

Cofemer Cofemer

MAR-GIS-EHR-8000174727

De: Mundo Autotransporte <info@mundogat.com>
Enviado el: lunes, 6 de noviembre de 2017 07:31 a. m.
Para: Cofemer Cofemer; eduardo.bravo@sct.gob.mx; jaguilaz@sct.gob.mx; ychaparr@sct.gob.mx
Asunto: Comentarios NOM-SCT-2-087-2017
Datos adjuntos: Comentarios_NOM-SCT-2-087-2017.pdf

Lic. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria

En mi calidad de ciudadano y emprendedor en el desarrollo de tecnologías asociadas al transporte, por medio del presente me permito adjuntar en archivo anexo los comentarios a la NOM-SCT-2-087-2017, es espera de que ayuden al mejoramiento de la misma y que sean publicados en el portal.

Quedo de usted, su servidor

Horacio Correa Canales
Director General



... Inteligencia aplicada al autotransporte

"AÑO DEL CENTENARIO DE LA PROMULGACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS" "La información de este correo así como la contenida en los documentos que se adjuntan, puede ser objeto de solicitudes de acceso a la información"



Ciudad de México a 06 de noviembre de 2017.

Lic. Mario Emilio Gutiérrez Caballero
Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
PRESENTE

Atendiendo al llamado de la norma para incrementar la seguridad en las carreteras mediante el registro de las horas de conducción y la posibilidad de la incorporación de tecnologías y medios electrónicos de asistencia para su cumplimiento. En Mundo Autotransporte hemos llevado a cabo un análisis comparativo de la legislación internacional en materia de horas de conducción y con el debido respeto compartimos nuestros comentarios y solicitudes.

La norma carece de la profundidad necesaria para su aplicación y el desarrollo de tecnología que ayude al cumplimiento de la misma. Debe establecer y considerar los periodos previos fuera de servicio de donde se incorpora el conductor a sus actividades incluyendo las consideradas como "otras actividades auxiliares" para fijar un límite al ciclo y permitir un cálculo preciso de horas con las que se puedan diseñar herramientas tecnológicas que emitan alertas o avisos a los conductores. Como ejemplo del límite mencionado, la FMCSA en su resumen sobre la reglamentación de las horas de conducción (<https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/hours-service/summary-hours-service-regulations>) establece que para el autotransporte de carga:

1. El periodo de conducción máximo es de 11 horas después de haber transcurrido 10 horas consecutivas fuera de servicio.
2. No podrá conducir si han transcurrido 14 horas de haber entrado en servicio lo cual incluye las actividades de conduciendo, otras actividades auxiliares y pausas. Y deberá seguir de un periodo consecutivo de 10 horas fuera de servicio.

En el proyecto se hace referencia al CFR 395 y sin embargo no se describe con la misma precisión. De no establecer el periodo que el conductor deberá permanecer fuera de servicio antes de incorporarse nuevamente a sus actividades y alcanzar los tiempos máximos de conducción permitidos, se genera una laguna importante ya que facilita la malinterpretación dejando sin límite el periodo de actividades en servicio y sin haber un rango de tiempo para el desarrollo de las mismas.

En el estado actual la norma permitiría un número ilimitado de horas sin establecer un ciclo o periodo límite de estado de actividad EN SERVICIO, además de que dificulta los procesos de revisión para las autoridades. Por ejemplo, en los Estados Unidos, se permiten dos ciclos de servicio que pueden ser de 60horas/7días y 70horas/8días respectivamente como máximo EN SERVICIO y en Canadá se usa un sistema similar. Se considera el tiempo de conducción, pausas y otras actividades auxiliares. El no especificar dichos ciclos es una omisión grave y una falta de conocimiento sobre los registros de horas de conducción y el estado del arte de las tecnologías asociadas para su

cumplimiento. Por otro lado, la norma propuesta hace uso del Artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, pero no incluye dentro de sus definiciones los términos de FUERA DE SERVICIO y por congruencia la definición del término EN SERVICIO.

Por tal motivo, se solicita amablemente a esta autoridad o a la competente lo siguiente:

PRIMERO.- establecer y enunciar las horas consecutivas que el operador deberá permanecer FUERA DE SERVICIO previo a un periodo máximo de conducción o a su incorporación a las actividades de EN SERVICIO, además de definir el rango de tiempo dentro del cual podrá alcanzar el límite de horas máximas de conducción establecidas en el numeral 4.5 a y 4.6 a.

SEGUNDO.- establecer y enunciar el CICLO(S) y de cuantas horas y días se compone. Todo conductor deberá planear sus viajes anticipando un total de horas máximas en servicio para ciclos o periodos de tiempo que de forma acumulada puedan causar fatiga. Esto debido a que dentro de las responsabilidades de un conductor se incluye las actividades de conducción, pausa y otras actividades auxiliares. En caso de que este ciclo se establezca mediante otra Ley o Reglamento, enunciarlo dentro de la norma, así como la cantidad total de horas que esta considera y de cuantos días se compone a fin de poder contabilizar los periodos máximos adecuadamente, garantizar el descanso y emitir avisos a los conductores. Cabe mencionar que el ciclo de estado de actividad EN SERVICIO debería definirse en esta norma dado que involucra el conjunto de actividades asociadas directamente con la responsabilidad que tienen el conductor y el permisionario.

TERCERO.- especificar donde se incluyen en el cómputo de horas las denominadas como OTRAS ACTIVIDADES AUXILIARES ya que se definen pero no se contabilizan dentro del numeral 4 de la norma.

CUARTO.- Agregar dentro del numeral 3 de Definiciones, la de FUERA DE SERVICIO dado que se menciona en el artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y son horas que deberían considerarse para calcular las horas de descanso y los ciclos de conducción sin embargo no se definen en la norma.

QUINTO.- Agregar dentro del numeral 3 de Definiciones, la de EN SERVICIO, y especificar que incluye aquellas actividades de conducción, pausa y otras actividades auxiliares, siendo congruentes con en el Artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal que hace uso del término fuera de servicio, por lo que deberían definirse ambos términos dentro de la norma.

También se emiten las siguientes recomendaciones:

SEXTO.- incorporar el concepto de REINICIO para los CICLOS de estado de actividad en servicio de los conductores a fin de ser congruentes con el estado físico de recuperación después de periodos acumulados de conducción o en servicio.

SÉPTIMO.- establecer los medios electrónicos y sus características debido a que hace referencia para su cumplimiento en la norma así como las tecnologías específicas asociados para ello siendo que hoy en día ya se encuentran disponibles y en uso en otros países, esto con la finalidad de estimular la innovación en México. En Mundo Autotransporte proponemos que dicho

dispositivo sea definido como "BRE" o "BITÁCORA DE REGISTRO ELECTRÓNICO" y que sea reconocido como en otras normas avanzadas (ejemplo, CFR 395, aobr "automatic on board recorder", eld "electronic logging device, etc.)

Esperando que estos comentarios y solicitudes contribuyan al mejoramiento de la normatividad propuesta, quedamos a sus órdenes para profundizar en cualquiera de los conceptos y puntos antes descritos.

ATENTAMENTE



HORACIO CORREA CANALES

DIRECTOR GENERAL

info@mundogat.com

ANEXO: cuadro comparativo simple de horas de conducción y pausa en México, Estados Unidos y Canadá.

MA MUNDO
AUTOTRANSPORTE

Cuadro comparativo sobre los tiempos de conduccion y pausa para México, Estados Unidos y Canadá

Tiempo máximo de CONDUCCIÓN			
Tiempo máximo EN SERVICIO POR CICLO			
Tiempo máximo EN SERVICIO POR DÍA			
Rango de tiempo (dentro del periodo de 24hrs) para poder CONDUCIR			
Tiempo obligado consecutivo Fuera de Servicio antes de un periodo máximo de conducción.			
Tiempo obligado consecutivo Fuera de Servicio (Pausa) después de un periodo máximo de conducción			
Descansos o pausas mínimos			
Tiempo obligado Fuera de Servicio para el REINICIO del ciclo			

MEXICO	
CARGA	PASAJE
14 horas	9 horas
No especifica / ilimitado	No especifica / ilimitado
No especifica / ilimitado	No especifica / ilimitado
No especifica	No especifica
No especifica	No especifica
8 horas	No especifica
30 minutos / 5 horas	30 minutos / 5 horas
No especifica	

ESTADOS UNIDOS	
CARGA	PASAJE
11 horas	10 horas
60 horas/7 días	60 horas/7 días
70 horas/8 días	70 horas/8 días
No especifica / ilimitado	No especifica / ilimitado
14 horas	15 horas
10 horas	8 horas
10 horas	8 horas
30 minutos / 8 horas	30 minutos / 8 horas
34 horas	

CANADA	
CARGA / PASAJE	
13 horas	
80 horas/7 días	
120 horas/14 días	
14 horas	
16 horas	
8 horas	
8 horas	
120 minutos / 16 horas	
36 horas	

<https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/hours-service/summary-hours-service-regulations>
<http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-313/>
http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5485842&fecha=07/06/2017