

Dirección General de Autotransporte Federal Dirección Ejecutiva de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Autotransporte

4.2.5.- 326 / 2024

Ciudad México, a 25 de marzo de 2024.

Lic. Julio Eloy Páez Ramírez
Director General de Normas de la Secretaría de Economía y
Secretariado Ejecutivo de la Comisión Nacional de Infraestructura de la Calidad.
P r e s e n t e

Para los efectos de lo dispuesto en los artículos 32 y 88 de la Ley de Infraestructura de la Calidad, los cuales establecen que las Normas Oficiales Mexicanas deben ser revisadas al menos cada cinco años posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación o de aquélla de su última modificación, a través de un proceso de Revisión Sistemática que se ajuste a lo previsto en el Reglamento de esta Ley, debiendo notificar el informe al Secretariado Ejecutivo de la Comisión con los resultados de la revisión, dentro de los sesenta días posteriores a la terminación del periodo quinquenal correspondiente, le comunico lo siguiente:

Por este medio, y del resultado del Informe de la Revisión Sistemática (se anexa para pronta referencia), se le notifica para **dar continuidad a la vigencia** de la NORMA Oficial Mexicana NOM-057-SCT2/2003, "Requerimientos generales para el diseño y construcción de autotanques destinados al transporte de gases comprimidos, especificación SCT 331", publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2004, considerando que de no aplicarse las disposiciones contenidas en la misma se afectaría la seguridad en el autotransporte federal.

Cabe hacer mención, que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT), en sesión celebrada el día 24 de octubre del año en curso, acordó aprobar por consenso llevar a cabo la notificación del resultado del Informe de la Revisión Sistemática, **resultando en la confirmación para dar continuidad a la vigencia de dicha Norma Oficial Mexicana**, de conformidad con el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad.

Asimismo, se le solicita la publicación del Informe de Revisión Sistemática en la Plataforma Tecnológica Integral de Infraestructura de la Calidad, de conformidad con el artículo antes citado.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

Lic. Carlos Vicente Garduño Anguiano
Director Ejecutivo

Revisó: Lic. Jessica Cruz Camacho

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 14, 16 y 18 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. 9 y 44 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 10, 11 de las Reglas de Operación del CCNN-TT, en concordancia con el numeral 7.7. del Manual de Organización de la Dirección General de Autotransporte Federal que establece que el Director General de Autotransporte Federal se podrá auxiliar por servidores públicos que se señalen en los Manuales de Organización respectivos; de acuerdo a las facultades inherentes al cargo, el Ing. Ángel Sánchez Tenorio, Director Ejecutivo de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Autotransporte de la Dirección General de Autotransporte Federal dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes firma en suplencia por ausencia del Titular de la Dirección General de Autotransporte Federal.

Elaboró: Ricardo López Morales

C.c.p Arq. Milardy Douglas Rogelio Jiménez Pons Gómez.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre.
Lic. Laura Nohémi Muñoz Benítez. Directora General de Autotransporte Federal y Secretaria Técnica del CCNN-TT.-



Dirección General de Autotransporte Federal
Dirección Ejecutiva de Normas y Especificaciones
Técnicas y de Seguridad en el Autotransporte

Informe de Revisión Sistemática
NOM-043-SCT/2003, Documento de embarque de sustancias, materiales y
residuos peligrosos.

Introducción

La demanda de uso materiales y residuos peligrosos se ha generalizado y está en constante crecimiento, no sólo en la industria, sino también en otros sectores en consecuencia se volvió necesario transportar este tipo de mercancía en nuestro país, por los diferentes medios de comunicación marítimo, aéreo y terrestre, como fuente de materia prima en los diferentes procesos industriales, para el consumo humano, o como residuos que se transportan para ser dispuestos o reutilizados. Derivado de lo anterior, es importante y necesario regular este tipo de mercancía con las especificaciones de las normas actuales vigentes, considerando que las unidades que transporten mercancías peligrosas con documento de embarque desactualizado o con especificaciones ambiguas pueden incurrir en sanciones por no contar con este documento.

Este documento es emitido por una empresa de transporte a un remitente que confirma que las mercancías se recibieron en condiciones aceptables y están listas para enviarse. Es esencialmente un contrato entre el remitente, el destinatario y la empresa de transporte que establece los términos y las condiciones del transporte.

Algunos fabricantes o expedidores utilizan dicho documento como garantía de pago de los bienes. Cuando se utiliza este método de pago este documento se considera oficial en el envío para obtener el pago, la transferencia de propiedad y la liberación de fondos por parte del banco al remitente una vez que el destinatario ha recibido la mercancía.

Con fecha 27 de enero de 2004, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la NORMA Oficial Mexicana NOM-043-SCT/2003, Documento de embarque de sustancias, materiales y residuos peligrosos.

Posterior a ello se realizó su última revisión quinquenal de acuerdo a lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 39 de su Reglamento, emitida con oficio número 4.2.-740/19 con fecha 25 de noviembre de 2019, aprobada por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) en su Cuarta Sesión Ordinaria, celebrada el 21 de noviembre de 2019.

El objetivo de esta Norma Oficial Mexicana es establecer la información fundamental que debe contener el Documento de Embarque, relativa a la designación oficial de transporte, identificación de las sustancias, materiales y residuos peligrosos, los riesgos de éstos y las declaraciones que el expedidor realice para su transportación. Además es de cumplimiento obligatorio para los fabricantes o expedidores,



generadores, quienes elaboran el Documento de Embarque y lo entregan al transportista, transportistas que portan el Documento de Embarque durante el traslado y destinatarios que reciben los materiales con base en este documento, dentro de la esfera de sus responsabilidades, en el manejo y transporte de las sustancias, materiales y residuos peligrosos, movilizados por las vías generales de comunicación terrestre, aérea y marítima.

En la Norma hay un apartado que se denomina Instructivo para el llenado del Documento de Embarque Anexo No. 1 (ejemplo de documento de embarque de sustancias, materiales y residuos peligrosos) de la NOM-043-SCT/2003, en el que establece 22 campos a llenar: 1.- Expedidor, 2.- Número, 3.- Páginas, 4.- Referencia del expedidor, 5.- Referencia del expedidor o embarcador de la carga, 6.- Destinatario, 7.- Porteador/transportista, 8.- En este renglón, el expedidor marcará con una X donde proceda cargar el producto, de acuerdo a las restricciones impuestas por el sistema aéreo, 9.- Prescripciones adicionales de manejo de carga, 10.- Buque/vuelo, número y fecha, 11.- Puerto/lugar de carga, 12.- Puerto/lugar de descarga, 13.- Se debe anotar el nombre del destino final hacia dónde va dirigido el embarque, 14.- Marcas de Transporte, 15.- Número de identificación del contenedor/número de placas de la Unidad, 16.- Número(s) del (de los) sello(s), 17.- Tipo y dimensiones de la Unidad, 18.- Tara (kg), 19.- Peso bruto total (tara incluida) (kg), 20.- Nombre de la compañía expedidora, 21.- Recibo de la empresa receptora para su transporte y 22.- Nombre de la compañía (o del expedidor que hace la nota).

Es importante señalar que la regulación vigente atiende la 12ª Edición de las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, Reglamentación Modelo, emitida por la Organización de las Naciones Unidas, por lo que se debe actualizar respecto a la alineación del capítulo 5.4 de la 22ª Edición de la Reglamentación en comentario revisada, Nueva York y Ginebra, 2021 y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

Dicho proyecto proviene en su aprobación y emisión en un trabajo de manera conjunta por lo cual se incluyó la modificación a la NOM-043-SCT/2003, Documento de embarque de sustancias, materiales y residuos peligrosos en el Programa Nacional de Infraestructura de la Calidad 2022, publicado el 24 de febrero de 2022.

Posterior a ello, el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-043-SCT-2022, Documento de Transporte de Mercancías Peligrosas, fue aprobado por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre en su segunda reunión extraordinaria, celebrada el 08 de abril de 2022, por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de la Secretaría de Marina en su primera sesión ordinaria, celebrada el 25 de mayo de 2022, por el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Aéreo en su primera sesión extraordinaria, celebrada el 29 de abril de 2022 y el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Ferroviario en su primera sesión extraordinaria, celebrada el 19 de mayo de 2022.



Diagnostico

El autotransporte es el principal modo de transporte del país: participa con el 5.5% del PIB nacional, contribuye con más del 80% del PIB del Sector Transportes, traslada el 56% del volumen de carga doméstica y el 96% de los pasajeros transportados, además de que genera alrededor de dos millones de empleos directos. El parque vehicular de carga del autotransporte federal, a cifras de 2022, es de 1,253,020 vehículos creciendo en un 4.1% con respecto de 2021 (1,201,053 vehículos). El parque vehicular de carga del autotransporte federal sin contar el Autotransporte de Carga especializada, a cifras de 2022, es de 1,080,196 vehículos creciendo en un 4% con respecto de 2021 (1,037,279).

El autotransporte federal de carga en vehículos voluminosos al cierre de 2022 operó con 19,500 permisionarios, que en comparación de 2021 (18,184), crecieron en un 7%.

Durante 2022 se expidieron 12,991 permisos federales, 11,556 (89%) fueron para el servicio de carga, y 1,435 (11%) para pasaje y turismo. En comparación 2021 (11,549 permisos) el total de permisos expedidos de 2022 incrementó 11.09%.

La NOM-043-SCT/2003 es de observancia obligatoria para los vehículos de autotransporte, de manera que a los que no cumplan con sus especificaciones no podrán transitar por las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. La SICT sanciona con una multa correspondiente a los transportistas mediante las disposiciones que marca la NOM en comento bajo los lineamientos del REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS. El permisionario obtendrá una sanción conforme a lo dispuesto en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Impactos o beneficios

Con la aplicación de esta Norma durante el transporte de sustancias, materiales y residuos peligrosos, se cuenta con la información básica relativa a la designación oficial de transporte, con el fin de agilizar y garantizar la seguridad de los expedidores, transportistas y destinatarios dentro de la esfera de sus responsabilidades, esto es que los expedidores que presenten mercancías peligrosas para su transporte elaboran el Documento de Transporte con base a la información relativa a dichas mercancías peligrosas, incluida toda la información y documentación adicional que se especifica en la Norma y lo facilitan al transportista, quien deberá portarlo durante el traslado de éstos, asimismo los destinatarios recibirán las mercancías con base en este documento.

Se expone a continuación los principales impactos y beneficios:

- Certifica la recepción de la carga y, a la vez, estipula las condiciones de transporte.
- Limita la responsabilidad del transportista en caso de daños o pérdidas durante el viaje.



- El cumplimiento de la legislación nacional e internacional.
- Se puede rastrear y gestionar el flujo de mercancías de manera eficiente, minimizando pérdidas y optimizando la cadena de suministro.
- Proporciona un registro claro y detallado del movimiento de las mercancías desde su punto de origen hasta su destino final.
- Otorga claridad al transportista, ya que el expedidor debe dar la información.
- Clarifica que el formato del documento para el transporte de mercancías peligrosas puede adoptar distintos formatos, siempre y cuando contenga toda la información requerida en la NOM.
- Clarifica disposiciones respecto a la forma en que deben registrarse los nombres técnicos para epígrafes "n.e.p." y otras descripciones genéricas.
- La regulación incrementa la seguridad de las personas al transportar mercancía peligrosa, ya que la Norma establece disposiciones adicionales complementarias para mercancías peligrosas, como: Cantidad total de mercancías peligrosas, Cantidades limitadas, Sustancias estabilizadas mediante regulación de la temperatura.
- Se señala de forma clara los elementos a revisar durante el procedimiento de verificación.

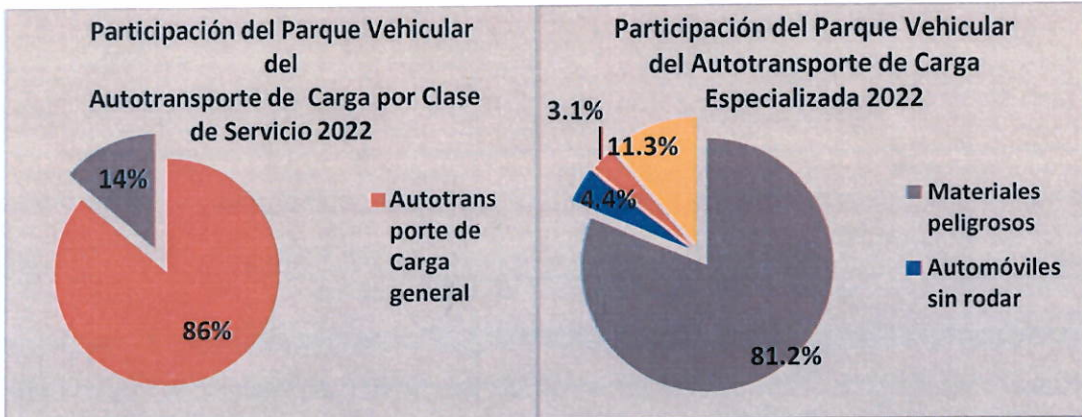
Datos cualitativos y cuantitativos

La Dirección General de Autotransporte Federal cuenta con la estadística básica propia, en la cual en el año 2022 (más actual) registró un total de vehículos de carga especializada de 172,824 unidades las cuales representan el 16% del total de vehículos del parque vehicular del autotransporte federal por carga y clase de servicio, de las cuales las destinadas al transporte de materiales peligrosos alcanzan un total de 140,324 vehículos representando un 81.2% del total de unidades que conforman el parque vehicular del autotransporte federal de carga especializada. Es por ello la importancia de regular este sector ya que incrementa la seguridad de las personas al transportar mercancía peligrosa.

Parque Vehicular del Autotransporte de Carga por Clase de Servicio

Clase de Servicio	No. de Unidades
Autotransporte de Carga general	1,080,196
Autotransporte de Carga especializada	172,824
Materiales peligrosos	140,324
Automóviles sin rodar	7,636
Fondos y valores	5,364
Vehículos voluminosos	19,500
Total	1,253,020





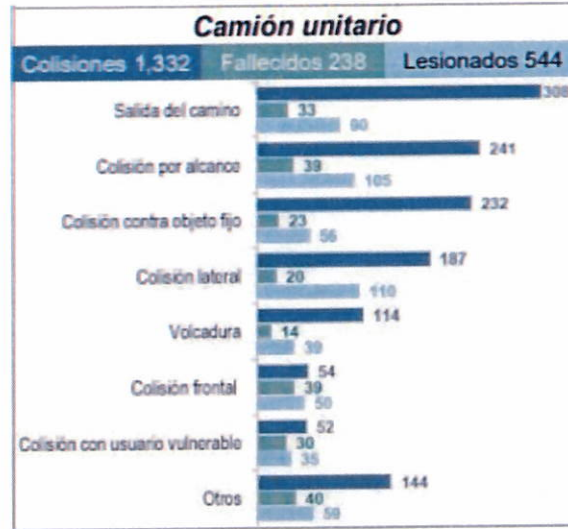
Parque Vehicular del Autotransporte de Carga por Clase de Servicio y Clase de Vehículo

Clase de Servicio	Unidades Motrices					Total de Unidades Motrices	Grúas Industriales
	C-2	C-3	T-2	T-3	Otros		
Autotransporte de Carga general	111,723	87,561	3,620	343,429	833	547,166	95
Autotransporte de Carga especializada	15,194	9,480	293	59,363	756	85,086	433
Total Nacional	126,917	97,041	3,913	402,792	1,589	632,252	528

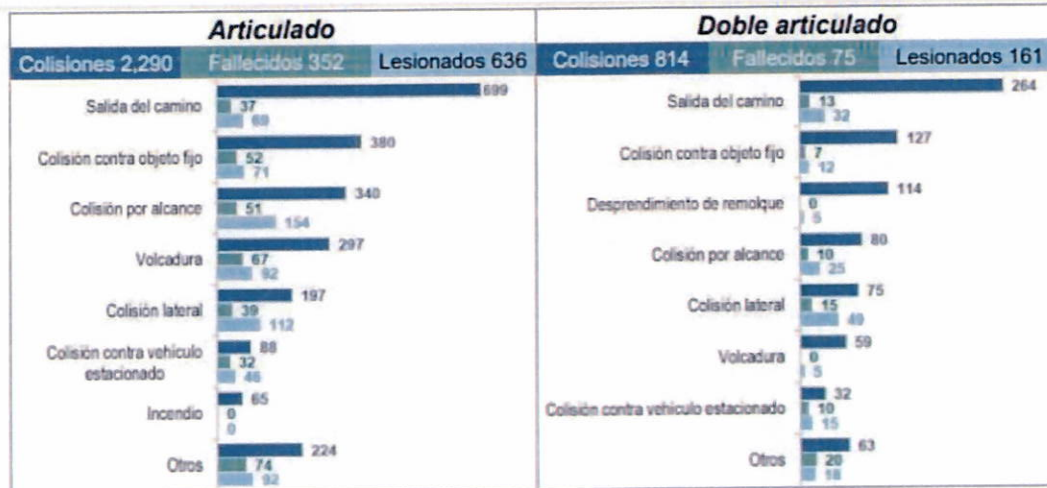
Se cuenta con la Información del Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2021, presentado por el Instituto Mexicano del Transporte en el cual se cuantifican los accidentes y sus causas alusivas a cada tipo de vehículo, con la información analizada tenemos que para los principales vehículos como, camiones unitarios de los cuales se obtuvieron 1,332 colisiones, por otro lado los vehículos articulados sumaron un total de 2,290 colisiones a lo largo de los tramos carreteros y, finalmente los vehículos doble articulados registraron la cantidad de 814 colisiones. Estos datos demuestran que ocurren colisiones en el país en las carreteras federales y por lo tanto es importante que los transportistas estén obligados a portar este Documento en comento para así ubicar y que sea una garantía del responsable del correcto embalado y envasado, así como el peso, clasificación, manejo de la carga, origen y destino, números de sellos, lugar y fecha, entre algunos otros datos que son importantes al momento de identificar y transportar esta mercancía, para mayor seguridad tanto de la sociedad, como de los fabricantes o expedidores, generadores, quienes elaboran el Documento de Embarque y lo entregan al transportista que porta el Documento de Embarque durante el traslado y destinatarios que reciben los materiales, así como del medio ambiente.



Distribución de percances y víctimas por tipo de colisión (continuación)



Distribución de percances y víctimas por tipo de colisión (continuación)



Propuesta

De conformidad con el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad la cual enuncia que "Las Normas Oficiales Mexicanas deberán ser revisadas al menos cada cinco años posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación o de aquella de su última modificación, a través de un proceso de revisión sistemática que se ajuste a lo previsto en el Reglamento de esta Ley, debiendo notificar el



informe al Secretariado Ejecutivo de la Comisión con los resultados de la revisión, dentro de los sesenta días posteriores a la terminación del período quinquenal correspondiente”, se propone que la NOM-043-SCT/2003, Documento de embarque de substancias, materiales y residuos peligrosos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 2004, se mantenga vigente, ya que como se mencionó anteriormente es una regulación importante para el transporte de mercancías peligrosas y en tanto se publique la Norma Oficial Mexicana que se está trabajando de manera conjunta y que es una actualización de la misma: NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-043-SCT-SEMAR-ARTF-2023, Documento de transporte de mercancías peligrosas, es conveniente que siga vigente.

Conclusión

De conformidad con el artículo 32 de la Ley de Infraestructura de la Calidad y considerando que la NOM-043-SCT/2003 se publicó el 27 enero 2004 y entro en vigor el 27 de marzo de 2004, se debe presentar el resultado de la revisión sistemática de la Norma para continuar con su vigencia ante el Secretariado Ejecutivo de la Comisión dentro de los 60 días posteriores a la terminación del período quinquenal correspondiente, esto es el 27 marzo del año en curso. Toda vez que si bien se encuentra próxima su publicación el Diario Oficial de la Federación como definitiva, se estima que no sucederá antes del día 27 de marzo del año en curso.

7

