

JK

JPR-BOOO160348

Cofemer Cofemer

De: Ing. Marco A. Heredia <mheredia@factualservices.com>
 Enviado el: jueves, 4 de febrero de 2016 01:34 p. m.
 Para: Cofemer Cofemer
 CC: Jorge Reyes Chiquini
 Asunto: Comentarios convocatoria para la acreditación y aprobación para operar como UVA, Normas Oficial Mexicanas NOM-001-SSP-2008, NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-045-SEMARNAT-2006, NOM-047-SEMARNAT-2014 y NOM-050-SEMARNAT-1993 y NOM-068-SCT-2-2014.

Importancia: Alta



Comentarios convocatoria

CONVOCATORIA para obtener la acreditación y aprobación para operar como unidad de verificación, con objeto de evaluar la conformidad con las Normas Oficial Mexicanas NOM-001-SSP-2008, NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-045-SEMARNAT-2006, NOM-047-SEMARNAT-2014 y NOM-050-SEMARNAT-1993 y NOM-068-SCT-2-2014.

Cambio solicitado:

1.- Con referencia al equipo:

Dice:

Con relación a las instalaciones y equipo para la NOM-045-SEMARNAT-2006 y NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-047-SEMARNAT-2014 y NOM-050-SEMARNAT-1993.

- Opacímetro para Diesel y Analizador de gases para Gasolina. El opacímetro debe contar con su certificado de verificación expedido por el CENAM el cual deberá incluir los datos del proveedor, la marca y modelo del equipo y cumplimiento al punto 6 de la NOM-045-SEMARNAT vigente, especificaciones del equipo de medición, (no confundir con el informe ó certificado de calibración). Ambos equipos deben imprimir resultados acorde a las tablas de los límites máximos permisibles indicados en las normas oficiales mexicanas.

Cambio solicitado:

Con relación a las instalaciones y equipo para la NOM-045-SEMARNAT-2006 y NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-047-SEMARNAT-2014 y NOM-050-SEMARNAT-1993.

- Opacímetro para Diesel y Analizador de gases para Gasolina. El opacímetro debe contar con su certificado de verificación expedido por el **CENAM o de algún Organismo extranjero acreditado para tal efecto en su país de origen y con reconocimiento internacional**, con la el cual deberá incluir los datos del proveedor, la marca y modelo del equipo y cumplimiento al punto 6 de la NOM-045-SEMARNAT vigente, especificaciones del equipo de medición, (no confundir con el informe ó certificado de calibración). Ambos equipos deben imprimir resultados acorde a las tablas de los límites máximos permisibles indicados en las normas oficiales mexicanas.

Motivo:

El limitar el uso de equipo únicamente con “verificaciones expedidas” por el CENAM, limita de facto la oferta inmediata internacional de proveedores calificados y reconocidos, siendo este proceso un cuello de botella al proceso (los tiempos

de atención y respuesta dependen de siempre de ellos y sus prioridades, del CENAM) y de manera indirecta sesga la elección a los proveedores actuales. Al ser un proyecto internacional, que nos obliga a optimizar costos y mejorar las eficiencias en cualquier sentido, y al existir Organismos reconocidos para llevar a cabo esta verificación de acuerdo a la NOM-045-SEMARNAT, no debería ser una exclusividad esta verificación.

Inclusive, el mismo CENAM podría hacer referencia a otras entidades dentro de EU que, desde el punto de vista técnico, y reconocimiento internacional puedan expedir dicho documento.

2.- Con referencia a la Verificación.

Cambio solicitado:

Incluir un numeral en los transitorios donde se de una prórroga de un año para iniciar únicamente con pruebas estáticas y análisis del ODB,

Propuesta de cambio:

TRANSITORIOS.

PRIMERO. Para los efectos de evaluación de la conformidad del inciso "5. Método dinámico", de la norma NOM-047-SEMARNAT-2014, Que establece las características del equipo y el procedimiento de medición para la verificación de los límites de emisión de contaminantes, provenientes de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural u otros combustibles alternos., la entrada en vigor será de 365 días naturales, a partir del inicio de operaciones de las Unidades de Verificación en EUA

Motivo:

Llevar a cabo una transición más suave al proceso de verificación y que impacte de manera menos agresiva a los usuarios y mercados internacionales. El proceso de verificación estática y ODB ya existe en EU y la aceptación no deberá causar ningún impacto ni extrañeza, así mismo se le prepararía para las pruebas dinámicas y su significado.

Por otra parte, en caso que la reacción político-social de las fronteras detenga o posponga el proceso, el impacto del riesgo de inversión sería más conservador para los particulares y el gobierno.

3.- Hologramas

Dice:

"6. Las Unidades de Verificación deberán obtener los hologramas, mediante los cuales se certificará el cumplimiento a las Normas Oficiales Mexicanas: NOM-041-SEMARNAT-2015, NOM-045-SEMARNAT-2006, NOM-047-SEMARNAT-2014 y NOM-050-SEMARNAT-1993, ante la SEMARNAT, conforme al procedimiento que establezca la SEMARNAT."

Motivo:

Debido a que la verificación en territorio de Estados Unidos de Norte América es con el objetivo de garantizar QUE UNICAMENTE los vehículos que entran a territorio nacional cumplen con las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) DE LA CONVOCATORIA al momento del cruce, para que posteriormente cumplan con las normativas y regulaciones federales o estatales. Y ESTE CERIFICADO SERA REGISTRANDO EN LA VUCEM Y SE CONSULTARA EN ADUANA AL CRUCE

Consideramos poco práctico colocar un holograma de manera temporal para identificar que un producto cumple con la NOM. Adicional a lo anterior, el costo del holograma tendrá que ser cubierto por el solicitante, situación que podría obstaculizar el cumplimiento de la NOM.

El mecanismo que consideramos que es suficiente para demostrar el cumplimiento con la NOM, es el dictamen de cumplimiento emitida por la Unidad de Verificación, adicional la alta del dictamen en la Ventanilla Única de Comercio Exterior Mexicano (VUCEM).

4.- Experiencia 5 años

Leyendo a detalle la convocatoria se tienen dos opciones:

- Contar con carrera de Ingeniería Mecánica o afín, con título y cédula profesional expedidos por la Secretaría de Educación Pública o por el instituto de educación equivalente en los Estados Unidos de Norteamérica o
- Contar con una escolaridad de bachillerato técnico concluido y tener al menos 5 años de experiencia comprobable en materia de verificación de emisiones contaminantes y condiciones físico mecánicas en el sector automotriz.

Para el perfil del verificador dice:

“Adicional a la capacitación establecida para el gerente técnico y sustituto, el personal que realizará las labores de verificación debe demostrar que cuenta con una escolaridad mínima de carrera técnica, educación, capacitación y experiencia adecuada en alguna rama afín a la mecánica

Conclusión, no se pone experiencia mínima para los verificadores y pide 5 años de experiencia para el GT y GTS si es que no tienen carrera de Ingeniería o afín

Dice:

“Del perfil con el que debe cumplir el gerente técnico y gerente sustituto:

Contar con carrera de Ingeniería Mecánica o afín, con título y cédula profesional expedidos por la Secretaría de Educación Pública o por el instituto de educación equivalente en los Estados Unidos de Norteamérica o contar con una escolaridad de bachillerato técnico concluido y tener al menos 5 años de experiencia comprobable en materia de verificación de emisiones contaminantes y condiciones físico mecánicas en el sector automotriz.”

Cambio solicitado:

- Contar con carrera de Ingeniería Mecánica o afín, con título y cédula profesional expedidos por la Secretaría de Educación Pública o por el instituto de educación equivalente en los Estados Unidos de Norteamérica y tener al menos 2 años de experiencia comprobable en materia de verificación de emisiones contaminantes y condiciones físico mecánicas en el sector automotriz.
- Contar con una escolaridad de bachillerato técnico concluido y tener al menos 5 años de experiencia comprobable en materia de verificación de emisiones contaminantes y condiciones físico mecánicas en el sector automotriz.

Motivo:

El sustituir la educación profesional del el Gerente Técnico y Gerente Técnico Sustituto por 5 años de experiencia generará que las nuevas Unidades de Verificación instaladas en EUA busquen a las personas con mayor experiencia de los Verificentros actuales, generando una afectación directa a los servicios de verificación nacional. Además 2 años de experiencia probada puede ser suficiente desde el punto de vista técnico a personal titulado.

Se propone modificar la experiencia a 5 años, en caso de no tener una carrera de Ingeniería o afín

5.- Fosa, rampa o mecanismo

Revisando la NOM dice lo siguiente del NIV:

El NIV debe grabarse directamente sobre **una pieza estructural sólida del vehículo**, que puede ser el chasis o en caso de remolques, semirremolques y convertidores, en una pieza inamovible o difícilmente reemplazable de la carrocería o en una placa metálica o etiqueta que no pueda removerse sin ser destruida...

El tamaño de los caracteres del NIV **debe ser de por lo menos 3 mm** excepto en el caso de autobuses, camiones y tractocamiones, cuyo tamaño **debe ser de por lo menos 2 mm**.

Los caracteres del NIV deben tener la misma tipografía, estar grabados **en una o dos líneas**

El NIV debe ser colocado en un **lugar visible**, por un sistema tal que no se borre ni altere.

Adicionalmente, el NIV, alguna de sus secciones, un algoritmo derivado del NIV u otro número de control interno del fabricante o ensamblador relacionado directamente con el NIV debe instalarse también **en un lugar oculto**.

El fabricante, ensamblador o importador **deberá proporcionar a la Secretaría a través del Secretariado Ejecutivo**, por lo menos treinta días hábiles antes de la comercialización, los criterios seguidos para la asignación del NIV (glosario de términos) de acuerdo a la presente Norma Oficial Mexicana que permitan interpretar el significado de cada uno de los caracteres incluidos de acuerdo al procedimiento establecido por el Secretariado Ejecutivo.

Asimismo, **informar de la ubicación elegida para la colocación del NIV**, conforme a lo establecido en los numerales 3.3 y 3.4.

La convocatoria dice:

La finalización de este procedimiento incluye la **toma de fotografías digitales** del vehículo o también denominada fijación de los medios de identificación, tales como el **NIV**, así como la **obtención de calcas” levantadas con cinta magnética, betún o carbón de dicho elemento de identificación**.

Conclusión:

Dado que la descripción del NIV y su ubicación se proporciona a LA SECRETARIA, es esta misma quien deberá proporcionar esta información a la Unidades de Verificación acreditada y aprobada, o en su defecto **aceptar el uso de la información pública y accesible de los fabricantes** de los vehículos; esta información de manera general no incluye la ubicación “secreta” de algunas de las marcas.

Aun cuando podamos saber con exactitud la colocación del NIV por cada uno de los fabricantes, ensambladores o importadores, veo complicado evaluar el NIV sin una fosa o una rampa, especialmente por el tamaño por lo menos 2 ó 3 mm. Adicional porque puede ser en más de una línea y una parte del NIV debe ir “oculto” y se requiere de la obtención de calcas de los elementos de identificación.

Dice: “Con relación a las instalaciones y equipo para la NOM-001-SSP-2008 “Para la determinación, asignación e instalación del Número de Identificación Vehicular”.

- Fosas o rampas para facilitar la localización y validación de los elementos de identificación del vehículo, tanto primarios como secundarios.”

Cambio solicitado:

Fosas, rampas o algún otro mecanismo que permita la localización y validación de los elementos de identificación del vehículo, tanto primarios como secundarios.

LA SECRETARIA (SSP) proporcionará la Información de la VIN por marca y su ubicación a la Unidades de Verificación acreditada y aprobada, o en su defecto aceptar el uso de la información pública y accesible de los fabricantes de los vehículos; pudiendo esta información de manera general no incluir la ubicación “oculta” de algunas de las marcas

Motivo:

Para aumentar la productividad de la operación, se pueden tener otros mecanismo adecuados para la evaluación del NIV..

6.- Base de dataos universal

Dice:

“La unidad de verificación deberá contar con acceso a una base de datos del parque vehicular registrado en EUA, que le permita obtener un reporte de la información histórica del vehículo a importarse, dicho reporte deberá contener como mínimo: información sobre el resultado de las verificaciones ambientales y/o físico mecánicas de las que fue evaluado el vehículo en EUA, y conforme se establezca en los lineamientos de operación

Cambio solicitado:

Eliminar la obligación de contar con las base de datos del parque vehicular registrado en EUA

Motivo:

De acuerdo a la LFMN en su artículo 3° fracción XVIII menciona:

“**Verificación:** la constatación ocular o comprobación mediante muestreo, medición, pruebas de laboratorio, o examen de documentos que se realizan para evaluar la conformidad **en un momento determinado.**”

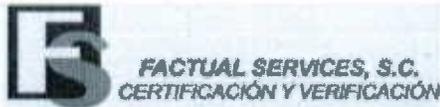
Por lo que la Unidad de Verificación evaluará en un momento determinado las condiciones físicas, mecánicas y condiciones de emisiones de gases contaminantes, sin importar los resultados previos de verificaciones ambientales y/o físico mecánicas evaluado por otra Unidad en EUA, desconociendo la competencia y condiciones de los equipos. Es decir, la Unidad de Verificación no podrá negar un dictamen si es que el vehículo cuenta con historiales negativos y en ese momento pasa todas las especificaciones de las NOM's

Ing. Marco A. Heredia Duvignau

Dirección General

Factual Services, S.C.

Tel. (55) 5340 88 70 - 72



Este correo es enviado de Factual Services, S.C. y puede contener información confidencial o reservada, si usted no es el destinatario del mismo, por favor notifique al remitente inmediatamente y borre este mensaje y cualquier copia del mismo, así como los archivos adjuntos. Debido a que las comunicaciones por internet no son seguras, en el caso de que usted no sea el destinatario de este correo, Factual Services, S.C., no acepta responsabilidad u obligación alguna por el contenido del mismo. La información de este mensaje, incluyendo, en su caso, los archivos adjuntos, se encuentra protegida por la ley. Su reproducción, parcial o total, revisión, uso, revelación, y/o distribución indebida o no autorizada puede constituir un delito y/o contravenir diversas disposiciones legales. Con independencia de lo anterior, el Factual Services, S.C., se reserva el derecho de ejercer las acciones que correspondan, entre otros, por daños y perjuicios, con motivo del empleo indebido y/o no autorizado de la propia información. Factual Services, S.C., ha tomado precauciones para prevenir que el presente correo no esté infectado por virus, por lo que no acepta, entre otros, responsabilidad alguna por daños o pérdidas causadas por el uso del mismo o de los archivos adjuntos.

De acuerdo a lo previsto en la "Ley Federal de Protección de Datos Personales", Factual Services, S.C., declara ser una empresa legalmente constituida de conformidad con las leyes mexicanas y como responsable de recabar datos personales, lo invitamos a conocer nuestro aviso de privacidad en la página de internet www.factual-services.com.mx

“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”