

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

ACUERDO por el que se actualiza la Carta de Porte en Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares.

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

JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 fracciones IX y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 2o. fracción II, 5o., párrafo segundo, fracción I, 8o., fracciones I y XI; 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 74 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares y; 1o., 2o., fracción I, 4o. y 22 fracciones XII y XLI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el artículo 10 de la Ley de Planeación, los proyectos de iniciativas de leyes, reglamentos, decretos y acuerdos que formule el Ejecutivo Federal, señalarán las relaciones que, en su caso, existan entre el proyecto de que se trate y el Plan Nacional de Desarrollo y los programas respectivos.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 en su Apartado III Economía, dentro del rubro denominado "Impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo", contempla que el sector público fomentará la creación de empleos mediante programas sectoriales, proyectos regionales y obras de infraestructura.

Que el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCyT), cumple con lo establecido por los artículos 16, fracción III de la Ley de Planeación y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; en el instrumento de planeación, que conducirá los esfuerzos del Sector en su conjunto; se identifican los Objetivos y Estrategias Prioritarias, las Acciones puntuales, así como las Metas de Bienestar y Parámetros para dar cumplimiento a la Misión de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, que pretende fundamentalmente, contribuir al bienestar social y al desarrollo regional de nuestro país.

Que de conformidad con lo que determina el "Objetivo Prioritario 2 Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCyT): *contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular en las regiones de menor crecimiento, cuente con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional*" y considerando que el autotransporte es el principal modo de transporte del país, ya que participa con 5.6% del PIB nacional, contribuye con más de 83% del PIB del sector transportes, traslada en promedio el 56% del volumen de carga doméstica y 96% de los pasajeros.

Que a la Secretaría de infraestructura, Comunicaciones y Transportes le corresponde formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país, según lo establecido en el artículo 36, fracción I de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Que es obligación de los permisionarios de los servicios de autotransporte federal de carga general, carga especializada en sus distintas modalidades y transporte privado de carga, así como los servicios auxiliares de paquetería y mensajería y de arrastre y salvamento de vehículos, emitir por cada embarque, con motivo del transporte de bienes, mercaderías o cosas o por cada vehículo objeto del servicio, una carta de porte debidamente requisitada y con determinadas características, que además de cumplir con los requisitos fiscales, cumpla con las obligaciones establecidas en distintos cuerpos legales y reglamentarios como son la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Código Fiscal de la Federación, el Código de Comercio, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y el Reglamento de Paquetería y Mensajería, así como la Resolución Miscelánea Fiscal vigente.

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 78 del Código de Comercio, en las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados; en tanto que en el artículo 581 del mismo cuerpo legal, se establece la obligación que tiene el porteador de mercancías de expedir al cargador, una carta de porte con la información que en el mismo precepto se detalla.

Que para efecto de incentivar el uso adecuado de la carta de porte, el 15 de diciembre de 2015 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la *"CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos"*.

Que de conformidad con los artículos 29 y 29-A del Código Fiscal de la Federación, el Servicio de Administración Tributaria se encuentra facultado para establecer las características de los comprobantes fiscales que servirán para amparar el transporte de las mercancías, así como de los comprobantes que amparen operaciones realizadas con el público en general.

Que en términos de la regla 2.7.1.8 de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2020, el Servicio de Administración Tributaria publicó en su Portal de Internet los complementos que deben emitir los contribuyentes de sectores o actividades específicas, como son los transportistas con permisos emitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Autotransporte Federal, los cuales deben incorporarse a los CFDI que expidan, mismos que son de uso obligatorio, y para el registro de los datos solicitados en los referidos complementos, debiendo cumplir con los criterios establecidos en la documentación técnica de los complementos así como en las guías o instructivos de llenado del CFDI publicados en el citado Portal.

Que conforme con lo dispuesto en la regla 2.7.1.9 de la tercera versión anticipada de la tercera resolución de modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, para los efectos del artículo 29, penúltimo párrafo del Código Fiscal de la Federación, los contribuyentes dedicados al servicio de transporte de carga general y especializada, que circulen por vía terrestre, férrea, marítima o aérea, así como los que presten el servicio de paquetería y mensajería, de grúas de arrastre y de grúas de arrastre y salvamento y depósito de vehículos, así como de traslado de fondos y valores o materiales y residuos peligrosos, entre otros servicios que impliquen la transportación de bienes o mercancías, deben expedir un CFDI de tipo ingreso con los requisitos establecidos en el artículo 29-A del Código Fiscal de la Federación al que deben incorporar el complemento Carta Porte, que para tales efectos se publique en el Portal del SAT. El referido CFDI y su complemento amparan la prestación de estos servicios y acreditan el transporte y la legal tenencia de los bienes o mercancías con su representación impresa en papel o en formato digital.

Que conforme a la citada regla el transportista podrá acreditar la legal estancia y/o tenencia de los bienes y mercancías de procedencia extranjera durante su traslado en territorio nacional con el CFDI de tipo ingreso al que se le incorpore el complemento Carta Porte, siempre que en dicho comprobante se registre el número del pedimento de importación.

Que según lo establecido por la regla 2.7.1.51. de la tercera versión anticipada de la tercera resolución de modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, conforme los efectos del artículo 29, penúltimo párrafo del Código Fiscal de la Federación, los propietarios, poseedores o tenedores de mercancías o bienes que formen parte de sus activos, podrán acreditar el transporte de los mismos cuando se trasladen con sus propios medios, inclusive grúas de arrastre y vehículos de traslado de fondos y valores, en territorio nacional por vía terrestre, mediante la representación impresa en papel o en formato digital, del CFDI de tipo traslado expedido por ellos mismos, al que deberán incorporar el complemento Carta Porte de conformidad con el "Instructivo de llenado del CFDI al que se le incorpora el Complemento Carta Porte".

Que de conformidad con lo establecido en el artículo Trigésimo Sexto Transitorio, de la Resolución Miscelánea Fiscal aludida, en correlación con el artículo Décimo Primero Transitorio de la PRIMERA Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de mayo de 2021, se dispuso la entrada en vigor del complemento Carta Porte.

Que según lo señalado por el resolutivo segundo de la primera versión anticipada de la Tercera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 donde se reforma el artículo Décimo Primero transitorio de la Primera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el DOF el 3 de mayo de 2021, para señalar que los efectos de las reglas 2.7.1.8., y 2.7.1.9., así como el artículo Trigésimo Sexto Transitorio de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, donde se establece que el uso del complemento Carta Porte, será obligatorio a partir del 1 de diciembre de 2021, por lo que, teniendo en cuenta las disposiciones referidas, esta Dependencia del Poder Ejecutivo Federal busca simplificar el cumplimiento de la normatividad administrativa a los permisionarios de autotransporte federal, transporte privado y sus servicios auxiliares.

Que bajo dicho contexto, la revisión y actualización del marco normativo que regula la operación y funcionamiento de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes constituye un proceso permanente y participativo para integrar una fuente de información confiable y actualizada que provea certeza jurídica tanto para los transportistas, como para los servidores públicos de la Secretaría comisionados para la inspección, verificación y vigilancia de los servicios de autotransporte, transporte privado y sus servicios auxiliares, así como a los elementos de la Guardia Nacional encargados de su atención, en virtud de lo cual expido el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE ACTUALIZA LA CARTA DE PORTE EN AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y SUS SERVICIOS AUXILIARES

ARTÍCULO PRIMERO.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para efectos de lo previsto por los artículos 2, fracción II, 58, 66 y 69 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás disposiciones aplicables en la materia, considerará como carta de porte al denominado complemento Carta Porte del Comprobante Fiscal Digital por Internet (CFDI) emitido en términos de lo dispuesto en los artículos 29, tercer párrafo y 29-A del Código Fiscal de la Federación, en relación con las reglas 2.7.1.8. 2.7.1.9., 2.7.1.51., 2.7.1.53., 2.7.1.55., 2.7.1.56. y 2.7.1.57. de la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021 y subsecuentes, en archivo digital a través de dispositivos electrónicos o bien mediante su representación impresa.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento en lo conducente, de lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, el Código de Comercio, el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y el Reglamento de Paquetería y Mensajería y demás disposiciones aplicables en la materia.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El complemento Carta Porte que se incorpora al CFDI de tipo Ingreso, en los términos señalados en el primer párrafo del artículo primero del presente Acuerdo, es el título legal del contrato entre el transportista y el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" que contrata el servicio, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran con motivo del servicio de transporte, siendo el instrumento comprobatorio de la recepción o entrega de las cosas, bienes mercancías o vehículo objeto de servicio, de su legal posesión, traslado o transporte, aplicable en el servicio de autotransporte federal de carga general o especializada en sus distintas modalidades, paquetería y mensajería, así como el servicio de arrastre y arrastre y salvamento de vehículos.

En el transporte privado de carga el permisionario acreditará el transporte de sus bienes o mercancías, a través de un CFDI de tipo Traslado con Complemento Carta Porte.

ARTÍCULO TERCERO.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través de los servidores públicos comisionados para la inspección, verificación y vigilancia, dependientes de la Dirección General de Autotransporte Federal o los Centros SCT en cada uno de los Estados que integran la Federación, verificará en Centros Fijos de Verificación de Peso y Dimensiones y a través de visitas de inspección, el cumplimiento del complemento Carta Porte incorporado al CFDI de tipo traslado o de ingreso, según corresponda, conforme a la normatividad aplicable, con independencia de las atribuciones que tiene conferidas la Guardia Nacional dependiente de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, para realizar dichas verificaciones cuando las mercancías sean transportadas en vehículos o unidades motrices que circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación.

ARTÍCULO CUARTO.- Las condiciones de prestación de los servicios de transporte de bienes, mercancías o vehículos, por los caminos y puentes de jurisdicción federal, se consignarán en las cláusulas del contrato de prestación de servicios que ampara la carta porte, mismas que son obligatorias para todos los transportistas y formarán parte integral en la representación impresa, en papel o en formato digital, del CFDI de tipo traslado o ingreso con complemento Carta Porte, en los términos del Anexo Único del presente Acuerdo.

ARTÍCULO QUINTO.- Para la interpretación y casos no previstos en el presente Acuerdo, así como en las condiciones contenidas en el Anexo Único, se someterán por la vía administrativa a la consideración de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Autotransporte Federal.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor una vez que sea obligatorio el uso del complemento Carta Porte a que se refieren las reglas 2.7.1.8., 2.7.1.9. y 2.7.1.51. de la Tercera Resolución de Modificaciones a la Resolución Miscelánea Fiscal para 2021, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de noviembre de 2021.

SEGUNDO.- Se abroga la "CIRCULAR por la que se aprueban los modelos de Carta de Porte-Traslado o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías pre-impresa y Carta de Porte o Comprobante para Amparar el Transporte de Mercancías Digital por Internet (CFDI) que autoriza el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de jurisdicción federal, así como indicaciones generales, formato e instructivo de requisitos y condiciones de transporte y anexos", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 2015.

Dado en la Ciudad de México, a 9 de diciembre de 2021.- El Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Ing. **Jorge Arganis Díaz Leal**.- Rúbrica.

ANEXO ÚNICO

CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS QUE AMPARA EL COMPLEMENTO CARTA PORTE.

PRIMERA.- Para los efectos del presente contrato de transporte se denomina "Transportista" al que realiza el servicio de transportación y "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" al usuario que contrate el servicio o remite la mercancía.

SEGUNDA.- El "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" es responsable de que la información proporcionada al "Transportista" sea veraz y que la documentación que entregue para efectos del transporte sea la correcta.

TERCERA.- El "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" debe declarar al "Transportista" el tipo de mercancía o efectos de que se trate, peso, medidas y/o número de la carga que entrega para su transporte y, en su caso, el valor de la misma. La carga que se entregue a granel podrá ser aforada en metros cúbicos con la conformidad del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario".

CUARTA.- Para efectos del transporte, el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" deberá entregar al "Transportista" los documentos que las leyes y reglamentos exijan para llevar a cabo el servicio, en caso de no cumplirse con estos requisitos el "Transportista" está obligado a rehusar el transporte de las mercancías.

QUINTA.- Si por sospecha de falsedad en la declaración del contenido de un bulto el "Transportista" desee proceder a su reconocimiento, podrá hacerlo ante testigos y con asistencia del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" o del consignatario. Si este último no concurriere, se solicitará la presencia de un inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y se levantará el acta correspondiente. El "Transportista" tendrá en todo caso, la obligación de dejar los bultos en el estado en que se encontraban antes del reconocimiento.

SEXTA.- El "Transportista" deberá recoger y entregar la carga precisamente en los domicilios que señale el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario", ajustándose a los términos y condiciones convenidos. El "Transportista" sólo está obligado a llevar la carga al domicilio del consignatario para su entrega una sola vez. Si ésta no fuera recibida, se dejará aviso de que la mercancía queda a disposición del interesado en las bodegas que indique el "Transportista".

SÉPTIMA.- Si la carga no fuere retirada dentro de los 30 días hábiles siguientes a aquél en que hubiere sido puesta a disposición del consignatario, el "Transportista" podrá solicitar la venta en subasta pública con arreglo a lo que dispone el Código de Comercio.

OCTAVA.- El "Transportista" y el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" negociarán libremente el precio del servicio, tomando en cuenta su tipo, característica de los embarques, volumen, regularidad, clase de carga y sistema de pago.

NOVENA.- Si el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" desea que el "Transportista" asuma la responsabilidad por el valor de las mercancías o efectos que él declare y que cubra toda clase de riesgos, inclusive los derivados de caso fortuito o de fuerza mayor, las partes deberán convenir un cargo adicional, equivalente al valor de la prima del seguro que se contrate, el cual se deberá expresar en un CFDI con Complemento Carta Porte.

DÉCIMA.- Cuando el importe del flete no incluya el cargo adicional, la responsabilidad del "Transportista" queda expresamente limitada a la cantidad equivalente a 15 Unidades de Medida y Actualización (UMAS) por tonelada o cuando se trate de embarques cuyo peso sea mayor de 200 kg., pero menor de 1000 kg; y 4 UMAS por remesa cuando se trate de embarques con peso hasta de 200 kg.

DÉCIMA PRIMERA.- El precio del transporte deberá pagarse en origen, salvo convenio entre las partes de pago en destino. Cuando el transporte se hubiere concertado "Flete por Cobrar", la entrega de las mercancías o efectos se hará contra el pago del flete y el "Transportista" tendrá derecho a retenerlos mientras no se le cubra el precio convenido.

DÉCIMA SEGUNDA.- Si al momento de la entrega resultare algún faltante o avería, el consignatario podrá formular su reclamación por escrito al "Transportista", dentro de las 24 horas siguientes.

DÉCIMA TERCERA.- El "Transportista" queda eximido de la obligación de recibir mercancías o efectos para su transporte, en los siguientes casos:

a) Cuando se trate de carga que por su naturaleza, peso, volumen, embalaje defectuoso o cualquier otra circunstancia no pueda transportarse sin destruirse o sin causar daño a los demás artículos o al material rodante, salvo que la empresa de que se trate tenga el equipo adecuado.

b) Las mercancías cuyo transporte haya sido prohibido por disposiciones legales o reglamentarias. Cuando tales disposiciones no prohíban precisamente el transporte de determinadas mercancías, pero sí ordenen la presentación de ciertos documentos para que puedan ser transportadas, el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" estará obligado a entregar al "Transportista" los documentos correspondientes.

DÉCIMA CUARTA.- Los casos no previstos en las presentes condiciones y las quejas derivadas de su aplicación se someterán por la vía administrativa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

DÉCIMA QUINTA.- Para el caso de que el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" contrate carro por entero, éste aceptará la responsabilidad solidaria para con el "Transportista" mediante la figura de la corresponsabilidad que contempla el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, por lo que el "Expedidor", "Remitente" o "Usuario" queda obligado a verificar que la carga y el vehículo que la transporta, cumplan con el peso y dimensiones máximas establecidos en la NOM-012-SCT-2-2017, o la que la sustituya.

Para el caso de incumplimiento e inobservancia a las disposiciones que regulan el peso y dimensiones, por parte del "Expedidor", "Remitente" o "Usuario", éste será corresponsable de las infracciones y multas que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes o la Guardia Nacional impongan al "Transportista", por cargar las unidades con exceso de peso.

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 autotankes 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 SUSTANCIAS, 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, SUNERGE. 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. 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.
Juan Carlos Guzmán Moreno Correo electrónico 27/01/21	En la elaboración del proyecto de Norma 020 SCT como representante de Canacintra, 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)	PROCEDENTE , para quedar como sigue: Prefacio SEGU S. A. de C.V. (Remolques y Carrocerías)
Ing. Rogelio Rosas Particular	Numeral 2. Aplica también esta Norma al transporte privado. Se sugiere se le incluya.	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 Autotransportista, 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, autotransportistas 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. Autotransportista. Persona física o moral que cuenta con permiso de la SCT para prestar servicio público de autotransporte de carga u operar el transporte privado.

	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.	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 autotankes 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. Asimismo, se elimina la definición de Secretaría: Secretaría. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. También se elimina la siguientes definiciones: Protección posterior (defensa) de un autotank. Estructura diseñada para proteger al Autotank y a cualquier tubería o accesorio para el llenado o vaciado en la parte final posterior del Autotank. 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.
	Numeral 4. Definición de transportista. Se sugiere señale con precisión operador de transporte privado.	NO PROCEDENTE. Justificación: El Proyecto de la Norma Oficial Mexicana contiene la definición de autotransportista que establece a quienes les aplica: Autotransportista. Persona física o moral que cuenta con permiso de la SCT para prestar servicio público de autotransporte de carga u operar el transporte privado.
	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 la definición de Tipo de diseño.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Definición: Certificación de diseño. Cada tipo de diseño de autotank 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 cumple con las especificaciones establecidas en la presente Norma. 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. 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. La presente Norma se complementará en algunos casos con requerimientos del Código ASME cuando así se señale en la misma. Justificación: El comentario no señala una propuesta de modificación, no obstante, se realizó la modificación de la definición.

	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?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. Justificación: 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. 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 tank por autotank.
	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.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: Definición: Tipo de diseño. Dentro del diseño SCT, se pueden establecer los siguientes grupos de acuerdo a los requerimientos y características semejantes de los autotanks. - Cuando se destinen al transporte del mismo producto y cuenten con las mismas especificaciones. - Cuando hayan sido contruidos por el mismo fabricante. - Cuando hayan sido contruidos con los mismos cálculos y dibujos de ingeniería. - Cuando hayan sido contruidos con los mismos materiales. - Cuando tengan las mismas dimensiones en el área de sección transversal. Los autotanks no perderán su clasificación de diseño original cuando se sujeten a las siguientes modificaciones: - 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. 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. Asimismo, Se adecúan las siguientes definiciones: Norma. Norma Oficial Mexicana. 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. 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. Adicionalmente se agrega en definiciones los acrónimos como sigue: SICT. Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. ASME. The American Society of Mechanical Engineers (Sociedad Americana de Ingenieros Mecánicos).

	Los fabricantes deberían registrar en la Secretaría los diseños con certificación, en su modelo, para su emplacamiento.	NO PROCEDENTE. 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 autotankes 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.
	Numeral 5.1.3. Nuevamente refieren al ingeniero registrado. Se estima que esta labor es del Organismo de certificación.	NO PROCEDENTE. 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 autotank fabricado con ese diseño; lo que suceda en última instancia.
	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.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.1.4.1 Para la obtención del permiso de circulación de los autotankes diseñados bajo la presente Norma, el transportista deberá proporcionar: • 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 autotankes (Apéndice Informativo C) deberá ser la adecuada para cada Número ONU que se solicite. 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. ... 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 autotank 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 autotank, 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.

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]

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]

Area expuesta (pies²)	Aire libre por hora (pies³)	Area Expuesta (m²)	Aire libre por hora (m³)
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: Interpolar 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 autotank 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 autotank 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. 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. Justificación: Se adecúa el numeral 5.8.4 y se incluye la recién aprobada NOM-014-SCT2-2021.
	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. 5.10.6 Certificación de los dispositivos de alivio de presión. 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.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. 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.

	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.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. 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.
	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?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. 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). Fracciones eliminadas: 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. (iii) El ensamble de la quinta rueda debe de ser retirado o removido del autotank para su inspección. Asimismo, se recorren las fracciones (iv), (v) y (vi) al (ii), (iii) y (iv) respectivamente del numeral 6.13.5 inciso a).
	El Apéndice A y B son ilustrativos pero no limitativos?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Apéndice informativo A Apéndice informativo C 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.
	El Apéndice C. Numeral 15 y 17 a qué se refiere "Eliminado"? Y numerales 22, 24 y 25 a qué se refiere "No aplica"?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: Apéndice Normativo C 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. 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.

	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.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 5.14.2 Placa técnica de identificación. Cada autotanque debe tener una placa técnica de identificación resistente a la corrosión fijada permanentemente a él. Debe estar colocada en el lado izquierdo del autotanque cerca del frente del tanque de carga (o en el tanque que está al frente del autotanque 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: a) Constructor del Tanque. b) Número de Serie del Constructor. - b.1) Número de identificación vehicular en caso de autotanque (semirremolque-remolque). 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 complementa 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 autotanque 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.
	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?	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 autotanques ante la SCT, para alinearlo 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.
	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?	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 autotanques 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 autotanque, tal como lo precisa la definición de Certificado de diseño, no obstante si decide venderlo, el autotransportista deberá entregar los documentos descritos al comprador. Para no causar confusión se modifica el numeral 5.15.2.
	Numerales 6.1.1. y 6.5. La constancia de fabricación la emitirá el fabricante en tanto no haya Organismos de certificación?	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 autotanques 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.

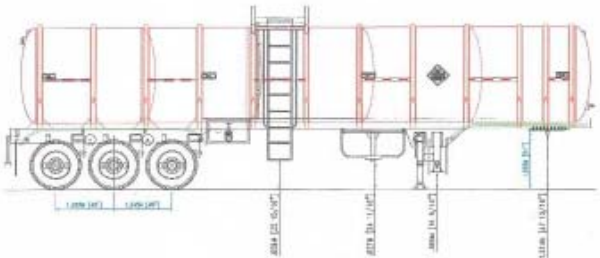
	Numeral 6.2. Por qué mencionan laboratorios de prueba. Se refiere a que éstos deberán realizar las pruebas y las unidades de inspección las verificaciones?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.2 Acreditación y Aprobación. Los Organismos de Certificación y Unidades de Inspección interesadas 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 SCT exigirá para las altas de vehículos, que estos autotankes certifiquen su diseño. Justificación. 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.
	Numeral 6.3. Refieren a tecnologías alternativas de una Ley abrogada. Habría que hacer mención a la nueva Legislación.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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 alternativos de acuerdo a lo establecido en el artículo 63 de la Ley de Infraestructura de la Calidad. Justificación: 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.
	Se sugiere revisar en lo general del documento, comas, acentuación, empleo adecuado de mayúsculas y minúsculas, adecuado uso de paréntesis y sintaxis.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: Se considera procedente su comentario, se revisará la Norma Oficial Mexicana, tal como se propone. Se modificará de forma el Proyecto de la Norma para dar cumplimiento al presente comentario.
	Hay una contradicción o no hay correspondencia entre el numeral 6.5 y los numerales del 6.1.1. al 6.1.4	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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: 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 autotankes está construido de acuerdo a la presente Norma. 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. 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. Justificación. 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.
	Numeral 6.4. sintaxis. El certificado de fabricación es indefinido...	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. Justificación. 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.

	Numeral 6.5.1. posteriormente, se podrá quitar la placa metálica? Considero que debería permanecer durante su vida útil.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. Justificación. 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.
	Numeral 6.7 a qué se refiere con manifestar su situación ante dgaf? Hay que registrarse?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.7 Toda persona física o moral relacionada en la fabricación, ensamble, carrocería o reconstrucción de autotank(s) 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. Justificación. 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.
	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.	PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. ...
	El certificado de fabricación quién lo expedirá?	NO PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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.
	Numeral 6.12. Entidades de acreditación, se refiere a las unidades de inspección?	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 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. 6.13 Requerimientos mínimos para la inspección y pruebas. Previo al inicio de la inspección y pruebas, se deberá constatar que el autotank 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 autotank, siempre que ésta cuente con el registro correspondiente, de conformidad con la NOM-019-SCT2/2015. 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.

	Numeral 6.12. La prueba de acoplamiento del perno rey implica el desmonte de la plancha del perno del autotank. Las Unidades de Inspección realizarían esa labor especializada.	PARCIALMENTE PROCEDENTE para quedar como sigue: 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 autotransportista 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 autotransportista, o bien por los mecánicos del autotransportista en la unidad de inspección. Para quedar finalmente así: 6.8 Las Unidades de Inspección deberán realizar en sus instalaciones, las inspecciones y pruebas señaladas en el punto 6.12, tanto como para autotank 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. En lo que respecta a la prueba periódica relativa al acoplamiento Perno Rey (OC), el autotransportista 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 autotransportista, o bien por los mecánicos del autotransportista en la unidad de inspección. 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.
	Numeral 6.13 limpieza y descontaminación. Se estima que estos autotank sólo se limpian, pero no al grado de una descontaminación. Y no es una medida preventiva, sino que debe ser obligatoria.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.13 Requerimientos mínimos para la inspección y pruebas. Previo al inicio de la inspección y pruebas, se deberá constatar que el autotank 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 autotank, siempre que ésta cuente con el registro correspondiente, de conformidad con la NOM-019-SCT2/2015. 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. 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.
	6.14.1 f) Se sugiere que también rija el calendario de inspecciones que la SCT publique. Para que las transportistas puedan conocer el periodo de verificación y que no sea conforme a la fecha de la misma.	PARCIALMENTE PROCEDENTE, para quedar como sigue: 6.14.1 ... (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. Para aquellos autotank 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. 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.
	Numeral 10. Ya es Guardia Nacional.	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.

	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 autotankes, 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 autotankes 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.	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 autotankes, 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 autotankes 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 autotank para realizar la inspección, lo que será responsabilidad del permisionario o quien tenga la legal posesión del autotank. 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.
ANTP	5.1.3 Las personas físicas o morales dedicadas a la construcción de autotankes 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 autotankes, 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.	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.
	5.1.4.1 Para la obtención del permiso de circulación de los autotankes 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 autotankes (apartado C) deberá ser el adecuado para cada Número ONU que se solicite. Comentario: Incluir en la memoria de cálculo los resultados del análisis de elemento finito. Que considere las tensiones y esfuerzos resultantes de la operación y volcadura del autotank.	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 autotank está construido de acuerdo a la presente NOM.

	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: <table><thead><tr><th></th><th>Acero al carbón (AC)</th><th>Acero de alta resistencia baja aleación (AARBA)</th><th>Acero inoxidable austenítico (AIA)</th></tr><tr><th></th><th>kg/cm²</th><th>kg/cm²</th><th>kg/cm²</th></tr></thead><tbody><tr><td>Esfuerzo de Cedencia</td><td>1 758</td><td>3 164.5</td><td>1 758</td></tr><tr><td>Esfuerzo Máximo a la Tensión</td><td>3 164.5</td><td>4 219.4</td><td>4 922.6</td></tr><tr><td>Estiramiento de la Muestra</td><td>5 cm</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Estiramiento en Porcentaje</td><td>20</td><td>25</td><td>30</td></tr></tbody></table>		Acero al carbón (AC)	Acero de alta resistencia baja aleación (AARBA)	Acero inoxidable austenítico (AIA)		kg/cm ²	kg/cm ²	kg/cm ²	Esfuerzo de Cedencia	1 758	3 164.5	1 758	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
	Acero al carbón (AC)	Acero de alta resistencia baja aleación (AARBA)	Acero inoxidable austenítico (AIA)																							
	kg/cm ²	kg/cm ²	kg/cm ²																							
Esfuerzo de Cedencia	1 758	3 164.5	1 758																							
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 tank, deben ser protegidos con elementos igual de resistentes como la pared del tank y tener un espesor al menos igual a la especificación del autotank. Dicha protección localizada por debajo de 1/3 de la circunferencia del tank (o sección transversal para los tanks no circulares) se extiende más de la mitad de su diámetro en el punto de unión (unión de protección y el tank) a más de 4 pulgadas de la pared del autotank, situado en la parte superior a 2/3 de la circunferencia del tank (o sección transversal para los tanks no circulares) esta protección se extiende a más de ¼ 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 tank 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 medidas deben ser calculadas con el peso máximo del vehículo. Comentario: Incluir algún diagrama o dibujo de ayuda para interpretar correctamente las excepciones y lo especificado de los patines.	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. 1. Figura No. 1  Asimismo, se adecúa la fórmula del numeral 5.18.4 inciso (3) quedando como sigue: $C = 520 \left[K \left(\frac{2}{K+1} \right)^{\frac{(K+1)}{(K-1)}} \right]^{0.5}$ Justificación. Por lo que el numeral en comento se considera que otorga claridad con los diagramas nuevos. Y la fórmula muestra mayor claridad.
	5.8.2 ... 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 autotank. Comentario: Todos los accesorios para los autotanks 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.	NO PROCEDENTE 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 envoltorio 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.
	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. Comentario: Debe dejar claro que se están especificando son dispositivos de seguridad contra impacto.	NO PROCEDENTE Justificación. No propone una redacción, el numeral 5.8.2.1 pertenece al numeral 5.8 Protecciones contra daños por accidentes.

	5.10 Alivio de presión. 5.10.1 Cada autotankue 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. El sistema de alivio de presión y/o vacío debe estar diseñado para operar y tener la capacidad suficiente para impedir la rotura del autotankue 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. 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 (5.3.3.2).	NO PROCEDENTE 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.
	5.14.2 Placa metálica de certificación. Cada autotankue 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 autotankue, adicional a cualquier información pertinente requerida. Se pueden utilizar abreviaturas colocadas entre paréntesis: Comentario: Incluir en la "placa metálica de certificación" el código o número de registro del Ingeniero de diseño acreditado por SCT.	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.
	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 autotankues 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 autotankue se ha puesto en circulación. Comentario: ¿Cuál es el medio por el cual SCT comunicara cuando existan los organismos de certificación? ¿Cuántos tiempos después de que el autotankue está en operación, el transportista debe conservar el certificado correspondiente?	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.
	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. Comentario: La DGAF comunicara el listado o base de datos de los Organismos de Certificación, Laboratorios de Prueba y las Unidades de Verificación acreditados.	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.
	6.6 Las Unidades de Inspección elaborarán Dictamen de Verificación (inspección) de las pruebas realizadas, anotando las inconformidades detectadas para su corrección, quedando el autotankue fuera de servicio hasta que corrijan las deficiencias señaladas y se obtenga el Dictamen de Verificación favorable. Comentario: Establecer un procedimiento que asegure que los autotankues con Dictamen de Verificación No Favorable, no circulen u operen hasta obtener un Dictamen de Verificación Favorable.	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. 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.