisitos de este inciso.

En la parte a) no es claro qué significa revisar el historial de diseño, construcción, operación y mantenimiento del sistema de transporte, puesto que no se indica con respecto a qué parámetros de referencia se tendría que llevar a cabo dicha revisión ni las acciones a tomar a raíz de la revisión

En la parte b), no se justifica que si un sistema que se encuentra operando aceptablemente, bajo niveles adecuados de supervisión, y el Permisionario correspondiente cuenta con dictámenes favorables emitidos por Unidades Verificadoras certificadas por la CRE, se impongan nuevas inspecciones.

7. A lo largo del anteproyecto se hace referencia a "Prácticas Internacionalmente Reconocidas". Al ser un gran número de prácticas que se encuentran reconocidas actualmente, se eleva el riesgo de confusión entre los técnicos y permisionarios. Consecuentemente, no se estaría cumpliendo el objetivo que señala la SENER en el punto 22 de la MIR que dice lo siguiente:

"La Norma conllevará a mantener sistemas de transporte de gas natural más seguros y confiables en su operación, mantenimiento y seguridad, lo que se traduce en un abastecimiento seguro y confiable para los consumidores a nivel nacional. Por otra parte, se aclaran y especifican diversos apartados que en Norma vigente son confusos en su aplicación."

Adicionalmente, se establece que la SENER deberá aprobar previamente aquellas "Prácticas Internacionalmente Reconocidas" que el solicitante de un título de permiso de transporte o Permisionario considere aplicables al sistema de transporte en cuestión, lo que implica costos adicionales para el regulador, ya que éste necesitaría mantenerse al tanto en el conocimiento de dichas prácticas y su aplicación. La MIR no hace referencia al tipo de recursos públicos que serán necesarios para asegurar la aplicación del anteproyecto. En el inciso 13 de la MIR, donde se pide justifiquen los recursos e infraestructura disponible se señala, solamente, lo siguiente:

"No se requieren recursos públicos, ni asignados, ni adicionales para asegurar la aplicación de la Norma, se cuenta con 10 unidades de verificación acreditadas y aprobadas en términos de la LFMN, para la evaluación de la conformidad de la norma."

Ante esto, es necesario que la SENER amplíe la información proporcionada en cuanto a los recursos con los cuales dispone y sobre aquellos que serían



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

necesarios incorporar para llevar a cabo las disposiciones que se estipulan en el anteproyecto de norma.

De igual forma, de este numeral se desprende un trámite: la aprobación de prácticas internacionalmente reconocidas. Se requiere que la SENER analice si es necesario crear este trámite. Sobre la inclusión de trámites en NOMs, es importante señalar que de conformidad con el artículo 69-O de la LFPA, la información relativa a los trámites debe estar prevista en leyes, reglamentos, decretos o acuerdos presidenciales o, cuando proceda, en Normas Oficiales Mexicanas (NOM). En opinión de la Cofemer, procede que las NOM creen o contengan trámites en casos excepcionales, como sería cuando la propia NOM incluya el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad (PEC) o cuando una ley así lo disponga, puesto que la función de dichas NOM, de conformidad con los artículos 40 y 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN), es establecer requisitos y lineamientos de carácter técnico que deberán observarse durante la realización de la actividad que se trate.

Si considerando lo anterior la SENER opta por incluir este trámite en la norma en comento, será necesario que justifique en la MIR su creación. Asimismo, deberá establecer en el anteproyecto los requisitos, plazos y procedimientos para realizar el trámite, y justificar cada uno de éstos en la MIR.

8. En las secciones 8.10, 10.7.1 b) y 11.12.1 se disminuyó el nivel por el cual es necesario llevar a cabo los procedimientos o pruebas correspondientes del 30% de la RMC al 20% de la RMC. Es necesario justificar dicha disminución y evaluar los costos en los que los particulares tendrían que incurrir para el cumplimiento de dicho estándar y los beneficios sobre la seguridad que se tendrían de aprobarse la norma.
9. En contraste, en las secciones 11.12.2 y 11.12.4 se aumento el nivel por el cual es necesario llevar a cabo las acciones correspondientes del 30% de RMC al 40% de ésta. Pero dicha medida es una reducción en el nivel de seguridad. Por lo que se requiere justificar esta disposición.
10. En el inciso 8.3 se establece lo siguiente:

"8.3 Calificación del procedimiento de soldadura. Antes de que se realicen las soldaduras en una tubería de acero se debe contar con un procedimiento de soldadura calificado de acuerdo con las Prácticas internacionalmente reconocidas. La calificación del procedimiento debe efectuarla un inspector de soldadura acreditado por una entidad internacionalmente reconocida.

Los detalles que surjan durante el proceso de calificación de soldadura deben ser registrados en una bitácora así como la calificación del procedimiento de soldadura. Las copias de este documento deben estar disponibles para referencia o consulta cuando una unidad de verificación realice una verificación al sistema."



COMISIÓN FEDERAL DE
MEJORA REGULATORIA

Se solicita a la SENER se especifiquen cuáles serían los costos que enfrentarían los permisionarios por cumplir la calificación de procedimiento de soldadura, y si existen los recursos humanos para tal efecto.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE

Con fundamento en los artículos 7, fracción I y 9, fracción XI del Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria y en el artículo único, inciso a) del Acuerdo por el que se delegan facultades del Titular de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria a los servidores públicos que se indican, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de marzo de 2004.

BENJAMÍN CONTRERAS ASTIAZARÁN
COORDINADOR GENERAL DE MEJORA REGULATORIA SECTORIAL

Anexos: Copias de los comentarios recibidos de parte de los particulares (3 documentos -15 páginas en total)

c.c.p. *Lic. Francisco J. Valdés López, Secretario Ejecutivo de la CRE.*
Lic. Miguel Flores Bernés, Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio de la COFEMER.
Lic. Martha Fabiola Carreón, Coordinación Ejecutiva de la COFEMER.