

SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTA a los comentarios recibidos durante el plazo de consulta pública del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT2/2022, Aspectos básicos para la revisión ocular de la unidad destinada al transporte de mercancías peligrosas, publicado el 21 de julio de 2022.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

MILARDY DOUGLAS ROGELIO JIMÉNEZ PONS GÓMEZ, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 10 fracciones I, II, VIII, XII y XV, 12, 24, 25, 27 fracción I, 35 fracciones VI, VII y VIII, 38 y 41 de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 5 fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 3 y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización conforme al Transitorio Tercero de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1, 46, 52 fracción I, V, IX, segundo párrafo fracción II, 114 fracción IV y 120 fracción III del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; 6 fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, y

CONSIDERANDO

Que los comentarios presentados durante el periodo de consulta de 60 días que establece el artículo 38 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, fueron analizados, estudiados y discutidos en el seno del Subcomité de Normalización No. 1 "Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos", y éstos se presentaron en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT);

Que de conformidad con lo señalado en la fracción VIII del Artículo 35 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, y presentada la propuesta de respuesta a los comentarios recibidos durante la consulta pública, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre resolvió en definitiva a dichos comentarios, en su cuarta sesión ordinaria que se llevó a cabo el 14 de diciembre de 2022;

Que derivado de lo anterior, y de conformidad con lo que establece el penúltimo párrafo del Artículo 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización conforme al Transitorio Tercero de la Ley de Infraestructura de la Calidad, he tenido a bien ordenar la publicación de la "RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-006-SCT2/2022, Aspectos básicos para la revisión ocular de la unidad destinada al transporte de mercancías peligrosas, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 21 de julio de 2022".

Ciudad de México, a 6 de noviembre de 2023.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Milardy Douglas Rogelio Jiménez Pons Gómez**.- Rúbrica.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-006-

SCT2/2022, ASPECTOS BÁSICOS PARA LA REVISIÓN OCULAR DE LA UNIDAD DESTINADA AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 21 DE JULIO DE 2022.

PROMOVENTE	DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO	RESPUESTA
<p>AUTO EXPRESS SALDIVAR</p> <p>Dra. María Mayela Díaz Sánchez Subgerente</p>	<p>Con respecto al PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-006-SCT2/2022, Aspectos básicos para la revisión ocular de la unidad destinada al transporte de mercancías peligrosas, tengo los siguientes comentarios:</p> <p>En el punto 3. Referencias incluir la NORMA Oficial Mexicana NOM-020-SCT-2-2022, Especificaciones generales para el diseño, construcción y pruebas de autotanques destinados al autotransporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, especificaciones SICT 406, SICT 407 y SICT 412.</p> <p>En el punto que menciona lo siguiente: 5.5 La Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad tendrá una vigencia hasta la conclusión del viaje que ampara la Carta de Porte o Traslado o bien, hasta por 48 (cuarenta y ocho) horas, lo que suceda primero.</p> <p>Para aquellos viajes que sean concluidos posterior a las 48 (cuarenta y ocho) horas, de emitida la Bitácora el conductor deberá llevar a cabo una nueva revisión de la unidad y generar una nueva, misma que tendrá una vigencia de hasta 48 (cuarenta y ocho) horas, o hasta la conclusión de su viaje, y así sucesivamente.</p> <p>En las bitácoras subsecuentes a la primera no será obligatorio recabar la firma del expedidor.</p> <p>Considero que debería seguir siendo cada 24 horas la inspección de la unidad debido a que durante el viaje se pueden presentar fallas, que se puedan detectar y corregir logrando que no pase una descompostura mayor o evitar un accidente.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se incluirá en el punto 3 Referencias, la Norma Oficial Mexicana NOM-020-SCT-2-2022, Especificaciones generales para el diseño, construcción y pruebas de autotanques destinados al autotransporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, especificaciones SICT 406, SICT 407 y SICT 412.</p> <p>De igual forma, se eliminará el PROCEDIMIENTO para la evaluación de la conformidad de la Norma Oficial Mexicana NOM-020-SCT2/1995, Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 306, SCT 307 y SCT 312.</p> <p>NO PROCEDENTE.</p> <p>La NOM vigente es ambigua al no señalar los tiempos y la periodicidad en que debe realizarse la revisión ocular de la unidad, es decir, si bien señala que debe ser diaria, no indica si al inicio del viaje.</p> <p>Lo anterior, se desprende de los resultados de la revisión sistemática realizada, la cual derivó en la modificación de la NOM vigente, es por ello por lo que con las especificaciones del presente Proyecto de NOM se aclara y se da certidumbre sobre el momento en que deben revisarse las unidades.</p> <p>Por lo que las acciones regulatorias propuestas se consideran suficientes para minimizar el riesgo derivado del transporte de mercancías peligrosas.</p>
<p>ING. ANDRÉS REDONDA HUC</p>	<p>1. Objetivo</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana tiene como objetivo establecer la información básica y las especificaciones que deben cumplirse para la revisión ocular de la unidad destinada al autotransporte de mercancías peligrosas que determine que éstas se encuentran <i>en condición óptima de operación segura o quizá usar la palabra normal</i> de la unidad.</p> <p>Sustento: no sé si al poner óptima, se tenga que definir el concepto de óptimo, en algún lugar de la norma.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El Proyecto de la NOM incluye la definición de Condición óptima de operación de la unidad.</p>
	<p>2. Campo de aplicación</p>	<p>NO PROCEDENTE.</p>

	<p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los expedidores, autotransportistas en corresponsabilidad con sus conductores, en el ámbito de sus competencias, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, quienes deberán efectuar la revisión ocular de las unidades y registrar la información en la Bitácora.</p> <p>Sustento: Si la unidad no está condiciones de operación, se responsabilizará al expedidor, creo que esto está sobre los derechos y obligaciones del mismo, ya que él no es responsable o experto del mantenimiento o uso de la unidad, simplemente contrata el servicio, salvo en el caso que el expedidor sea dueño de la unidad.</p> <p>Además no siempre los transportistas permiten que el expedidor suba a las unidades, o revise el motor. Creo que esta parte está excediendo los alcances del expedidor, sería algo similar a que el transportista revisara las condiciones de la carga que los embalajes y la forma de embalaje fuera responsabilidad de este último.</p>	<p>El Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, establece la corresponsabilidad entre todos los que intervienen en el transporte.</p> <p>Por lo anterior, el expedidor si es corresponsable de la aplicación del presente Proyecto de NOM, de ahí que el campo de aplicación precisa que la observancia obligatoria dentro del ámbito de sus respectivas competencias.</p> <p>El numeral correcto es 2. Campo de aplicación, para quedar como sigue:</p> <p>2. Campo de aplicación</p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los expedidores, autotransportistas en corresponsabilidad con sus conductores, en el ámbito de sus competencias, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, quienes deberán efectuar la revisión ocular de las unidades y registrar la información en la Bitácora.</p>
	<p>5.4 El conductor responsable de la revisión, junto con el expedidor, deberán firmar la Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad, y portarla en la unidad junto con los documentos requeridos para la transportación de mercancías peligrosas.</p> <p>Misma situación, no siempre el expedidor esta donde sale la mercancía, la mercancía pudiese salir de un centro de distribución o de una sucursal de donde está el expedidor encargado de preparar la nota o este no encontrarse en el lugar a la hora de la expedición, no creo que sea conveniente tener que esperar al expedidor que firma el dgd para que pueda realizarse la revisión ocular de la unidad de transporte. Y si no está al momento de la revisión, como se puede comprometer a que la unidad está en buenas condiciones de operación, sino pudo revisarla.</p> <p>El expedidor ya se hace responsable de que la carga está en buenas condiciones, creo que firmar por la unidad y su estado le atribuye responsabilidades que no tiene o no podría cumplir, ya que él no decide si se manda o no a mantenimiento.</p>	<p>PROCEDENTE PARCIALMENTE.</p> <p>Para atender el presente comentario, se modificará el numeral para quedar como sigue y se adecuará la Norma dónde se haga referencia a estos:</p> <p>5.4 El conductor es responsable de realizar la revisión ocular de la unidad, y deberá firmar la Bitácora, así como portarla en la unidad junto con los documentos requeridos para la transportación de mercancías peligrosas.</p> <p>De igual forma, se incluirán los siguientes numerales y se adecuará la Norma dónde se haga referencia a estos:</p> <p>5.4.1 El expedidor deberá constatar mediante su firma en la Bitácora que ésta se haya revisado y llenado. No obstante, podrá realizar una nueva revisión ocular a la unidad, y determinar inclusive, no efectuar el envío de conformidad con el artículo 114 del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.</p>
		<p>5.4.1.1 El expedidor no es responsable de las condiciones físico-</p>

		<p>mecánicas de la unidad, únicamente de que la unidad haya sido revisada por el conductor.</p> <p>En definiciones quedará como sigue:</p> <p>Expedidor. Para efectos de esta Norma, se entenderá a la Persona física o moral que fabrica, carga, despacha, embarca o envía sustancias y/o materiales y/o residuos peligrosos a un destinatario en unidades debidamente autorizadas por la Secretaría; por lo que, también fungen como expedidores, los agentes o apoderados aduanales, tramitadores aduanales agentes de carga, operadores logísticos, así como responsables del almacén que entreguen la carga, inclusive. Asimismo, y en términos de la Reglamentación Modelo, también se entenderá como expedidor, cualquier persona, organización u organismo oficial que presente una remesa para su transporte.</p> <p>Se excluye a los permisionarios o transportistas que realicen actividades que operen en la zona fronteriza denominados como "transfer", así como aquellos transportistas cuya labor es el traslado interino en patios de recintos portuarios o aduanales.</p> <p>Por lo anterior, se deberán realizar las siguientes modificaciones al numeral 5.1</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Nombre y firma del conductor, d) Nombre y firma del expedidor y autotransportista. i) Fecha y hora en que se realiza la Revisión Ocular de la Unidad.
	<p>5.5 En las bitácoras subsecuentes a la primera no será obligatorio recabar la firma del expedidor.</p> <p>¿Qué haría diferente las bitácoras subsecuentes a la primera, que no necesite la firma del expedidor? El mismo problema se tendría en origen, no siempre se tiene a la persona que firma el DGD como expedidor a la mano, para firma la bitácora.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario no presenta cambio al Proyecto de NOM.</p> <p>La diferencia e importancia de la primera bitácora radica en que el objetivo de la regulación propuesta busca evitar la circulación de las unidades que no se encuentren en condiciones óptimas de operación, y así también exige que esté firmada por el expedidor porque también es el objetivo de la regulación, la corresponsabilidad en el ámbito de sus atribuciones, esto es, el expedidor al cargar la mercancía y el transportista cuando circula.</p>
<p>IMT</p>	<p>Revisar los espacios</p>	<p>PROCEDENTE</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • PREFACIO 	<p>Se revisarán este tipo de errores a lo largo del proyecto de NOM.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Insertar la definición Carta de Porte o Traslado 	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se incluirá en el numeral relativo a Definiciones, lo siguiente:</p> <p>Carta porte o CFDI de traslado: Es un documento fiscal digital que se emite para amparar el traslado de mercancías en territorio nacional, al cual se le incorpora el complemento Carta Porte.</p>
	<p>Agregar estos conceptos para la revisión</p> <ul style="list-style-type: none"> • Línea de comunicación en caso de emergencia • Extintor 	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Dado que estos aditamentos ya son requeridos por otras Leyes, Reglamentos o Normas, como:</p> <p>Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.</p> <p>MODIFICACIÓN al numeral 4.1.1 inciso 10 de la NOM-005-SCT/2008 Información de Emergencia para el Transporte de Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos, publicada en el DOF el 08-06-2020.</p>
	<p>Este punto pareciera un poco confuso porque en un apartado diferente dice que está a cargo de personal autorizado por la SCT.</p> <p>5.4 El conductor responsable de la revisión, junto con el expedidor, deberán firmar la Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad, y portarla en la unidad junto con los documentos requeridos para la transportación de mercancías peligrosas.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>El comentario no presenta ningún cambio al Proyecto de NOM, no obstante, se precisa que la revisión en este punto se refiere a la que realiza el conductor a la unidad de transporte, mientras que, la autoridad normalizadora, es decir la SICT, de acuerdo a la Ley de Infraestructura de la Calidad, se encarga de la verificación de la evaluación de la conformidad y el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas.</p>
	<p>Aclarar este punto, si está enfocado únicamente a las instalaciones o también a la revisión del vehículo.</p> <p>La verificación en instalaciones será realizada por los Inspectores de Vías Generales de Comunicación y personal debidamente acreditado.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quizá incluir en definiciones: <p>*Inspección *Revisión *Verificación</p>	<p>PROCEDENTE PARCIALMENTE</p> <p>Sobre el particular se precisa que se trata de una revisión ocular a la unidad destinada al transporte de mercancías peligrosas, esta Norma no establece inspecciones a las instalaciones, por lo anterior se incluyen las siguientes definiciones propuestas de la siguiente manera:</p> <p>Revisión ocular de la unidad: Observación visual que realiza el conductor a la unidad destinada al autotransporte de mercancías peligrosas para comprobar la condición óptima de operación de la misma.</p> <p>Verificación: Actividad que realizan las autoridades competentes para constatar a través de visitas, requerimientos de información o documentación física o electrónica, que los bienes, productos, procesos y servicios cumplen o concuerdan con las Normas Oficiales Mexicanas o Estándares, en este último caso, cuando su aplicación sea obligatoria en términos de la Ley de Infraestructura de la Calidad.</p>
<p>COSTHA</p>	<p>Dice:</p>	<p>NO PROCEDENTE.</p> <p>El Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y</p>

	<p>2. Campo de aplicación</p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los expedidores, autotransportistas en corresponsabilidad con sus conductores, en el ámbito de sus competencias, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, quienes deberán efectuar la revisión ocular de las unidades y registrar la información en la Bitácora.</p> <p>Propuesta:</p> <p>2. Campo de aplicación</p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para autotransportistas en corresponsabilidad con sus conductores, en el ámbito de sus competencias, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, quienes deberán efectuar la revisión ocular de las unidades y registrar la información en la Bitácora.</p> <p>Comentario:</p> <p>Los remitentes no están capacitados en cómo revisar la condición del vehículo, ni la información en el registro del conductor. Esto es responsabilidad exclusiva del transportista y del conductor.</p>	<p>Residuos Peligrosos, establece la corresponsabilidad entre todos los que intervienen en el transporte.</p> <p>Por lo anterior, el expedidor sí es corresponsable de la aplicación del presente Proyecto de NOM, de ahí que el campo de aplicación precisa la observancia obligatoria dentro del ámbito de sus respectivas competencias.</p> <p>El numeral correcto es 2. Campo de aplicación, para quedar como sigue:</p> <p>2. Campo de aplicación</p> <p>Esta Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria para los expedidores, autotransportistas en corresponsabilidad con sus conductores, en el ámbito de sus competencias, que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, quienes deberán efectuar la revisión ocular de las unidades y registrar la información en la Bitácora.</p>
	<p>Dice:</p> <p>4. Definiciones</p> <p>Propuesta:</p> <p>Unidad: Unidad destinada al transporte de mercancías peligrosas – Aplicable a vehículos que transporten mercancías peligrosas. No aplica para cantidades exceptuadas, cantidades limitadas bajo la NOM-011-1, NOM-011 y baterías de litio exceptuadas bajo la NOM-002 disposición especial 188.</p> <p>Comentario:</p> <p>Agregar esta definición para garantizar que las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley entiendan claramente que los envíos de mercancías peligrosas de bajo riesgo, que solo requieren marcado (es decir, cantidades exceptuadas, cantidades limitadas, baterías de litio exceptuadas, etc.), no son aplicables a esta NOM.</p>	<p>PROCEDENTE PARCIALMENTE</p> <p>Para dar certidumbre sobre la aplicación del presente Proyecto de NOM, se incluirá la siguiente nota como parte del campo de aplicación.</p> <p>Se excluye la aplicación de la presente Norma Oficial Mexicana, cuando el transporte se realice bajo el amparo de las siguientes NOM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • NOM-011-1-SCT-2-2022, Especificaciones para el transporte de determinadas clases de mercancías peligrosas (substancias o materiales peligrosos) embaladas/envasadas en cantidades exceptuadas- Especificaciones para el transporte de productos para el consumidor final, inclusive, o la que la sustituya. • NOM-011-SCT2/2012, Condiciones para el transporte de las substancias y materiales peligrosos envasadas y/o embaladas en cantidades limitadas, o la que la sustituya; y • Las exenciones del cumplimiento de la regulación y normatividad aplicable al transporte de mercancías peligrosas a que hacen referencia las disposiciones especiales de la NOM-002-SCT-2012 o la que la sustituya.
	<p>Dice:</p>	<p>PROCEDENTE PARCIALMENTE.</p>

	<p>5.4 El conductor responsable de la revisión, junto con el expedidor, deberán firmar la Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad, y portarla en la unidad junto con los documentos requeridos para la transportación de mercancías peligrosas.</p> <p>Propuesta:</p> <p>5.4 El conductor responsable de la revisión, deberá firmar la Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad, y portarla en la unidad junto con los documentos requeridos para la transportación de mercancías peligrosas.</p> <p>Comentario:</p> <p>El despachador del transportista no puede estar presente en todas las situaciones en el punto donde se lleva a cabo esta inspección.</p>	<p>Para atender el presente comentario, se modificará el numeral para quedar como sigue y se adecuará la Norma dónde se haga referencia a estos:</p> <p>5.4 El conductor es responsable de realizar la revisión ocular de la unidad, y deberá firmar la Bitácora, así como portarla en la unidad junto con los documentos requeridos para la transportación de mercancías peligrosas.</p> <p>De igual forma, se incluirán los siguientes numerales:</p> <p>5.4.1 El expedidor deberá constatar mediante su firma en la Bitácora que ésta se haya revisado y llenado. No obstante, podrá realizar una nueva revisión ocular a la unidad, y determinar inclusive, no efectuar el envío de conformidad con el artículo 114 del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.</p> <p>5.4.1.1 El expedidor no es responsable de las condiciones físico-mecánicas de la unidad, únicamente de que la unidad haya sido revisada por el conductor.</p> <p>En definiciones quedará como sigue:</p> <p>Expedidor. Para efectos de esta Norma, se entenderá a la Persona física o moral que fabrica, carga, despacha, embarca o envía sustancias y/o materiales y/o residuos peligrosos a un destinatario en unidades debidamente autorizadas por la Secretaría; por lo que, también fungen como expedidores, los agentes o apoderados aduanales, tramitadores aduanales agentes de carga, operadores logísticos, así como responsables del almacén que entreguen la carga, inclusive. Asimismo, y en términos de la Reglamentación Modelo, también se entenderá como expedidor, cualquier persona, organización u organismo oficial que presente una remesa para su transporte.</p> <p>Se excluye a los permisionarios o transportistas que realicen actividades que operen en la zona fronteriza denominados como "transfer", así como aquellos transportistas cuya labor es el traslado interino en patios de recintos portuarios o aduanales.</p> <p>Por lo anterior, se deberán realizar las siguientes modificaciones al numeral 5.1</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Nombre y firma del conductor, d) Nombre y firma del expedidor y autotransportista. i) Fecha y hora en que se realiza la Revisión Ocular de la Unidad.
	<p>Dice:</p>	<p>PROCEDENTE</p>

	<p>5.5 La Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad tendrá una vigencia hasta la conclusión del viaje que ampara la Carta de Porte o Traslado o bien, hasta por 48 (cuarenta y ocho) horas, lo que suceda primero.</p> <p>Para aquellos viajes que sean concluidos posterior a las 48 (cuarenta y ocho) horas, de emitida la Bitácora, el conductor deberá llevar a cabo una nueva revisión de la unidad y generar una nueva, misma que tendrá una vigencia de hasta 48 (cuarenta y ocho) horas, o hasta la conclusión de su viaje, y así sucesivamente.</p> <p>Propuesta:</p> <p>5.5 La Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad tendrá vigencia hasta la finalización del viaje amparado por el Conocimiento de Embarque o Transferencia o hasta 48 horas, lo que ocurra primero.</p> <p>Se requiere un máximo de un registro de inspección ocular de la unidad por período de 24 horas.</p> <p>Comentario:</p> <p>No es raro que un vehículo contenga múltiples conocimientos de embarque o transferencias de mercancías peligrosas del mismo o de diferentes transportistas. Es innecesario y oneroso para el conductor completar esta inspección más de una vez en un período de 24 horas.</p>	<p>Para atender este comentario, se incluirá un nuevo párrafo al numeral 5.5 de la siguiente manera:</p> <p>Para el caso del transporte de carga consolidada será suficiente para el cumplimiento de la presente NOM, la emisión de la Bitácora del primer viaje.</p>
<p>Víctor Andrés del Castillo Alarcón</p>	<p>Punto 2.- Campo de aplicación, dice, "que transitan en vías generales de comunicación de jurisdicción federal"</p> <p>Propuesta. - "Que transitan en las vías generales de comunicación de todo el país"</p>	<p>NO PROCEDENTE.</p> <p>De conformidad con el Artículo 5º primer párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la SICT tiene atribución en caminos de jurisdicción federal.</p>
	<p>Punto 3.- Referencias</p> <p>Propuesta. - Añadir a las referencias la NOM-002-SCT listado de sustancias peligrosas.</p>	<p>PROCEDENTE.</p> <p>Se incluirá en el numeral de referencias, lo siguiente: NOM-002-SCT/2011, Listado de las sustancias y materiales peligrosos más usualmente transportados.</p>
	<p>Punto 4.- Definiciones</p> <p>Propuesta. - Añadir en el listado la definición de GPS.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Toda vez que el GPS no es un elemento crítico que pueda derivar en una operación no segura de la unidad, dentro del ámbito de la regulación propuesta e inclusive no se menciona en el regulación propuesta.</p>
	<p>Punto 5.- Especificaciones generales</p> <p>Dice. - "La cual deberá realizarse previo al inicio de un viaje"</p> <p>Propuesta. - "La cual deberá realizarse por el expedidor y el conductor al inicio de un viaje, si el viaje dura mas de un día, el conductor para las revisiones posteriores diariamente, hasta la culminación del viaje".</p>	<p>NO PROCEDENTE.</p> <p>La NOM vigente es ambigua al no señalar los tiempos y la periodicidad en que debe realizarse la revisión ocular de la unidad, es decir, si bien señala que debe ser diaria, no indica si al inicio del viaje, así como la hora y el día que debe iniciar.</p> <p>Lo anterior, con base a la revisión sistemática realizada, la cual derivó en la modificación de la NOM vigente, es por ello que con las especificaciones del presente Proyecto de NOM se aclara y se da certidumbre sobre el momento en que deben revisarse las unidades.</p>
	<p>Punto 5.1.- Datos generales</p>	<p>NO PROCEDENTE.</p>

	<p>El punto C, dice: “numero de licencia” Propuesta. - “numero de licencia, categoría y vigencia”</p>	<p>Para efectos de la regulación propuesta y dado que se trata de una inspección ocular que se registra con la bitácora, con el número de licencia es suficiente.</p> <p>Se estima que en caso de que la autoridad necesite llevar a cabo la revisión de los datos de la licencia del conductor, puede solicitarse sin inconveniente alguno.</p>
	<p>En revisión externa; Propuesta. - Agregar como punto 14, Extintores</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Dado que estos aditamentos ya son requeridos por otras Leyes, Reglamentos o Normas, como:</p> <p>Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.</p> <p>MODIFICACIÓN al numeral 4.1.1 inciso 10 de la NOM-005-SCT/2008 Información de Emergencia para el Transporte de Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos, publicada en el DOF el 08-06-2020.</p>
	<p>Propuesta. - Agregar como punto 8, Torreja</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Sobre el particular la Torreta no es un elemento crítico que pueda poner en riesgo la circulación, además de que esta torreta es solicitada por la NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.</p>
	<p>Punto 5.5.- Dice “la revisión ocular tendrá una vigencia hasta la conclusión del viaje o 48 horas. Propuesta. - “hasta la conclusión del viaje o 24 horas”, en ambos párrafos.</p>	<p>NO PROCEDENTE.</p> <p>La vigencia se estableció por 48 hrs o hasta la conclusión del viaje, lo que suceda primero, por lo anterior la reducción de horas para que sea diaria, no es posible.</p> <p>Las acciones regulatorias propuestas se consideran suficientes para minimizar el riesgo derivado del transporte de mercancías peligrosas.</p>
	<p>En el punto 5.10.- Dice “en circulación la unidad de autotransporte en caminos de jurisdicción federal” Propuesta. - “en circulación de autotransporte en las vías de comunicación en todo el país”</p>	<p>NO PROCEDENTE.</p> <p>De conformidad con el Artículo 5º primer párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la SICT tiene atribución en caminos de jurisdicción federal.</p>
<p>Miguel Larios</p>	<p>1. Revisar objetivo en sintaxis (utilizar plural) debería eliminarse de la unidad.</p>	<p>PROCEDENTE</p>

		<p>Se realizará la modificación que sugiere el comentario a la siguiente definición, para quedar como sigue:</p> <p>1. Objetivo</p> <p>La presente Norma Oficial Mexicana tiene como objetivo establecer la información básica y las especificaciones que deben cumplirse para la revisión ocular de las unidades destinadas al autotransporte de mercancías peligrosas, que determinen que éstas se encuentran en condición óptima de operación.</p>
	2. Definición de bitácora de revisión ocular de la unidad se sugiere poner (Bitácora) ya que así se utiliza a lo largo del documento.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se realizará la modificación que sugiere el comentario a la siguiente definición, para quedar como sigue:</p> <p>Bitácora de Revisión Ocular de la Unidad (Bitácora). Documento en el que se asienta la revisión ocular de la Unidad que contiene cuando menos las especificaciones requeridas por el numeral 5.2 de la presente Norma Oficial Mexicana.</p>
	3. Definición de condición óptima de operación de la unidad debe ser numeral 5.2.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se realizará la modificación que sugiere el comentario a la siguiente definición, para quedar como sigue:</p> <p>Condición óptima de operación de la unidad. Se refiere a aquellas unidades que, derivado de la revisión ocular, han registrado satisfactoriamente los elementos (componentes) del numeral 5.2, y los establecidos en el Apéndice A (normativo) de la presente NOM, para los componentes que así aplique, y por tanto, están en posibilidades de circular en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal.</p>
	4. Agregar definición de reglamentación modelo.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se realizará la modificación que sugiere el comentario a la siguiente definición, para quedar como sigue:</p> <p>Reglamentación modelo. Se refiere a las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, última edición emitida por la Organización de las Naciones Unidas.</p>
	5. Revisar orden alfabético en definiciones.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se efectuará la revisión correspondiente.</p>
	6. En referencias actualizar la Nom-020 y su procedimiento, toda vez que ya se publicó	<p>PROCEDENTE</p>

	<p>la nueva Norma.</p>	<p>Se incluirá en el punto 3 Referencias, la Norma Oficial Mexicana NOM-020-SCT-2-2022, Especificaciones generales para el diseño, construcción y pruebas de autotanques destinados al autotransporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, especificaciones SICT 406, SICT 407 y SICT 412.</p> <p>De igual forma, se eliminará el PROCEDIMIENTO para la evaluación de la conformidad de la Norma Oficial Mexicana NOM-020-SCT2/1995, Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados al transporte de materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 306, SCT 307 y SCT 312.</p>
	<p>7. Numeral 5 revisar redacción sobra un (la cual).</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>Derivado de la revisión del numeral mencionado, se modificó para quedar como sigue:</p> <p>5. Especificaciones generales</p> <p>La revisión de las condiciones mecánicas y de operación de las unidades destinadas al autotransporte de mercancías peligrosas deberá realizarse previo al inicio de un viaje. El autotransportista proporcionará al conductor la(s) Bitácora(s) de Revisión Ocular de la Unidad.</p>
	<p>8. Numeral 5.1 inciso "E" debe ser carta porte o traslado (Nota de embarque).</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>Derivado de la revisión del numeral mencionado, y considerando la definición que se incluyó, el inciso e) se modificó para quedar como sigue:</p> <p>e) Carta porte o CFDI de traslado.</p>
	<p>9. Numeral 5.1 inciso "I" se utiliza el término revisión ocular de la unidad. Se sugiere definir.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>Derivado de la revisión del numeral mencionado, se incluyó la siguiente definición:</p> <p>Revisión ocular de la unidad. Observación visual que realiza el conductor en la unidad destinada al autotransporte de mercancías peligrosas, para comprobar la condición óptima de operación de la misma.</p>
	<p>10. Numeral 5.2 condiciones óptimas de operación debe ser condición óptima de operación.</p>	<p>PROCEDENTE</p> <p>Derivado de la revisión del numeral mencionado, se modificó de la siguiente manera:</p> <p>5.2 Elementos mínimos que deberán revisarse.</p> <p>Se deberán revisar y registrar en la Bitácora como mínimo los elementos (componentes) que se citan en este numeral, así como lo que se señala en el Apéndice A (Normativo), a efecto de identificar si se está ante una condición óptima de operación de la unidad.</p>
	<p>11. Numeral 5.3 utiliza unidad de autotransporte siendo que unidad ya está definida</p>	<p>PROCEDENTE</p>

	como vehículo automotor.	<p>Derivado de la revisión del numeral mencionado, se modificó de la siguiente manera:</p> <p>5.3 La revisión ocular de la unidad se asentará por escrito y dará como resultado el documento denominado Revisión Ocular de la Unidad y estará asociada a una Carta Porte o CFDI Traslado, según se trate de autotransporte público federal u operador de transporte privado.</p>
	12. Numeral 5.8 debe decir la revisión ocular de la unidad.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Derivado de la revisión del numeral mencionado, se modificó para quedar como sigue:</p> <p>5.8 La revisión ocular de la unidad no sustituye a la inspección físico-mecánica anual que establece la NOM-068-SCT-2-2014, o la que la sustituya, realizada por las Unidades de Inspección.</p>
	13. Numeral 5.5 segundo párrafo revisar sintaxis.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Derivado de la revisión del numeral mencionado, se modificó de la siguiente manera:</p> <p>5.5 ...</p> <p>Para aquellos viajes que sean concluidos posterior a las 48 (cuarenta y ocho) horas de emitida la Bitácora, el conductor deberá llevar a cabo una revisión ocular de la unidad adicional y generar una nueva Bitácora, misma que tendrá una vigencia de hasta 48 (cuarenta y ocho) horas o bien, hasta la conclusión de su viaje; y así sucesivamente.</p> <p>...</p>
	14. Apéndice A normativo se sugiere una redacción más clara sin revolver llantas delanteras con el resto de las llantas, para el caso de rines igualmente revisar redacción, birlos, quinta rueda y chasis.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Derivado de la revisión del Apéndice A Normativo, se revisó y queda de la siguiente manera, en el Cuadro que se adjunta.</p>
	15. En general revisar ortografía y sintaxis.	<p>PROCEDENTE</p> <p>Se efectuará la revisión correspondiente.</p>

APÉNDICE A (NORMATIVO)

Componente	Condición crítica del componente que evita la circulación del vehículo.
Llantas (Desgaste y aire)	<p>I. Cualquier llanta en eje direccional de la unidad motriz:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando se ve a través del dibujo cualquier parte de la lona de carcasa, la lona de cima o de la capa interior. 2. Bulto, protuberancia o nudo observable a simple vista, aparentemente relacionado con la separación del dibujo o del costado de la llanta. 3. Está montada o inflada de tal manera que está en contacto con cualquier parte del vehículo. 4. Cuando el costado está roto, desgastado o dañado al punto que está expuesto el acero o una cuerda de la capa de lona. <p>II. Cualquier llanta en cualquier eje direccional delantero de la unidad motriz:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Etiquetada con la leyenda "Prohibido su uso en carretera", o con otro tipo de indicaciones que excluyan su uso en los ejes direccionales. 2. La llanta tiene una fuga perceptible (p. ej. se puede oír o sentir) <p>III. Todas las llantas, excepto aquellas que se encuentran en el (los) eje(s) direccional(es) de la unidad motriz:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bulto, protuberancia o nudo observable a simple vista, aparentemente relacionado con algún daño fortuito. 2. Está montada o inflada de tal manera que está en contacto con cualquier parte del vehículo y está siendo dañada. <p><i>NOTA: Esto incluye cualquier llanta que está en contacto con su llanta par en un montaje dual.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Bulto, protuberancia o nudo observable a simple vista, aparentemente relacionado con la separación del dibujo o del costado de la llanta.
Componente	Condición crítica del componente que evita la circulación del vehículo.
Rines (Sin fisuras)	<p>I. Grietas en rines:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cualquier grieta en la circunferencia del rin. <p>II. Soldaduras:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cualquier grieta en soldaduras que fijan la rueda de disco al rin. 2. Cualquier grieta en soldaduras que fijan el rin desmontable sin cámara al adaptador. 3. Cualquier reparación con soldadura en cualquier rueda de aluminio. 4. Cualquier reparación con soldadura excepto la unión del disco con el rin en rines que emplean discos de acero. <p>III. Grietas en adaptadores desmontables sin cámara</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grietas en tres o más rayos.
Componente	Condición crítica del componente que evita la circulación del vehículo.
Birlos (completos)	<p>I. Sujetadores de rin:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cualquier agujero de perno/birlo visiblemente alargado. 2. Flojos, faltantes, rotos, agrietados o estropeados y/o ineficaces tal como sigue: para 10 posiciones de sujetadores – 3 en cualquier lugar o 2 adyacentes; para 8 posiciones de sujetadores o menos (inclusive ruedas de rayos y pernos de maza) – 2 en cualquier lugar (tanto en rines de rayos como de disco)

Componente	Condición crítica del componente que evita la circulación del vehículo.
Quinta rueda	<p>I. Montaje al chasis.</p> <ol style="list-style-type: none"> Más del 20 por ciento de los tornillos (pernos) sujetadores en ambos lados faltantes y/o ineficaces. Cualquier movimiento entre componentes del montaje. Cualquier pieza de hierro angular de montaje agrietada o rota. <p><i>NOTA: Cualquier agrietamiento en soldadura de reparación, grietas bien definidas (especialmente abiertas) en áreas de tensión o de soporte de carga, grietas a lo largo del 20 por ciento o más de las soldaduras originales o del metal original.</i></p> <p>II. Placas de montaje y soportes de pivote.</p> <ol style="list-style-type: none"> Más del 20 por ciento de los sujetadores de cualquiera de ambos lados faltantes y/o ineficaces. Cualquier soldadura o metal original agrietados. <p><i>NOTA: Cualquier agrietamiento en soldadura de reparación, grietas bien definidas (especialmente abiertas) en áreas de tensión o de soporte de carga, grietas a lo largo del 20 por ciento o más de las soldaduras originales o del metal original.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Pasador del soporte de pivote faltante o sin asegurar. <p>III. Manija de operación:</p> <ol style="list-style-type: none"> Manija de operación que no se encuentra en posición de cerrado o de bloqueado. <p>IV. Mecanismo de cierre:</p> <ol style="list-style-type: none"> Partes del mecanismo de cierre faltantes, rotas y/o deformadas al grado de que el perno rey no está sujetado de manera segura. <p>V. Placa de la quinta rueda:</p> <ol style="list-style-type: none"> Grietas en la placa de la quinta rueda. <p><i>NOTA: Cualquier agrietamiento en soldadura de reparación, grietas bien definidas (especialmente abiertas) en áreas de tensión o de soporte de carga, grietas a lo largo del 20 por ciento o más de las soldaduras originales o del metal original.</i></p> <p>EXCEPCIONES: (1) Grietas en rampas de aproximación de la quinta rueda y (2) grietas de contracción fundición en los costados del cuerpo de una quinta rueda fundida.</p>
Componente	Condición crítica del componente que evita la circulación del vehículo.
Chasis (sin fisuras)	<p>I. Integridad del chasis</p> <ol style="list-style-type: none"> Cualquier larguero lateral del chasis agrietado, flojo, hundido o roto que permite el movimiento de la carrocería sobre las partes en movimiento u otra condición que indique el colapso inminente del chasis. Cualquier componente del chasis agrietado, flojo o roto que afecta de manera adversa el apoyo de los componentes funcionales como los engranes de la dirección, la quinta rueda, el motor, la transmisión, las partes de la carrocería y la suspensión. Cualquier grieta que se extiende desde el alma del larguero lateral del chasis, y que circunda el radio hasta la pestaña inferior. Cualquier condición, incluyendo la carga, que cause que la carrocería o el chasis estén en contacto con una llanta o cualquier parte de la rueda, en el momento de la inspección.