

DOF: 16/12/2021

RESPUESTAS a los comentarios recibidos durante el plazo de consulta pública, del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-020-SCT2/-2020, Especificaciones generales para el diseño, construcción y pruebas de autotanques destinados al autotransporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, especificaciones SCT 406, SCT 407 y SCT 412, publicado el 16 de diciembre de 2020.

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

CARLOS ALFONSO MORÁN MOGUEL, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones I y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; Transitorios Tercero y Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 1o., 38 fracción II y 47 fracciones I, II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 5o. fracción VI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 34, 35 y 36 del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización; 6o. 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 período de consulta de 60 días que establece la fracción I del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, aplicable conforme al Transitorio Cuarto de la Ley de Infraestructura de la Calidad, una vez que fueron analizados, estudiados y discutidos en el Subcomité No. 1 de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, éstos se presentaron en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT);

Que de conformidad con lo señalado en la fracción II del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, fue estudiada y aprobada por consenso la resolución a todos los comentarios, en la tercera sesión extraordinaria que se llevó a cabo el 30 de septiembre de 2021, del referido Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre;

Que derivado de lo anterior y de conformidad con lo que establece la fracción III del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a través de este documento he tenido a bien ordenar la publicación de la "RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA, RESPECTO DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-020-SCT2/-2020, ESPECIFICACIONES GENERALES PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y PRUEBAS DE AUTOTANQUES DESTINADOS AL AUTOTRANSPORTE DE SUBSTANCIAS, MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS, ESPECIFICACIONES SCT 406, SCT 407 Y SCT 412, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 16 DE DICIEMBRE DE 2020".

Ciudad de México, a 30 de noviembre de 2021.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Carlos Alfonso Morán Moguel**.- Rúbrica.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE EL PLAZO DE CONSULTA PÚBLICA, RESPECTO DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-020-SCT2/-2020, ESPECIFICACIONES GENERALES PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y PRUEBAS DE AUTOTANQUES DESTINADOS AL AUTOTRANSPORTE DE SUBSTANCIAS, MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS, ESPECIFICACIONES SCT 406, SCT 407 Y SCT 412, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 16 DE DICIEMBRE DE 2020.

PROMOVENTE	DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO	RESPUESTA
Daniel Regalado Santiago Secretaría de Salud	Dice: SECRETARÍA DE SALUD COMISIÓN FEDERAL PARA LA PROTECCIÓN CONTRA RIESGOS SANITARIOS Debe decir: SECRETARÍA DE SALUD DIRECCIÓN GENERAL DE EPIDEMIOLOGÍA/INSTITUTO DE DIAGNÓSTICO Y REFERENCIA EPIDEMIOLÓGICOS (InDRE)	PROCEDENTE , para quedar como sigue: Prefacio SECRETARÍA DE SALUD Dirección General de Epidemiología/Instituto de Diagnóstico y Referencia Epidemiológicos (InDRE) Asimismo, se realizan las siguientes adecuaciones: Facultad de Química, Coordinación de Protección Civil. Facultad de Ingeniería, División de Ingenierías Civil y Geomática.
Oficial GN Marcos Guadarrama Merino	Dice: Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la Policía Federal, División de Seguridad Regional, División de Seguridad Regional. Debe decir: Guardia Nacional, Dirección General de Seguridad en Carreteras.	PROCEDENTE , para quedar como sigue:: En el prefacio se incluirá GUARDIA NACIONAL, Dirección General de Seguridad en Carreteras. Asimismo, se incluirá lo siguiente en el prefacio: Asociación Nacional de Transporte Privado. Ing. Andrés Raymundo Redonda Ramírez. Roberto Roldán Tadeo, SUNERGEO. También para dar más claridad en la Norma se corrige la sintaxis en los numerales 5.18.1, 6.13.6 inciso (a) y (ix), 5.3.3.2 inciso (A). Asimismo, se adecúan los términos en el cuerpo de la Norma: Secretaría, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes por SCT. Norma Oficial Mexicana y NOM por Norma.

		<p>Entidad de Acreditación por EA. Presión de trabajo máxima permitida por PTMP. Se actualiza el año de las NOM. Dictamen de verificación por Dictamen de inspección. Acero al carbón (MS) por Acero al carbón (AC). Además, se agregan los diagramas en el numeral 5.8.1.5 para dar mayor claridad en las mediadas de los vehículos.</p>
Juan Carlos Guzmán Moreno Correo electrónico 27/01/21	<p>En la elaboración del proyecto de Norma 020 SCT como representante de Canacindra, mucho agradeceré si pudiera aparecer mi representada adicionalmente donde laboro ya que es quien da y sustenta los gastos y tiempo invertido para este proyecto. La empresa es SEGU S. A. de C.V. (Remolques y Carrocerías)</p>	<p>PROCEDENTE, para quedar como sigue: Prefacio SEGU S. A. de C.V. (Remolques y Carrocerías)</p>
Ing. Rogelio Rosas Particular	<p>Numeral 2. Aplica también esta Norma al transporte privado. Se sugiere se le incluya.</p>	<p>NO PROCEDENTE. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se realiza la siguiente precisión: El Proyecto de la Norma establece en el Campo de aplicación, así como en la definición de Autottransportista, a quien le aplica dicha normatividad. 2. Campo de aplicación Esta Norma es de aplicación obligatoria para los constructores y reconstrutores de autotanques destinados al autotransporte de sustancias, materiales o residuos peligrosos. Así también esta Norma es de aplicación obligatoria para los expedidores, autottransportistas y destinatarios de las sustancias, materiales y residuos peligrosos dentro del ámbito de sus responsabilidades y que transitan por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Autottransportista. Persona física o moral que cuenta con permiso de la SCT para prestar servicio público de autotransporte de carga u operar el transporte privado.</p>

	<p>Numeral 4. Definiciones y resto del documento. La nueva Ley de Infraestructura ya no reconoce a las Unidades de Verificación; sino que ahora las denomina Unidades de Inspección. También se sugiere incluir definición de Organismo de certificación que será quien emita el certificado de diseño.</p>	<p>PROCEDENTE, para quedar como sigue: Se reemplazará en el contenido de la Norma, a las Unidades de Verificación por Unidades de Inspección, tal como lo precisa la Ley de Infraestructura de la Calidad. Definición de Organismo de Certificación, se incluye la siguiente definición: Organismo de Certificación. Se entiende a las personas morales que tengan por objeto realizar funciones de certificación. Como consecuencia de lo anterior, se incluirán las siguientes definiciones: Certificación. Se entiende al procedimiento por el cual se asegura que los autotanques materia de esta Norma, se ajustan a la misma y serán emitidos por organismos de certificación. Certificado. Documento que avala la certificación. Expedidor. 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 SCT. Ley. Ley de Infraestructura de la Calidad. Así también se adecúa el Transitorio Quinto quedando como sigue: QUINTO. La SICT, solicitará a la Secretaría de Economía, cumpliendo con los términos y requisitos establecidos por la Ley de Infraestructura de la Calidad, que lleve a cabo las formalidades necesarias para concertar acuerdos de reconocimiento mutuo, de los resultados de la Evaluación de la Conformidad, así como de las acreditaciones otorgadas con instituciones oficiales extranjeras e internacionales. Asimismo, la SICT promoverá que las EA y las personas acreditadas, concierten acuerdos de similar naturaleza a los referidos en el párrafo anterior.</p> <p>Asimismo, se elimina la definición de Secretaría: Secretaría. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. También se elimina la siguientes definiciones: Protección posterior (defensa) de un autotanque. Estructura diseñada para proteger al Autotanque y a cualquier tubería o accesorio para el llenado o vaciado en la parte final posterior del Autotanque. Verificación. La constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio, o examen de documentos que se realiza para evaluar la conformidad en un momento determinado.</p>
	<p>Numeral 4. Definición de transportista. Se sugiere señale con precisión operador de transporte privado.</p>	<p>NO PROCEDENTE. Justificación: El Proyecto de la Norma Oficial Mexicana contiene la definición de autottransportista que establece a quienes les aplica: Autottransportista. Persona física o moral que cuenta con permiso de la SCT para prestar servicio público de autotransporte de carga u operar el transporte privado.</p>
	<p>Numeral 4. Definición certificación de diseño. El organismo debiera estar también aprobado por el emisor de la Norma. Igualmente debiera señalarse la vigencia del certificado y que éste deberá obtenerse para cada cambio en el modelo aprobado conforme a</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Definición: Certificación de diseño. Cada tipo de diseño de autotanque deberá contar con el certificado de aprobación emitido por un organismo de certificación acreditado por una EA y aprobado por la SCT (Autoridad normalizadora), que certifique que el diseño</p>

	la definición de Tipo de diseño.	<p>cumple con las especificaciones establecidas en la presente Norma.</p> <p>El fabricante deberá obtener del organismo de certificación el certificado de aprobación de diseño firmado, de cada uno de sus tipos o modelos de diseño, avalando el cumplimiento de la presente Norma. Adjunto al certificado deberán permanecer anexos los planos o croquis y los correspondientes cálculos que sirvieron de base para la certificación.</p> <p>El fabricante conservará el certificado de diseño por un mínimo de 20 años o bien, por un mínimo de 10 años a partir del año modelo al que corresponda el último autotank fabricado con ese diseño; lo que suceda en última instancia.</p> <p>La presente Norma se complementará en algunos casos con requerimientos del Código ASME cuando así se señale en la misma.</p> <p>Justificación:</p> <p>El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se realizó la modificación de la definición.</p>
--	----------------------------------	---

	<p>Numeral 4. Definición de Construcción conforme a la NOM-020-SCT2-2020. Se menciona a un ingeniero, se refiere al Organismo de certificación. Debe además de acreditarse, aprobarse y registrarse ante la SCT?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>Construcción conforme a la NOM-020-SCT-2-2021. Significa que el autotank es construido conforme a la Norma con las excepciones autorizadas en 5.16, 5.17 y 5.18 y es inspeccionado y certificado por un Organismo de Certificación acreditado por una EA y aprobado por la SCT.</p> <p>Justificación:</p> <p>El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se comenta que el Ingeniero a que hace mención dicha definición, se refiere al que deberá designar el Organismo de Certificación para la construcción del diseño del autotank de especificación de acuerdo a lo que establece la Norma. Por lo anterior, para no causar confusión, se adecuó la definición en cuestión de conformidad con lo que establece la Ley de Infraestructura de la Calidad.</p> <p>De igual forma, para ser congruentes con la definición de Autotank, se uniformará en el proyecto de la Norma Oficial Mexicana, y se sustituirá en donde exista el término tanque por autotank.</p>
--	--	---

	<p>Numeral 4. Definición Tipo de diseño. Se sugiere agregar que cambia el diseño original cuando haya cualquier cambio de orden estructural o de capacidad y ubicación de válvulas y aberturas.</p>	<p>PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>Definición:</p> <p>Tipo de diseño. Dentro del diseño SCT, se pueden establecer los siguientes grupos de acuerdo a los requerimientos y características semejantes de los autotankes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuando se destinen al transporte del mismo producto y cuenten con las mismas especificaciones. - Cuando hayan sido construidos por el mismo fabricante. - Cuando hayan sido construidos con los mismos cálculos y dibujos de ingeniería. - Cuando hayan sido construidos con los mismos materiales. - Cuando tengan las mismas dimensiones en el área de sección transversal. <p>Los autotankes no perderán su clasificación de diseño original cuando se sujeten a las siguientes modificaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Con variación de longitud que no exceda más del 5% de la longitud nominal. - Con variación de volumen que no exceda más del 5% del volumen nominal. - Para los propósitos establecidos en esta misma Norma, conservando el mismo sistema de aislamiento. <p>Ninguna persona podrá modificar el diseño de un autotank, a menos que las condiciones establecidas en esta definición sean modificadas. Para tal efecto, se deberá obtener un nuevo Certificado de Diseño que corresponda a otra especificación.</p> <p>Asimismo, Se adecúan las siguientes definiciones:</p> <p>Norma. Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Presión absoluta. Es cuando la presión se mide en relación con un vacío perfecto, se llama presión absoluta (psia). La unidad de medida libras por pulgada cuadrada absoluta (psia) se utiliza para dejar en claro que la presión es relativa a un vacío en lugar de la presión atmosférica ambiental. Considerando una presión atmosférica al nivel del mar de 101.3 kPa (14.7 psi), esto se agregará a cualquier lectura de presión realizada en el aire al nivel del mar.</p> <p>Presión manométrica. Es cuando la presión se mide en relación con la presión atmosférica (14.7 psi), y se denomina presión manométrica (psig). El término presión manométrica se aplica cuando la presión en el sistema es mayor que la presión atmosférica local (p atm). Las presiones de los manómetros son positivas si están por encima de la presión atmosférica y negativas si están por debajo de la presión atmosférica. Es decir que mientras psig, representa la presión manométrica, sin tomar en consideración la presión atmosférica; psia representa la presión absoluta tomando en cuenta la presión atmosférica.</p> <p>Adicionalmente se agrega en definiciones los acrónimos como sigue:</p> <p>SICT. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.</p> <p>ASME. The American Society of Mechanical Engineers (Sociedad Americana de Ingenieros Mecánicos).</p>
--	---	--

	Los fabricantes deberían registrar en la Secretaría los diseños con certificación, en su modelo, para su emplacamiento.	<p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación del presente Proyecto de Norma. No obstante lo anterior, se precisa que la definición de Certificado de Fabricación, precisa se quien deberá emitir dicho certificado. Los fabricantes estarán sujetos al organismo de certificación quien proporcionará el certificado de diseño para la construcción de los autotranques de especificación. La SCT aprobará a los Organismos de Certificación, como autoridad Normalizadora de acuerdo a lo que establece la Ley de Infraestructura de la Calidad.</p>
	Numeral 5.1.3. Nuevamente refieren al ingeniero registrado. Se estima que esta labor es del Organismo de certificación.	<p>NO PROCEDENTE.</p> <p>Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación del presente Proyecto de Norma, sin embargo, a efecto de dar cumplimiento a la Ley de Infraestructura de la Calidad, se adecúa el numeral 5.1.3, para no causar confusión, para quedar como sigue: 5.1.3 El fabricante deberá obtener del organismo de certificación, el certificado de diseño de cada uno de sus tipos o modelos de diseño, acreditando el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana. Adjunto al certificado deberán permanecer anexos por lo menos, los siguientes documentos: Placa técnica de identificación, y en su caso, placa técnica de identificación adicional; Memoria de cálculo y ficha técnica; Planos de diseño; Constancia de características técnicas (NOM-035-SCT2), y demás aplicables, planos o croquis y los correspondientes cálculos que sirvieron de base para la certificación. El fabricante conservará el certificado de diseño por un mínimo de 20 años, o bien por un mínimo de 10 años a partir del año modelo al que corresponda el último autotranque fabricado con ese diseño; lo que suceda en última instancia.</p>
	Numeral 5.1.4. Habla que el fabricante hará las pruebas de integridad; sin embargo, también en la norma habla que serían las ahora denominadas Unidades de Inspección.	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.1.4.1 Para la obtención del permiso de circulación de los autotranques diseñados bajo la presente Norma, el transportista deberá proporcionar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una constancia de fabricación, emitida por el constructor o importador, donde se indique del vehículo: marca, año/modelo, número de identificación vehicular, que conste que cumple con las especificaciones técnicas que establece la presente Norma. • Un dictamen de los resultados de las pruebas establecidas en el punto 6.12 de la presente Norma, realizado a través de una Unidad de inspección acreditada y aprobada por la SCT. (Apéndice informativo A). • La selección de autotranques (Apéndice Informativo C) deberá ser la adecuada para cada Número ONU que se solicite. <p>6.8 Las Unidades de Inspección deberán realizar en sus instalaciones, las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12, tanto como para autotranques nuevos como usados. Los fabricantes podrán obtener la acreditación y aprobación como unidad de inspección previo cumplimiento de requisitos. Excepcionalmente, las inspecciones y pruebas podrán realizarse en las instalaciones del transportista o fabricante por la unidad de inspección previa acreditación de la unidad satélite, conforme a los requisitos que emita la SCT. ...</p> <p>Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa para efectos de aplicación del presente proyecto de la Norma, de conformidad con la nueva Ley de Infraestructura de la Calidad, que el fabricante deberá entregar al autotransportista (comprador), el autotranque de especificación con las primeras pruebas de integridad, establecidas en el numeral 6.12, las cuales estarán identificadas con su respectiva fecha, en el Certificado de fabricación. Posteriormente, el autotransportista deberá realizar las pruebas en forma periódica como se especifica en el Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, para mantener la integridad del autotranque, mismas que se deberán realizar a través de una Unidad de Inspección, acreditada por una entidad de acreditación y aprobada por la SCT como autoridad normalizadora.</p>

	<p>Numeral 5.10.5 se requiere la modificación de los encabezados de la Tabla 1 Capacidad de ventilación de los sistemas de alivio de presión, de la siguiente manera: TABLA I- CAPACIDAD MINIMA DE VENTILACION DE EMERGENCIA [En pies cúbicos de aire/hora a 15.55° C (60° F) y 1 atmósfera]</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: TABLA I- CAPACIDAD MINIMA DE VENTILACION DE EMERGENCIA EN FUNCIÓN DEL ÁREA EXPUESTA [En metros cúbicos de aire/hora (pies cúbicos de aire/hora) a 15.55° C (60° F) y 1 atmósfera]</p>
--	--	--

Area expuesta (pies ²)	Aire libre por hora (pies ³)	Area Expuesta (m ²)	Aire libre por hora (m ³)
20	15,800	1.858	447
30	23,700	2.787	671
40	31,600	3.716	895
50	39,500	4.645	1,119
60	47,400	5.574	1,342
70	55,300	6.503	1,566
80	63,300	7.432	1,792
90	71,200	8.361	2,016
100	79,100	9.290	2,240
120	94,900	11.148	2,687
140	110,700	13.006	3,135
160	126,500	14.864	3,582
180	142,300	16.723	4,029
200	158,100	18.581	4,477
225	191,300	20.903	5,417
250	203,100	23.226	5,751
275	214,300	25.548	6,068
300	225,100	27.871	6,374
350	245,700	32.516	6,957
400	265,000	37.161	7,504
450	283,200	41.806	8,019
500	300,600	46.452	8,512
550	317,300	51.097	8,985
600	333,300	55.742	9,438
650	348,800	60.387	9,877
700	363,700	65.032	10,299
750	378,200	69.677	10,709
800	392,200	74.322	11,106
850	405,900	78.968	11,494
900	419,300	83.613	11,873
950	432,300	88.258	12,241
1000	445,000	92.903	12,601

Nota: Interpolarse para tamaños intermedios.

Asimismo se adecúa el numeral 5.3.6 para quedar como sigue:

5.3.6 ...

(3) Excepto lo prescrito en los párrafos (1) y (2) de esta sección, la soldadura de cualquier accesorio o aditamento a la pared del tanque deberá ser por medio de un asiento (silleta) de montaje, dado lo cual no habrá efecto adverso a la integridad de retención de la carga del autotanque si cualquier fuerza menor que la prescrita en 5.3.1 y 5.3.2.1 de esta sección es aplicada en cualquier dirección. El espesor del asiento (silleta) de montaje no deberá ser menor que el cuerpo o tapa a los cuales se adjuntará, y no mayor de 1.5 veces ese espesor. De cualquier forma, un asiento con un espesor mínimo de 0.475 cm (0.187 pulgadas) puede ser usado cuando el espesor del cuerpo o de la tapa es mayor de 0.475 cm (0.187 pulgadas). Si el asiento (silleta) habrá de llevar barrenos u orificios, éstos habrán de hacerse antes de soldar esta pieza. Cada asiento (silleta) de montaje deberá:

Numeral 5.8.4. Hacen mención a la Norma 035, se sugiere poner la vigente o la que la sustituya. Asimismo, conviene incluir la NOM-014 de Defensas traseras que, se conoce, esa SCT está elaborando.

PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:

5.8.4 Defensa trasera. Cada autotanque deberá estar provisto de una defensa para proteger al tanque y tuberías en caso de una colisión por alcance y minimizar la posibilidad de que se golpee el tanque. La defensa estará localizada por lo menos a 15.2 cm (6 pulgadas) de cualquier componente del vehículo que sea usado para propósitos de carga y descarga o pueda en cualquier momento contener producto mientras esté en tránsito.

Estructuralmente, la defensa estará diseñada para absorber eficientemente y así evitar cualquier daño que pueda causar derrame del producto, el impacto del vehículo con carga normal, con una desaceleración de 19.6 m/s² (2 g) usando un factor de seguridad de 2 basado en la resistencia a la tensión del material de la defensa.

		<p>Para propósitos de esta Norma, dicho impacto estará considerado uniformemente distribuido y aplicado horizontalmente (paralelo al piso) en cualquier dirección dentro de un ángulo que no exceda de 30° al eje longitudinal del vehículo. Adicionalmente, se deberá cumplir con lo establecido en la NOM-035-SCT-2-2010, Remolques y Semirremolques, Especificaciones de seguridad y Métodos de prueba, vigente o la que la sustituya, en su numeral 4.5 Defensa Trasera; así como la NOM-014-SCT-2-2021, Especificaciones técnicas y métodos de prueba de defensas traseras para vehículos con peso bruto vehicular de diseño superior a 4 536 kg., vigente o la que la sustituya; según aplique.</p> <p>Justificación: Se adecúa el numeral 5.8.4 y se incluye la recién aprobada NOM-014-SCT2-2021.</p>
	<p>5.10.6.1. Refieren de que un funcionario del fabricante debe firmar sobre la capacidad de flujo. Esta condición prevalecería aun cuando ya se cuente con la Certificación de diseño del organismo de certificación.</p> <p>5.10.6 Certificación de los dispositivos de alivio de presión.</p> <p>5.10.6.1 El fabricante de cualquier dispositivo de alivio de presión, incluyendo las válvulas, disco de ruptura o fusible, los respiraderos de vacío y una combinación de dispositivos, deben certificar que el modelo del dispositivo se ha diseñado y probado de conformidad con esta sección y la especificación apropiada para el autotank. El certificado debe contener información suficiente para describir el dispositivo y su funcionamiento. El certificado debe ser firmado por un funcionario autorizado por el fabricante que aprobó la certificación de la capacidad de flujo.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>5.10.6.1 El fabricante del autotank debe cerciorarse que cualquier dispositivo de alivio de presión, incluyendo las válvulas, disco de ruptura o fusible, los respiraderos de vacío y una combinación de dispositivos, se ha diseñado y probado de conformidad con esta sección y la especificación apropiada para el autotank. En la emisión del Certificado de Diseño deberá preverse igualmente este cumplimiento.</p> <p>Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se modifica el numeral 5.10.6.1 para no causar confusión; particularmente en la obligación del fabricante y que este requerimiento deberá ser parte de lo que el Organismo de Certificación determine para la emisión del Certificado de Diseño.</p>

	<p>Numeral 5.11.2.1.3 Hablan de un sistema de cierre con activación térmica. Habrá alguna diferenciación del tanque o identificación de que cuenta con este sistema de cierre? O cómo se identificará el cumplimiento? Particularmente porque luego hay reventas del equipo y no se conoce el uso que se le dará y esta disposición parece más bien de operación.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>5.11.2.1.3 Los autotankes que transporten materiales peligrosos inflamables, pirofóricos, oxidantes o de la división 6.1, deberán contar con los medios de control de cierre de activación térmica. El resto de los materiales peligrosos podrán ser transportados en autotankes que cuenten con dicho dispositivo. El medio por el cual el sistema de cierre automático que se activa térmicamente debe colocarse lo más cerca posible de la conexión de la carga/descarga y se debe accionar el sistema a una temperatura no superior a 121.11 °C (250 °F). Adicionalmente, las salidas de los autotankes deben ser capaces de cerrarse remotamente de manera manual o mecánica.</p> <p>Justificación. El comentario se considera parcialmente procedente, porque no señala una propuesta de modificación, sin embargo, para no crear confusión se modifica el numeral 5.11.2.1.3, por considerar que los materiales inflamables, pirofóricos, oxidantes, o de la división 6.1 (líquidos venenosos) plantean un mayor riesgo en caso de incidente lo que podría originar un incendio.</p>
	<p>Numeral 5.13.2.1. Señala 10 minutos de pruebas; mientras que en el numeral 5.18.5 refiere 5 minutos. Cuál sería el correcto?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>Justificación. El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que la base bibliográfica para la elaboración de esta NOM, establece los tiempos en los que las pruebas se llevarán a cabo, por lo que éstos se conservarán tal como aparecen en el Proyecto de la Norma Oficial Mexicana.</p> <p>Adicionalmente, se eliminan las fracciones (ii) y (iii), del inciso a), del numeral 6.13.5; toda vez que estas pruebas se refieren al acoplamiento perno rey que ya se encuentra en el numeral 6.1.3.7, fracciones (i) y (ii).</p> <p>Fracciones eliminadas:</p> <p>ii) En los autotankes que transportan productos corrosivos, se deberán de inspeccionar las áreas cubiertas por la quinta rueda, buscando áreas corroídas, desgastadas, abolladas, distorsionadas, con soldaduras defectuosas o cualquier otra condición que pueda originar un transporte inseguro.</p> <p>(iii) El ensamble de la quinta rueda debe de ser retirado o removido del autotank para su inspección.</p> <p>Asimismo, se recorren las fracciones (iv), (v) y (vi) al (ii), (iii) y (iv) respectivamente del numeral 6.13.5 inciso a).</p>
	<p>El Apéndice A y B son ilustrativos pero no limitativos?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>Apéndice informativo A Apéndice informativo C</p> <p>Justificación: El comentario no señala una propuesta en concreto, sin embargo, se precisa que el apéndice normativo A es un ejemplo de la información básica requerida y el anexo normativo C, es un documento de consulta, por lo que no son limitativos. Por lo anterior, y atendiendo lo requerido por la NMX-Z-013-SCFI-2015, el apéndice A y el apéndice C o anexos, se consideran de carácter informativo, por lo que se realizará la modificación mencionada, de igual forma se hará la corrección a lo largo de la NOM en donde se haga referencia a éstos.</p>
	<p>El Apéndice C. Numeral 15 y 17 a qué se refiere "Eliminado"? Y numerales 22, 24 y 25 a qué se refiere</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>Apéndice Normativo C</p>

	"No aplica"?	<p>Además se pone a pie del apéndice normativo C la siguiente Nota: Nota: Este Apéndice se extrajo de la Norma B621-14 Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and other large containers for the transportation of dangerous goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8 y 9. Update No. 1 B621-14 July 2018, CSA Group. Ministry of Transport Canada, se conservan los numerales tal como lo precisa esta referencia canadiense.</p> <p>Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se hace una aclaración en la nota al pie de este Apéndice Normativo, que este Apéndice se reprodujo tal como aparece en la referencia canadiense, de lo contrario se alteraría la consecución de la numeración.</p>
--	--------------	---

	<p>Numerales 5.14.2. y 5.14.3. Refieren de placas de certificación. Es adicional a la señalada en numeral 6.1.2? Se sugiere entonces señalarlo en el 5.14.2 que es conforme a la NOM-023, en todo caso.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.14.2 Placa técnica de identificación. Cada autotank debe tener una placa técnica de identificación resistente a la corrosión fijada permanentemente a él. Debe estar colocada en el lado izquierdo del autotank cerca del frente del tanque de carga (o en el tanque que está al frente del autotank de compartimientos múltiples), en un lugar fácilmente visible y accesible, y claramente marcado, estampado, grabado en relieve u otro medio con caracteres de por lo menos 4.76 mm (3/16"), conteniendo la información de las especificaciones que se precisan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Constructor del Tanque. b) Número de Serie del Constructor. <ul style="list-style-type: none"> b.1) Número de identificación vehicular en caso de autotank (semirremolque-remolque). <p>5.14.3 Placa técnica de identificación adicional. Asimismo, se adecúa el numeral 6.1.1 para quedar como sigue: 6.1.1 Constancia de Fabricación y Certificado de Diseño (otorgado por un Organismo de Certificación), la SCT podrá requerir además, cualquier documento que complemente a la Constancia y Certificado mencionados, como: Placa Técnica de Identificación adherida a la pared del tanque (NOM-023-SCT2/2011 vigente o la que la sustituya); Memoria de cálculo y ficha técnica; Planos y cálculos de diseño, Croquis de distribución de la carga, etc., para verificar que el autotank está construido de acuerdo a la presente Norma. De igual forma, se hará la adecuación en el texto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana, en donde se haga referencia a la Placa técnica de identificación.</p>
	<p>Numeral 5.15 Requisitos de registro de fabricante. Nuevamente refieren al ingeniero de diseño que debiera ser el organismo de certificación. Los requisitos de registro debieran ser los de registro de marca?</p>	<p>NO PROCEDENTE Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que se eliminaron los Requisitos para obtener el registro de fabricante de autotankes ante la SCT, para alinearlos a lo establecido en Ley de la Infraestructura de la Calidad. En lo que respecta al registro de marca, es otro requisito al que deberán dar cumplimiento los sujetos obligados cuando así aplique.</p>
	<p>Numeral 5.15.2. señala que cada transportista conservará el certificado hasta se ha puesto en operación. Posterior a ello ya no deberá conservarlo? Aún cuando decida venderlo?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.15.2 Certificado de diseño. Será necesario un certificado firmado por un organismo de certificación autorizado y acreditado, cuando éste exista, certificando que cada uno de dichos autotankes está diseñado, construido y probado, y que cumple con los requerimientos contenidos en la especificación aplicable. Dicho certificado será conservado como lo establece la definición de Certificado de diseño. También se corrigen los consecutivos de los números romanos en el numeral 5.17.1 inciso (9) debido que se saltaron el numero romano (iv). Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que el transportista deberá conservar la constancia de construcción y de diseño del autotank, tal como lo precisa la definición de Certificado de diseño, no obstante si decide venderlo, el autotankista deberá entregar los documentos descritos al comprador. Para no causar confusión se modifica el numeral 5.15.2.</p>
	<p>Numerales 6.1.1. y 6.5. La constancia de fabricación la emitirá el fabricante en tanto no haya Organismos de certificación?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Constancia de fabricación. Es el documento mediante el cual el fabricante o reconstructor hace constar las características, memoria de cálculo, y que garantiza que cada uno de los autotankes que fabrica o reconstruye cumple las especificaciones establecidas en la presente Norma. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se precisa que la constancia de fabricación no requiere de un Organismo de Certificación. Para hacer congruente este término, la definición de Certificado de fabricación que existe actualmente se modifica como Constancia de fabricación, como arriba aparece.</p>

	<p>Numeral 6.2. Por qué mencionan laboratorios de prueba. Se refiere a que éstos deberán realizar las pruebas y las unidades de inspección las verificaciones?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.2 Acreditación y Aprobación. Los Organismos de Certificación y Unidades de Inspección interesadas en evaluar la conformidad de la presente Norma, deberán contar con la Aprobación por parte de la SCT y la Acreditación de la EA autorizada. Transitorio: SEXTO. Una vez que se cuente con un organismo de certificación de producto, la</p>
--	--	---

		<p>SCT exigirá para las altas de vehículos, que estos autotankes certifiquen su diseño.</p> <p>Justificación.</p> <p>No se considera procedente su comentario, el cual no señala una propuesta de modificación del presente Proyecto de la Norma, sin embargo, para aclarar el contenido de este numeral, se modifica como arriba se señala. De igual forma, se incluye el artículo TRANSITORIO que se especifica.</p>
	<p>Numeral 6.3. Refieren a tecnologías alternativas de una Ley abrogada. Habría que hacer mención a la nueva Legislación.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.3 Se aceptará que las empresas fabricantes de autotankes, utilicen materiales, equipos y procedimientos que cumplan con las Normas Oficiales Mexicanas; a falta de éstas, se pueden utilizar o aplicar materiales, equipos, procesos, métodos de prueba, mecanismos, procedimientos o tecnologías alternativas de acuerdo a lo establecido en el artículo 63 de la Ley de Infraestructura de la Calidad.</p> <p>Justificación:</p> <p>El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo, se modifica el texto, a efecto de que se haga mención a lo que establece la Ley de Infraestructura de la Calidad, en cuanto a tecnologías alternativas.</p>
	<p>Se sugiere revisar en lo general del documento, comas, acentuación, empleo adecuado de mayúsculas y minúsculas, adecuado uso de paréntesis y sintaxis.</p>	<p>PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>Se considera procedente su comentario, se revisará la Norma Oficial Mexicana, tal como se propone.</p> <p>Se modificará de forma el Proyecto de la Norma para dar cumplimiento al presente comentario.</p>
	<p>Hay una contradicción o no hay correspondencia entre el numeral 6.5 y los numerales del 6.1.1. al 6.1.4</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6. Procedimiento de Evaluación de la Conformidad, todo autotankes fabricado a partir de la entrada en vigor de la presente Norma, destinado al transporte de materiales y residuos peligrosos, cuyas características de diseño y construcción, correspondan a las especificaciones SCT 406, SCT 407 y SCT 412, de acuerdo al material peligroso a transportar, deberán contar:</p> <p>6.1.1 Constancia de Fabricación y Certificado de Diseño (otorgado por un Organismo de Certificación), la SCT podrá requerir además, cualquier documento que complemente a la Constancia y Certificado mencionados, como: Placa Técnica de Identificación adherida a la pared del tanque (NOM-023-SCT/2011 vigente o la que la sustituya); Memoria de cálculo y ficha técnica; Planos y cálculos de diseño, Croquis de distribución de la carga, etc., para verificar que el autotankes está construido de acuerdo a la presente Norma.</p> <p>6.1.2 Dictamen de inspección, documento emitido como resultado de la inspección y pruebas periódicas establecidas en el numeral 6.12, realizadas a los autotankes por Unidades de Inspección, acreditadas por una EA y Aprobadas por la SCT.</p> <p>6.5 Los fabricantes deberán proporcionar a los compradores de autotankes, los documentos establecidos en el numeral 6.1.1, a efecto de garantizar que los autotankes se fabricaron de acuerdo con la presente Norma y especificación respectiva.</p> <p>Justificación.</p> <p>El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, para que no exista confusión, los numerales del 6.1.1 a 6.1.4 se reducen a 6.1.1 y 6.1.2 y se modifica el numeral 6.5, quedando como arriba se indica.</p>
	<p>Numeral 6.4. sintaxis. El certificado de fabricación es indefinido...</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.4 Las constancias de fabricación son indefinidas, mientras se mantengan las condiciones de integridad estructural de los autotankes, debiendo observar la periodicidad de las pruebas señaladas en el numeral 6.12 de esta misma Evaluación de la Conformidad.</p> <p>Justificación.</p> <p>El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se adecua el numeral en comento, considerando la modificación de la definición que se llevó a cabo anteriormente, por lo que este numeral se corregirá como se señala.</p>
	<p>Numeral 6.5.1. posteriormente, se podrá quitar la placa metálica? Considero que debería permanecer durante su vida útil.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.5.1 La vigencia y periodicidad de las pruebas de integridad estructural de los autotankes, se respaldarán con la documentación siguiente: Dictamen de inspección que otorgue la Unidad de Inspección y un engomado que se adherirá a un costado de la placa de identificación que señalará las fechas de realización y las inspecciones y pruebas efectuadas.</p> <p>Justificación.</p> <p>El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, por lo que para no provocar confusión, se elimina la parte final del párrafo del numeral 6.5.1., para quedar como se menciona.</p>
	<p>Numeral 6.7 a qué se refiere con manifestar su situación ante dgaf? Hay que registrarse?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.7 Toda persona física o moral relacionada en la fabricación, ensamble, carrocería o reconstrucción de autotankes fabricado(s) con especificación SCT, deberá contar con las aprobaciones o autorizaciones, que se le requieran por ésta o por otra dependencia para el desempeño de sus funciones.</p> <p>Justificación.</p> <p>Su comentario no señala una propuesta en concreto, sin embargo se comenta que toda la documentación a que haga referencia esta Norma, deberá ser emitida por un Organismo de Evaluación de la Conformidad que determina el cumplimiento de la presente Norma, tal como lo establece la Ley de Infraestructura de la Calidad y deberá ser presentada ante la DGAF para realizar los diferentes trámites de permiso, emplacamiento, etc., para la operación del Servicio Público o Privado de Autotransporte Federal. A este respecto y para no causar confusión se adecúa el numeral 6.7.</p>

	<p>Numeral 6.8 Se sugiere que las verificaciones y pruebas sean en el domicilio de la Unidad de Inspección, ya que ahí se encuentran los técnicos.</p>	<p>PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.8 Las Unidades de Inspección deberán realizar en sus instalaciones, las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12, tanto como para autotankes nuevos como usados. Los fabricantes podrán obtener la acreditación y aprobación como unidad de inspección previo cumplimiento de requisitos. Excepcionalmente, las inspecciones y pruebas podrán realizarse en las instalaciones del transportista o fabricante por la unidad de inspección previa acreditación de la unidad satélite, conforme a los requisitos que emita la SCT. ...</p>
	<p>El certificado de fabricación quién lo expedirá?</p>	<p>NO PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>Justificación. No se considera procedente su comentario, toda vez que éste no señala una propuesta de modificación, no obstante lo anterior, se precisa que anteriormente se modificó la definición de Certificado de Fabricación, quedando como Constancia de Fabricación, por lo que dicha Constancia deberá ser emitida por el Fabricante.</p>
	<p>Numeral 6.12. Entidades de acreditación, se refiere a las unidades de inspección?</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.12 Inspección y pruebas periódicas. ...En la realización de inspección y pruebas efectuadas por las unidades de inspección, se estará a lo señalado en el numeral 6.3, debiendo observar como mínimo lo dispuesto en el siguiente numeral.</p> <p>6.13 Requerimientos mínimos para la inspección y pruebas. Previo al inicio de la inspección y pruebas, se deberá constatar que el autotankes haya sido lavado y descontaminado (que esté limpio y desgasificado), debiéndose presentar el documento que acredite la limpieza y control de remanentes. La unidad de inspección podrá realizar la limpieza del autotankes, siempre que ésta cuente con el registro correspondiente, de conformidad con la NOM-019-SCT2/2015.</p> <p>Justificación. Su comentario se considera parcialmente procedente, toda vez que el comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo para hacer congruente el Proyecto de la Norma con la Ley de Infraestructura de la Calidad, se realiza la modificación al numeral 6.12 y 6.13.</p>

	<p>Numeral 6.12. La prueba de acoplamiento del perno rey implica el desmonte de la plancha del perno del autotankes. Las Unidades de Inspección realizarían esa labor especializada.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE para quedar como sigue:</p> <p>Se agrega el siguiente párrafo en el numeral 6.8: ... En lo que respecta a la prueba periódica relativa al acoplamiento Perno Rey (OC), el autotankes será el responsable de desmontar y montar este elemento estructural para la realización de dicha prueba, misma que podrá ser efectuada en los talleres del autotankes, o bien por los mecánicos del autotankes en la unidad de inspección.</p> <p>Para quedar finalmente así:</p> <p>6.8 Las Unidades de Inspección deberán realizar en sus instalaciones, las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12, tanto como para autotankes nuevos como usados. Los fabricantes podrán obtener la acreditación y aprobación como unidad de inspección previo cumplimiento de requisitos. Excepcionalmente, las inspecciones y pruebas podrán realizarse en las instalaciones del transportista o fabricante por la unidad de inspección previa acreditación de la unidad satélite, conforme a los requisitos que emita la SCT.</p> <p>En lo que respecta a la prueba periódica relativa al acoplamiento Perno Rey (OC), el autotankes será el responsable de desmontar y montar este elemento estructural para la realización de dicha prueba, misma que podrá ser efectuada en los talleres del autotankes, o bien por los mecánicos del autotankes en la unidad de inspección.</p> <p>Justificación No se considera procedente su comentario toda vez que no señala una propuesta de modificación, no obstante como se precisa anteriormente, se adiciona el siguiente párrafo del numeral 6.8, relativo a la prueba de acoplamiento del perno rey.</p>
	<p>Numeral 6.13 limpieza y descontaminación. Se estima que estos autotankes sólo se limpian, pero no al grado de una descontaminación. Y no es una medida preventiva, sino que debe ser obligatoria.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.13 Requerimientos mínimos para la inspección y pruebas. Previo al inicio de la inspección y pruebas, se deberá constatar que el autotankes haya sido lavado y descontaminado (que esté limpio y desgasificado), debiéndose presentar el documento que acredite la limpieza y control de remanentes. La unidad de inspección podrá realizar la limpieza del autotankes, siempre que ésta cuente con el registro correspondiente, de conformidad con la NOM-019-SCT2/2015.</p> <p>Asimismo, se elimina del numeral 6.13.6 las tablas de espesores I y II para quedar como sigue el inciso c): (c) El resultado de esta prueba se hará constar en un croquis que señale los puntos de aplicación de las mediciones.</p> <p>Justificación. Su comentario se considera procedente parcialmente toda vez que no señala una propuesta de modificación, sin embargo para aclarar el texto del numeral 6.13 y homologarlo con lo que establece la normatividad aplicable se adecúa el texto. Las tablas I y II se eliminan porque no son aplicables para las series SCT 406, SCT 407 y SCT 412.</p>
	<p>6.14.1 f) Se sugiere que también rija el calendario de inspecciones que la SCT publique. Para que las</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue:</p> <p>6.14.1 ...</p>

	<p>transportistas puedan conocer el periodo de verificación y que no sea conforme a la fecha de la misma.</p>	<p>(f) La vigencia del Dictamen de inspección corresponderá a la periodicidad de las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12 de esta Evaluación de la Conformidad, así como al Aviso que al efecto publique la SCT en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>Para aquellos autotranques nuevos que cuenten con Dictamen de pruebas deberán realizar las subsecuentes conforme al Aviso que publique la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a partir del siguiente año lectivo de su año modelo.</p> <p>Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, sin embargo se modifica el numeral 6.14.1 (f), para precisar el procedimiento para la verificación de las pruebas periódicas por parte de la SCT.</p>
	<p>Numeral 10. Ya es Guardia Nacional.</p>	<p>PROCEDENTE, para quedar como sigue: Se modifica el numeral 10 de Vigilancia por Verificación: 10. Verificación La SCT, por conducto de la Dirección General de Autotransporte Federal, y la Guardia Nacional, son las autoridades competentes para verificar el cumplimiento de la presente Norma.</p>

	<p>Numeral 6.13. No se incluye el procedimiento para la prueba del perno rey. Los puntos de la norma 6.13.1 (a) (vii) y (viii) dicen lo siguiente: (vii) Todos los accesorios mayores y aditamentos estructurales de los autotranques, incluyendo aditamentos del sistema de suspensión, estructura de conexión y aquellos elementos del ensamble de la quinta rueda que pueden ser inspeccionados sin desmantelar, buscando corrosión o daños con objeto de que se haga una operación segura. (viii) En autotranques que transportan productos corrosivos, se deberán inspeccionar las áreas que están cubiertas por la quinta rueda cuando menos una vez cada dos años, con objeto de buscar áreas corroidas, con distorsión, desgastadas, soldaduras defectuosas o cualquier otra condición que afecte el transporte seguro. El ensamble de la quinta rueda debe retirarse del tanque para su inspección.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.13.7 Prueba del acoplamiento perno rey (OC) cada dos años. i) Todos los accesorios mayores y aditamentos estructurales de los autotranques, incluyendo aditamentos del sistema de suspensión, estructura de conexión y aquellos elementos del ensamble de la quinta rueda serán inspeccionados sin desmantelar, buscando corrosión o daños para su reparación, con el objetivo de que se realice una operación segura. ii) En autotranques que transporten productos corrosivos, se deberán inspeccionar las áreas que están cubiertas por la plancha del perno rey (OC) cuando menos una vez cada dos años, buscando áreas corroidas, con distorsión, desgastadas, soldaduras defectuosas o cualquier otra condición que afecte el transporte seguro. El ensamble de la plancha del perno rey (OC) debe retirarse del autotranque para realizar la inspección, lo que será responsabilidad del permisionario o quien tenga la legal posesión del autotranque.</p> <p>Justificación. Se considera parcialmente procedente, toda vez que el comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se crea el numeral 6.13.7 Prueba del acoplamiento perno rey cada dos años, mismo que formaba parte del numeral 6.13.1 (a) (vii) y (viii) eliminando estos párrafos de dicho numeral.</p>
<p>ANTP</p>	<p>5.1.3 Las personas físicas o morales dedicadas a la construcción de autotranques sujetos a la presente NOM, deberán registrarse ante la SCT demostrando su capacidad técnica e infraestructura necesaria para su cumplimiento, así como ante la Secretaría de Economía para los fines conducentes. Además, la empresa constructora deberá designar a un Ingeniero responsable del diseño de los autotranques, quien deberá acreditar su competencia técnica ante la SCT, con su respectiva cédula profesional. Comentario: Generar un código o número de registro a cada Ingeniero de diseño acreditado por SCT, para consulta de autotransportistas.</p>	<p>NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente, toda vez que este numeral se eliminó por considerar que este es un requerimiento que deberá ser emitido por un Organismo de Certificación de conformidad con la Ley de Infraestructura de la Calidad.</p>
	<p>5.1.4.1 Para la obtención del permiso de circulación de los autotranques diseñados bajo la presente NOM, el transportista deberá proporcionar: - Una constancia de cumplimiento de la presente NOM, emitida por el constructor o importador, donde se indique que el vehículo marca, año/modelo, número de serie, cumple con las especificaciones técnicas que establece la presente NOM. - Un dictamen de los resultados de las pruebas establecidas en el punto 6.12 de la presente NOM, realizado a través de una Unidad de Verificación acreditada y aprobada por la SCT. (Apéndice Informativo A) - Memoria de cálculo, que contenga como mínimo la información del (Apéndice informativo B). - Plano de diseño que incluya dimensiones generales y distribución de pesos. - Fotografía de la Placa técnica de acuerdo con la NOM-023-SCT2-2011 o la que la sustituya. - La selección de autotranques (apartado C) deberá ser el adecuado para cada Número ONU que se solicite. Comentario: Incluir en la memoria de cálculo los resultados del</p>	<p>NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente, toda vez que para la obtención del permiso, el autotransportista deberá presentar entre otros documentos ante la SCT, la Constancia de fabricación, y el Certificado de diseño, y este último estará soportado con la documentación técnica que garantice que el autotranque está construido de acuerdo a la presente NOM.</p>

análisis de elemento finito. Que considere las tensiones y esfuerzos resultantes de la operación y volcadura del autotank.

5.3.1.1 Valores de esfuerzo. El valor máximo de esfuerzo calculado en cualquier punto de la pared del autotank, no debe exceder el 25% de la resistencia a la tensión del material de diseño o del máximo esfuerzo de tensión.

Comentario:

Especificar la resistencia a considerar, cedencia o ruptura; en todo caso, se debiera considerarse a los esfuerzos de cedencia.

NO PROCEDENTE

Justificación.

El numeral 5.2.1.1 de la Normal establece las especificaciones mínimas de los metales a usar, haciendo referencia a los esfuerzos de cedencia y tensión.

5.2.1.1 ...

Se permite el uso de aceros con las siguientes especificaciones mínimas.

	Aceero al carbón (AC)	Aceero de alta resistencia baja aleación (AARDA)	Aceero inoxidable austenítico (AIA)
	kg/cm ²	kg/cm ²	kg/cm ²
Esfuerzo de Cedencia	1 750	3 164.5	1 750
Esfuerzo Máximo a la Tensión	3 164.5	4 219.4	4 922.6
Estiramiento de la Muestra	5 cm		
Estiramiento en Porcentaje	20	25	30

5.8.1.1 Todos los domos pasahombres, resumidero, o aditamentos que sobresalgan de la pared del autotank y retengan producto en cualquier posición del tanque, deben ser protegidos con elementos igual de resistentes como la pared del tanque y tener un espesor al menos igual a la especificación del autotank. Dicha protección localizada por debajo de 1/3 de la circunferencia del tanque (o sección transversal para los tanques no circulares) se extiende más de la mitad de su diámetro en el punto de unión (unión de protección y el tanque) a más de 4 pulgadas de la pared del autotank, situado en la parte superior a 2/3 de la circunferencia del tanque (o sección transversal para los tanques no circulares) esta protección se extiende a más de 1/4 de su diámetro o más de 2 pulgadas desde el punto de unión de dicho autotank, debe tener una protección contra daños y accidentes, de acuerdo a lo siguiente:

(i) Como se especifica en esta sección.

(ii) Las estructuras o dispositivos de protección deben ser 125 por ciento más fuertes que lo requerido como protección contra daños por accidente; o

(iii) Unidos al tanque de acuerdo con los requisitos del párrafo 5.8.1.3.

Comentario:

Debe ser más claro en la especificación del largo de la protección.

NO PROCEDENTE

Justificación.

No propone una redacción, por lo que el numeral en comento se conservará tal como lo establece la referencia bibliográfica, esto es, como se propuso inicialmente en el Proyecto, considerando que otorga suficiente claridad.

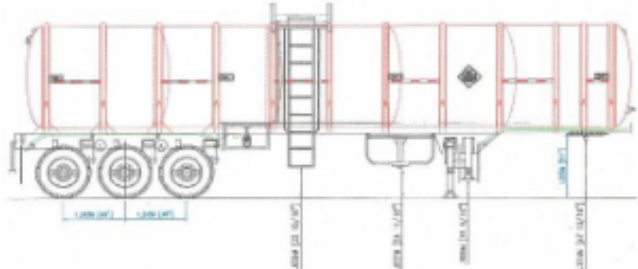
5.8.1.5 Claro mínimo sobre la carretera. La altura mínima sobre la carretera de cualquier componente de autotank o mecanismo de protección localizado entre alguno de los dos ejes adyacentes en un vehículo o combinación de vehículos, será de por lo menos 1.27 centímetros por cada 30.48 centímetros de separación entre dichos ejes y, en ningún caso, menor de 30.48 centímetros, excepto que el claro mínimo sobre la carretera para los patines del autotank u otros dispositivos a no más de 304.8 centímetros de un eje no deberá ser menor a 30.48 centímetros. Estas

PARCIALMENTE PROCEDENTE para quedar como sigue:

5.8.1.5 ...

Estas medidas deben ser calculadas con el peso máximo del vehículo, como se muestra en la Figura No. 1.

Figura No. 1

	<p>medidas deben ser calculadas con el peso máximo del vehículo.</p> <p>Comentario: Incluir algún diagrama o dibujo de ayuda para interpretar correctamente las excepciones y lo especificado de los patines.</p>	 <p>Asimismo, se adecúa la fórmula del numeral 5.18.4 inciso (3) quedando como sigue:</p> $C = 520 \left[K \left(\frac{2}{K+1} \right)^{\frac{K+1}{K-1}} \right]^{0.5}$ <p>Justificación. Por lo que el numeral en comento se considera que otorga claridad con los diagramas nuevos. Y la fórmula muestra mayor claridad.</p>
<p>5.8.2...</p> <p>Elementos estructurales, tales como los bastidores de suspensión, protectores de volcadura y anillos externos, cuando sea posible deberán ser utilizados como partes para fijar accesorios y cualquier otro aditamento al autotanque.</p> <p>Comentario: Todos los accesorios para los autotanques deberán estar sujetos preferentemente de elementos estructurales, tales como como los bastidores de suspensión, protectores de volcadura y anillos externos; y en caso de no poder cumplir con lo anterior, podrán montarse sobre la estructura del tanque.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Justificación. No propone una redacción, toda vez que el numeral 5.8.2 prevé este requerimiento, como sigue: 5.8.2 tercer párrafo La soldadura de cualquier aditamento al cuerpo o tapa deberá hacerse a un asiento de montaje. El espesor del asiento de montaje no deberá ser menor que el envolvente del cuerpo o tapa a la cual es acoplado. Un asiento deberá extenderse por lo menos 5 cm en cada dirección de cualquier punto de fijación de un aditamento. Los asientos deberán tener esquinas redondeadas, estar formadas de tal manera que se eviten las concentraciones de esfuerzos sobre el cuerpo o tapa. El asiento de montaje deberá tener soldadura continua en todo el perímetro.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Justificación. No propone una redacción, el numeral 5.8.2 pertenece al numeral 5.8 Protecciones contra daños por accidentes.</p>
<p>5.8.2.1 Toda protección o dispositivo debe ser capaz de soportar una fuerza de 70,307 Kg (155,000 libras) (basado en la última resistencia del material) desde la parte frontal, lateral o trasera, distribuidos uniformemente sobre cada superficie del dispositivo, en un área que no exceda de 0.5574 metros cuadrados (6 pies cuadrados) y una anchura que no exceda de 1.829 metros (6 pies). Los componentes de la suspensión y elementos estructurales de montaje pueden ser utilizados para proporcionar todo, o parte de esta protección. El dispositivo debe extenderse a no menos de 0.1524 metros (6 pulgadas) más allá de cualquiera de los componentes que puede contener producto en tránsito.</p> <p>Comentario: Debe dejar claro que se están especificando son dispositivos de seguridad contra impacto.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Justificación. No propone una redacción, el numeral 5.8.2.1 pertenece al numeral 5.8 Protecciones contra daños por accidentes.</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Justificación. No propone una redacción, el Proyecto de la Norma ya prevé estos cálculos que se especifican en los numerales 5.3.3.1 y 5.3.3.2.</p>

	<p>5.10 Alivio de presión.</p> <p>5.10.1 Cada autotanque o compartimento debe estar equipado con válvulas y dispositivos de seguridad para aliviar la presión y/o vacío de conformidad con esta sección y las especificaciones individuales aplicables.</p> <p>El sistema de alivio de presión y/o vacío debe estar diseñado para operar y tener la capacidad suficiente para impedir la rotura del autotanque o su colapso debido al exceso de presión o el vacío resultante del proceso de vaciado y/o llenado, calentamiento o enfriamiento del material o producto. Todos estos dispositivos estarán en contacto con la fase de vapor del producto transportado. Las válvulas de cierre no deberán instalarse entre la salida del producto y el dispositivo de seguridad. Los sistemas de alivio de presión no están obligados a ajustarse con el Código ASME.</p> <p>Comentario: En el cálculo del esfuerzo del diseño del tanque, debiera considerarse la presión máxima de apertura de válvula de seguridad, para asegurar que no existen daños en caso de que la presión de diseño se exceda</p>	<p>NO PROCEDENTE</p> <p>Justificación. No propone una redacción, el Proyecto de la Norma ya prevé estos cálculos que se especifican en los numerales 5.3.3.1 y 5.3.3.2.</p>
--	---	---

(5.3.3.2).		
	<p>5.14.2 Placa metálica de certificación. Cada autotank debe tener una placa metálica de certificación resistente a la corrosión fijada permanentemente a él. La siguiente información debe estar marcada en la placa metálica del autotank, adicional a cualquier información pertinente requerida. Se pueden utilizar abreviaturas colocadas entre paréntesis:</p> <p>Comentario: Incluir en la "placa metálica de certificación" el código o número de registro del Ingeniero de diseño acreditado por SCT.</p>	<p>NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente, este numeral se eliminó por considerar que este es un requerimiento que deberá ser emitido por un Organismo de Certificación de conformidad con la Ley de Infraestructura de la Calidad.</p>
	<p>5.15.2 Certificado de diseño. Será necesario un certificado firmado por un organismo de certificación autorizado y acreditado, cuando éste exista, certificando que cada uno de dichos autotankes está diseñado, construido y probado, y que cumple con los requerimientos contenidos en la especificación aplicable. Dicho certificado será conservado en los archivos del transportista hasta después que dicho autotank se ha puesto en circulación.</p> <p>Comentario: ¿Cuál es el medio por el cual SCT comunicara cuando existan los organismos de certificación? ¿Cuántos tiempos después de que el autotank está en operación, el transportista debe conservar el certificado correspondiente?</p>	<p>NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente su comentario, toda vez que no señala modificación a la Norma, no obstante se precisa que la SCT emitirá la Convocatoria para la operación de los Organismos de Certificación y Unidades de Inspección, una vez que estén acreditados y aprobados por la SCT, se publicarán en el DOF o en la página de la SCT para hacerlos del conocimiento del público en general. Con respecto al tiempo para conservar el Certificado de Diseño, la definición así lo establece.</p>
	<p>6.2 Acreditación y Aprobación. Los Organismos de Certificación, Laboratorios de Prueba y las Unidades de Verificación interesadas en evaluar la conformidad de la presente Norma Oficial Mexicana, deberán contar con la Aprobación por parte de la DGAF y la Acreditación de la Entidad de Acreditación autorizada.</p> <p>Comentario: La DGAF comunicara el listado o base de datos de los Organismos de Certificación, Laboratorios de Prueba y las Unidades de Verificación acreditados.</p>	<p>NO PROCEDENTE Justificación. No se considera procedente su comentario, toda vez que no señala modificación a la Norma, no obstante se precisa que la SCT publicará en su página, el padrón de Organismos de Certificación y Unidades de Inspección acreditados y aprobados por la SCT.</p>
	<p>6.6 Las Unidades de Inspección elaborarán Dictamen de Verificación (inspección) de las pruebas realizadas, anotando las inconformidades detectadas para su corrección, quedando el autotank fuera de servicio hasta que corrijan las deficiencias señaladas y se obtenga el Dictamen de Verificación favorable.</p> <p>Comentario: Establecer un procedimiento que asegure que los autotankes con Dictamen de Verificación No Favorable, no circulen u operen hasta obtener un Dictamen de Verificación Favorable.</p>	<p>PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.6 Las Unidades de Inspección elaborarán el Dictamen de las inspecciones y pruebas realizadas, anotando las inconformidades detectadas para su corrección. Una vez que corrijan dichas deficiencias señaladas, deberán ser sometidos únicamente a las pruebas que no fueron superadas.</p> <p>Justificación. Se considera parcialmente procedente, toda vez que no señala una propuesta en concreto. Se estima que el declarar un vehículo fuera de servicio es un acto que le corresponde a la autoridad, mismo que quedara definido que para el efecto publique la Secretaría, por lo que se adecuó el numeral 6.6.</p>