

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTA a los comentarios del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-002-ARTF-2018, Sistema Ferroviario-Seguridad-Inspección del equipo tractivo, publicado el 25 de octubre de 2018.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-002-ARTF-2018, SISTEMA FERROVIARIO-SEGURIDAD-INSPECCIÓN DEL EQUIPO TRACTIVO, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 25 DE OCTUBRE DE 2018.

M. en C. Alejandro Álvarez Reyes, Titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario (CCNN-TF), con fundamento en los artículos 36 fracciones I, VII, y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracción II y XVI; 47 fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 2 fracción V, 6 Bis fracciones I y 28 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 2 fracciones X, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85 y 222, 223 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 40 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Segundo del Decreto por el que se crea la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; publica las respuestas a los comentarios recibidos al Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-002-ARTF-2018, Sistema Ferroviario – Seguridad – Inspección del equipo tractivo, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de octubre de 2018.

Empresas e instituciones que presentaron comentarios durante el periodo de consulta pública.

- TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.

				Respuesta a comentarios del PROY-NOM-002-ARTF-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de octubre de 2018.	
Nombre	Capítulo No./ Inciso No./ Anexo (ej. 3.1)	Tipo de comentario	Texto original y comentarios (justificación para el cambio)	Cambio propuesto	Resolución CCNN-TF
TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.	3	te	TEXTO ORIGINAL "3. Definiciones y abreviaturas Para los propósitos del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, se aplican los términos, definiciones y abreviaturas siguientes: ..." COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN Considero agregar las siguientes abreviaturas y definiciones:	ARFT Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario APT Aparato de Principio de Tren CDT Sistema de Control Directo de Tráfico Control Directo de Tráfico Instalaciones en las que se efectúa el despacho de trenes que rige su movimiento sobre tramos definidos a través del sistema de radiocomunicación. Equipo Tractivo Vehículo ferroviario autopropulsado que se utiliza en las vías férreas para el movimiento de equipo ferroviario.	TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V. Con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 33 de su Reglamento, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario analizaron el comentario, y por consenso, decidieron aceptar parcialmente, se añaden las siguientes definiciones, para quedar como sigue: "3.4 ARFT Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario 3.8 Control Directo de Tráfico Instalaciones en las que se efectúa el despacho de trenes que rige su movimiento sobre tramos definidos a través del sistema de radiocomunicación. 3.12 equipo tractivo Vehículo ferroviario autopropulsado para el movimiento del equipo

				Respuesta a comentarios del PROY-NOM-002-ARTF-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de octubre de 2018.	
Nombre	Capítulo No./ Inciso No./ Anexo (ej. 3.1)	Tipo de comentario	Texto original y comentarios (justificación para el cambio)	Cambio propuesto	Resolución CCNN-TF

					ferroviario"
TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.	4.10	te	TEXTO ORIGINAL En locomotoras equipadas con dispositivos conocidos como "Alertor" o "Alertador" y "Aparato de Principio de Tren" (APT), éstos deben funcionar adecuadamente. COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN Hace falta definir en la norma con más detalle el concepto "Aparato de Principio de Tren" (APT). Es un concepto muy abierto podría ser algún dispositivo que este en la cabina de la locomotora, o se refiere al aparato de vía en campo.		TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V. Con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 33 de su Reglamento, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario analizaron el comentario, y por consenso, decidieron no aceptar el comentario, toda vez que el objetivo de la NOM es respecto a los parámetros de seguridad que debe cumplir el equipo tractivo ferroviario. Siendo un requisito general, no es necesario describir a detalle el concepto de Aparato de Principio de Tren.
TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.	4.10	te	TEXTO ORIGINAL El equipo de radiocomunicación debe funcionar adecuadamente en todo momento. SIN COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN	El equipo de radiocomunicación debe funcionar adecuadamente en todo momento con el Control Directo de Tráfico (CDT) con el propósito de solicitarle su autorización y mantenerlo informado para cada movimiento que realice el Tren.	TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V. Con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 33 de su Reglamento, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario analizaron el comentario, y por consenso, decidieron aceptarlo para quedar como sigue: <i>"El equipo de radiocomunicación debe funcionar adecuadamente en todo momento con el Control Directo de Tráfico (CDT) con el propósito de solicitarle su autorización y mantenerlo informado para cada movimiento que realice el Tren."</i>
TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.	4.11	ge	SIN TEXTO ORIGINAL COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN Sería importante agregar un punto donde se especifique a que Kilometraje debe sacarse de circulación o servicio operativo la locomotora para su Mantenimiento Mayor		TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V. Con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 33 de su Reglamento, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario analizaron el comentario, y por consenso, decidieron aceptar parcialmente, se establece las siguientes opciones en cuanto a las inspecciones y reparaciones para el equipo tractivo. <i>"Las inspecciones y reparaciones para el Equipo Tractivo pueden realizarse de la siguiente manera:</i> <i>1) Inspección diaria o de viaje.</i> <i>2) Inspección trimestral o de 48,000 km de recorrido.</i>

					3) Inspección semestral o de 96,000 km de recorrido. 4) Reparación 12 meses o de 192,000 km de recorrido. 5) Reparación 24 meses o de 384,000 km de recorrido. 6) Reparación de 4 o 6 años, o de 768,000 km o de 1,152,000 km de recorrido, respectivamente. 7) Reparación de 8 o 12 años, o de 1,536,000 km o de 2,304,000 km de recorrido, respectivamente. Cuando se trate de equipo de nuevas generaciones, las inspecciones y reparaciones se podrán efectuar de la siguiente forma: 1) Inspección diaria o de viaje. 2) Inspección trimestral. 3) Inspección semestral. 4) Reparación de 12 meses. 5) Reparación de 24 meses. 6) Reparación de 4, 6, 7 u 8 años. 7) Reparación de 10 y 12 años."
TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V.	4.11	te	SIN TEXTO ORIGINAL COMENTARIO/JUSTIFICACIÓN Considero agregar un párrafo donde se establezca la seguridad a través del campo o sitio, es decir, para cuando la locomotora requiera realizar un cambio de vía. Se sugiere el siguiente párrafo:	En las vías se encuentran instalados equipos con indicadores luminosos de cambio de aguja (estos deben funcionar adecuadamente en todo momento), este equipo es un semáforo el cual indica la posición de la aguja y su principal objetivo es informar al maquinista hacia que vía se encuentra alineada en cuanto a su posición actual y así poder evitar que se realice una maniobra inadecuada, el cambio de posición de las agujas se realiza de manera manual.	TÜV Rheinland de México, S.A. de C.V. Con fundamento en los artículos 64 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el artículo 33 de su Reglamento, los miembros del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario analizaron el comentario, y por consenso, decidieron aceptarlo para quedar como sigue: <i>"En las vías se encuentran instalados equipos con indicadores luminosos de cambio de aguja (estos deben funcionar adecuadamente en todo momento), este equipo es un semáforo el cual indica la posición de la aguja y su principal objetivo es informar al maquinista hacia qué vía se encuentra alineada en cuanto a su posición actual y así poder evitar que se realice una maniobra inadecuada, el cambio de posición de las agujas se realiza de manera manual."</i>

3.- Tipo de comentario: **ge** = general **te** = técnico **ed** = editorial

NOTA Columnas 1, 2, 4, 5 son obligatorias

Ciudad de México a 7 de marzo de 2019.- El Titular de la Agencia Reguladora de Transporte Ferroviario y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario, **Alejandro Álvarez Reyes**.- Rúbrica.