

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-015-SCT2/2021, Condiciones de seguridad en la estiba y sujeción de la carga, que deben cumplir los vehículos de autotransporte que circulan en las carreteras y puentes de jurisdicción federal, así como los intervalos de revisión, que deben aplicar para evitar el movimiento y/o caída de la carga.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- COMUNICACIONES.- Secretaría de 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 Cuarto y Quinto de la Ley de Infraestructura de la Calidad; 38 fracción II de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o. 2o. y 4o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 28 y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 15 del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; 75 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal; y 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, y

CONSIDERANDO

Que la sujeción de la carga es reconocida como una acción de seguridad vial de tal relevancia que el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal en su artículo 15, así como el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal en su artículo 75, la mencionan y regulan;

Que en el caso del Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal se establece como sanción solamente cuando parte de la carga cae al camino, no obstante que la regla indica también que se debe evitar que la carga se desplace; y en este artículo se determina que “es responsabilidad del transportista sujetar la carga”;

Que en el caso del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal se establece entre otras disposiciones que “La carga de un vehículo deberá estar acomodada, sujeta y cubierta en forma que no se ponga en peligro la integridad física de las personas ni se causen daños materiales a propiedades de terceros”. En efecto, una carga mal sujeta pone en peligro la integridad física de otros usuarios de las vías de tránsito, pues puede caerse en una maniobra o moverse causando cambio súbito del centro de gravedad pudiendo hacer que el vehículo pierda estabilidad y cause un percance;

Que la determinación de si la carga no está bien sujeta, al no existir un documento normativo oficial, queda a criterio de quien haga una verificación en carretera y deja por tanto en indefensión al conductor del vehículo, inclusive cuando la observación de la autoridad sea técnicamente correcta;

Que se identifica la necesidad una Norma que regule la sujeción de la carga, particularmente entre otros aspectos por la multiplicidad de personas y empresas involucradas en las labores de sujeción de la carga, cuando ésta ha de ser transportada;

Que el 27 de abril de 2015 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la entrada en vigencia de la Norma Mexicana NMX-D314-IMNC-2014 Transporte terrestre- Servicios de autotransporte público federal de carga y transporte privado- Especificaciones de seguridad para la sujeción de la carga que deben cumplir los vehículos que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal; en la que se definen las disposiciones de seguridad que deben seguir quienes realizan labores de sujeción de la carga y de igual forma se establecen los métodos de sujeción y se establecen los procedimientos de sujeción para productos específicos;

Que al tratarse de una Norma Mexicana, no establece funciones de obligatoriedad que deban cumplir las personas y empresas, de ahí que se estima necesario la emisión de la Norma Oficial Mexicana, de tal forma que toda la carga que sea transportada sea sujeta de forma adecuada y se prevengan accidentes por la caída de la misma, o por cambios de posición durante su transporte;

Que las condiciones para otorgar la calcomanía de verificación o para sacar del servicio al vehículo tienen que ver con las condiciones de los dispositivos de sujeción de la carga o a que los amarres estén flojos, y al final de la norma se muestra una tabla de defectos de amarres; sin embargo, no se mencionan las especificaciones para lograr una sujeción correcta de la carga;

Que en el caso de la NOM-068-SCT-2-2014, Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga, sus servicios auxiliares y transporte privado-Condiciones físico-mecánica y de seguridad para la operación en vías generales de comunicación de jurisdicción federal, en su capítulo LXI únicamente menciona los aspectos a inspeccionar respecto del tema de la sujeción de la carga señalando: Un transportista o un propietario de un vehículo de autotransporte no permitirá a un conductor operar, y un conductor no operará un vehículo de autotransporte cuando las mercancías transportadas en o sobre el vehículo de autotransporte no estén debidamente contenidas, inmovilizadas, o aseguradas de acuerdo al tipo particular de vehículo del autotransporte conforme a la NOM respectiva. Todos los puntos de sujeción de la carga no deben estar agrietados, faltantes ni rotos y todo el equipo de aseguramiento de la carga debe funcionar según su diseño;

Que la ausencia de la Norma Oficial Mexicana de sujeción de la carga deja en estado de indefensión al transportista, pues la autoridad podrá decidir en el momento lo que considere respecto de la sujeción de la carga, refiriéndose a cualquier regulación;

Que dependiendo del tipo de carga y del tipo de vehículo en que se transporta, varios entes o sujetos realizan actividades tendientes a una correcta sujeción de la carga, entre los que se encuentran: el dueño de la carga, la persona física o moral que hace las labores de sujeción de la carga, que puede ser el dueño de la carga, el transportista o un tercero; el dueño del vehículo, que puede o no ser el transportista; la empresa de transporte y el conductor. En tanto que no existe una regulación clara sobre una sujeción segura de la carga, el conductor o transportista pueden iniciar su viaje con la carga mal sujeta al no tener un documento contra el cual verificar si la carga está bien sujeta o no, por lo cual subsiste una alta probabilidad de caída de la misma, con lo cual se pueden presentar percances de tránsito;

Que dentro de los programas de capacitación a los conductores ya se incluye el tema de sujeción de la carga; sin embargo queda abierto al conocimiento y criterio del personal que capacita la utilización del material de apoyo para realizar esta capacitación, conociéndose que algunos de los centros de capacitación y empresas ya utilizan como base la NMX-D314-IMNC-2014 Transporte terrestre-Servicios de autotransporte público federal de carga y transporte privado-Especificaciones de Seguridad para la sujeción de la carga que deben cumplir los vehículos que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, sin embargo, no es algo generalizado;

Que, con fecha 23 de marzo, el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT) aprobó el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-015-SCT2-2021, Condiciones de seguridad en la estiba y sujeción de la carga, que deben cumplir los vehículos de autotransporte que circulan en las carreteras y puentes de jurisdicción federal, así como los intervalos de revisión, que deben aplicar para evitar el movimiento y/o caída de la carga, a efecto de que dentro de los siguientes 60 días naturales, los interesados presenten sus comentarios ante el CCNN- T T, ubicado en Calzada de las Bombas 411, piso 2, Colonia Los Girasoles, demarcación Coyoacán, Código Postal 04920, Ciudad de México, teléfono (55) 5723 9300 Extensión 20010, correo electrónico: jmercdia@sct.gob.mx, para que en los términos de la Ley de la materia se consideren en el seno del Comité que lo propuso;

En virtud de lo anterior, he tenido a bien ordenar la publicación del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-015-SCT2/2021, Condiciones de seguridad en la estiba y sujeción de la carga, que deben cumplir los vehículos de autotransporte que circulan en las carreteras y puentes de jurisdicción federal, así como los intervalos de revisión, que deben aplicar para evitar el movimiento y/o caída de la carga, para que, en un plazo de 60 días naturales contados a partir de su fecha de publicación, los interesados presenten comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre.

Ciudad de México, a 9 de junio de 2021.- Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Carlos Alfonso Morán Moguel**.- Rúbrica.

Prefacio

En la elaboración de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana participaron:

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE.

CÁMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN

ASOCIACIÓN NACIONAL DE PRODUCTORES DE AUTOBUSES, CAMIONES Y TRACTOCAMIONES.

ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO

ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES

ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

CÁMARA NACIONAL DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA

CONFEDERACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTISTAS MEXICANOS

SISTEMAS KINEDYNE MÉXICO

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-015-SCT2/2021, CONDICIONES DE SEGURIDAD EN LA ESTIBA Y SUJECIÓN DE LA CARGA, QUE DEBEN CUMPLIR LOS VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE QUE CIRCULAN EN LAS CARRETERAS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL, ASÍ COMO LOS INTERVALOS DE REVISIÓN, QUE DEBEN APLICAR PARA EVITAR EL MOVIMIENTO Y/O CAÍDA DE LA CARGA

ÍNDICE

- 1 Objetivo y campo de aplicación.
2. Referencias.
3. Definiciones
4. Especificaciones
5. Información técnico-comercial
6. Procedimiento de evaluación de la conformidad
7. Vigilancia
8. Sanciones
9. Concordancia con normas internacionales
10. Bibliografía
11. Vigencia
12. Transitorio

1.- Objetivo y campo de aplicación

1.1 Establecer los requerimientos técnicos para la sujeción de la carga, de tal forma que se prevenga el movimiento y caída de la misma.

1.2 La norma aplica en todos los lugares que se realice la sujeción de la carga sobre vehículos de transporte de permisionarios de autotransporte federal.

2.- Referencias

NOM-008-SCFI-2002, Sistema General de Unidades de Medida.

NOM-068-SCT-2-2014. Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado-Condiciones físico- mecánica y de seguridad para la operación en caminos y puentes de jurisdicción federal, o la que la sustituya.

NMX-D-314-IMNC-2014 Transporte terrestre-servicios de autotransporte público Federal de carga y transporte privado-especificaciones de Seguridad para la sujeción de la carga que deben cumplir los Vehículos que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal. Declaratoria de vigencia publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 2015, o la que la sustituya.

NMX-EC-17050-1-IMNC-2007 Evaluación de la conformidad-Declaración de conformidad del proveedor-Parte 1: Requisitos generales, o la que la sustituya.

NMX-EC-17050-2-IMNC-2007 Evaluación de la conformidad-Declaración de conformidad del proveedor-Parte 2: Documentación de apoyo, o la que la sustituya.

Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.

Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

3.- Definiciones

3.1 Conductor.

Persona física con licencia federal vigente y la capacitación para llevar a cabo las inspecciones requeridas por esta norma o la persona que tiene el control y la responsabilidad del desplazamiento de un vehículo durante su tránsito en los caminos y puentes de jurisdicción federal.

3.2 Usuario.

Persona física o moral que contrate con un transportista el transporte de carga, o que transporte su propia carga.

3.3 Transportista.

Persona física o moral que preste servicio público o privado de autotransporte de carga.

3.4 Sistema de sujeción de la carga.

Conjunto de dispositivos y productos utilizados para sujetar la carga transportada en un vehículo para reducir o eliminar las caídas accidentales de mercancías que ponen en peligro la seguridad y la integridad física de las personas, ya sea que participen en el transporte o no. Se incluyen los dispositivos y estructura que se encuentra fija en forma permanente al vehículo con el propósito de ser usado para anclar un ensamble de sujeción o sujetador para asegurar la carga.

3.5 Constancia de sujeción de la carga.

Documento que emite el usuario en el que hace constar que la sujeción de la carga se ha realizado de acuerdo con la norma respectiva.

4.- Especificaciones

4.1 Para efectos de este Proyecto de Norma la carga deberá ser contenida o sujeta de tal manera que no pueda derramarse, volarse, caerse, desprenderse o, de alguna otra manera, soltarse del vehículo. Tampoco oscilar o desplazarse dentro o sobre el vehículo, a tal grado que la estabilidad de éste se vea comprometida. Lo anterior deberá cumplirse durante situaciones de operación normal del vehículo.

4.2 El sistema de sujeción de la carga deberá soportar las fuerzas que resulten de someter al vehículo, por separado, a cada uno de los niveles de aceleración y deceleración presentados en la Tabla 1. Lo anterior sin que se excedan las cargas límite de trabajo de todos los sistemas de sujeción de la carga, incluyendo aquellas partes de la estructura del vehículo que sean sometidas a estas fuerzas de sujeción. Las Figuras 1 a 3 ilustran estas aceleraciones.

Tipo	Valor	Dirección
Deceleración	0.8 G	hacia delante
Deceleración	0.5 G	hacia atrás
Aceleración	0.5 G	lateral

Tabla 1. Aceleraciones que debe resistir el sistema de sujeción de la carga. (G es la aceleración de la gravedad, igual a 9.81 metros sobre segundo al cuadrado).

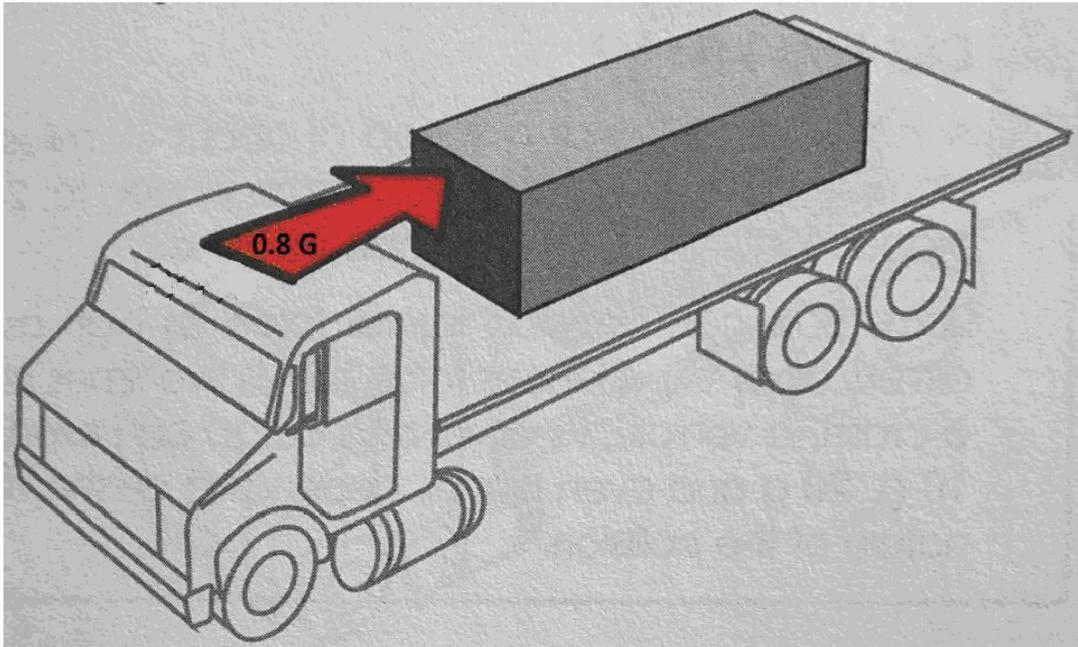


Figura 1 Aceleración horizontal hacia adelante que deben soportar los sistemas de sujeción de la carga.

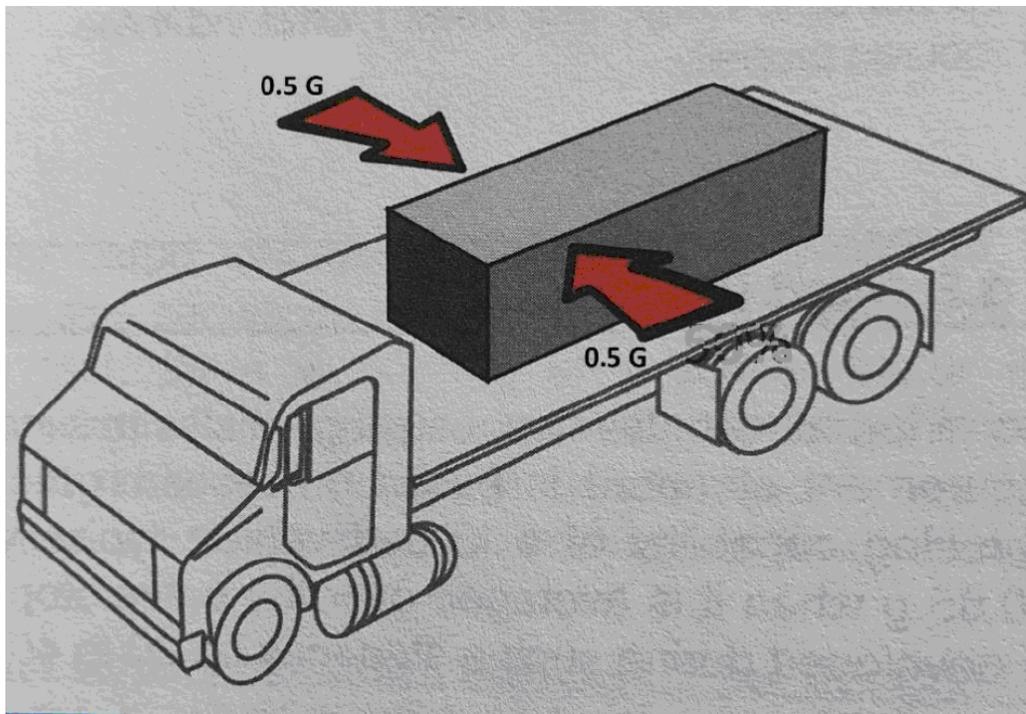


Figura 2. Aceleraciones horizontales hacia los lados que deben soportar los sistemas de sujeción de la carga.

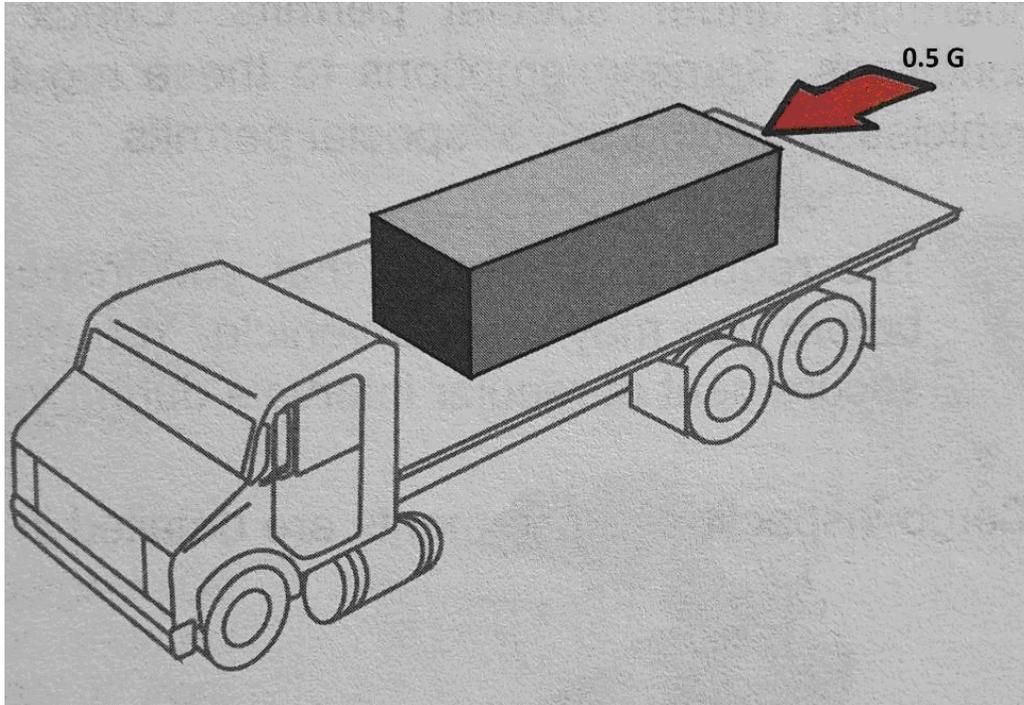


Figura 3. Aceleración horizontal hacia atrás que deben soportar los sistemas de sujeción de la carga.

4.3 En caso de que la estructura del vehículo no contenga de manera integral a la carga, el sistema de sujeción, de ésta deberá proporcionar, por sí misma, una fuerza hacia abajo equivalente a no menos del 20 por ciento del peso total de la carga, como se ilustra en la Figura 4.

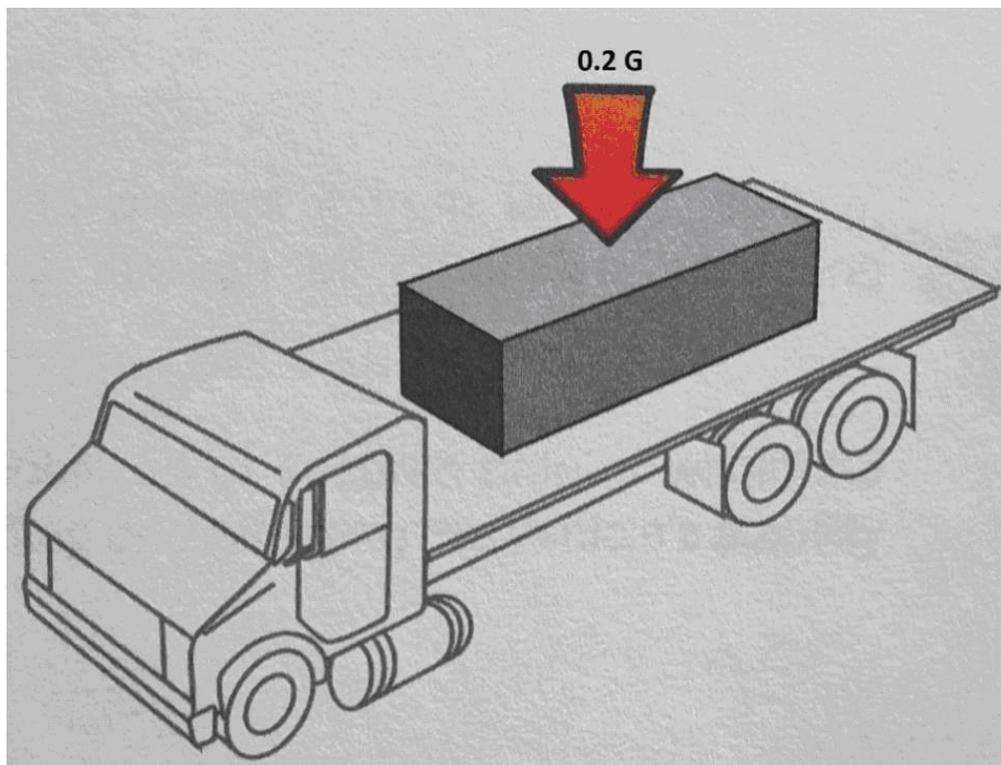


Figura 4: Aceleración vertical que deben soportar los sistemas de sujeción de carga.

4.4 Las especificaciones técnicas y métodos para la sujeción de la carga están establecidos en la NMX-D-314-IMNC-2014 o la que la sustituya.

4.5 De las responsabilidades de los sujetos involucrados en la sujeción de la carga a ser transportada:

4.5.1 El usuario es responsable de:

- Estibar, empaçar, sujetar de tal manera que la carga se mantenga estable y sin movimiento durante su transporte, por sí mismo o a través de un tercero.
- La correcta sujeción de la carga, cumpliendo con lo establecido en la NMX-D314-IMNC-2014.
- La correcta distribución de la carga.
- Asegurar que la carga no exceda las dimensiones permitidas.
- De emitir una constancia de la sujeción de la carga.
- Los procesos de sujeción de la carga del embarcador podrán estar certificados de acuerdo con la NMX-D314-IMNC-2014.
- Contar con procedimientos que detallen los procesos de sujeción para el producto que se transporta.
- Contratar o utilizar el transporte con la capacidad y tipo de unidad vehicular conforme a la carga a transportar.

4.5.2 El transportista es responsable de:

- Hacer del conocimiento al usuario sobre la capacidad de su vehículo para el transporte de sus diferentes productos.
- Contar con el vehículo equipado para sujetar la carga, emplear operadores capacitados conforme a un programa que asegure que tienen los conocimientos de sujeción de la carga aplicables al producto que transportan.
- No permitir que un conductor opere un vehículo en el que la carga a transportar no esté contenida, inmovilizada o sujeta de acuerdo con lo establecido en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana.
- Comunicar al conductor no realizar la inspección periódica de la sujeción de la carga cuando la misma esté sellada y no tenga permiso de abrirla.

4.5.3 El conductor es responsable de:

- Inspeccionar el vehículo antes de iniciar el viaje para confirmar que rampas, puertas, lonas, llanta de refacción y cualquier otro equipo utilizado en la operación esté sujeto.
- Asegurarse que la carga no interfiere con la posibilidad de que el vehículo sea conducido de manera segura.
- Asegurar que la carga no exceda las dimensiones permitidas antes de iniciar el tránsito.
- Asegurarse que la carga no interfiere con la libre salida de una persona de la cabina o compartimiento de conducción del vehículo.
- Verificar que los elementos utilizados en la sujeción de la carga se encuentran en condiciones aceptables para su uso.
- La distribución de la carga.
- Que los amarres están tensos antes de iniciar el viaje.
- Verificar periódicamente la tensión de los elementos de sujeción y de reapretarlos en caso de ser necesario durante el transporte.
- Registrar en la bitácora de horas de servicio las inspecciones y reaprietes de los elementos de sujeción de la carga.
- Detener el vehículo cuando la carga transportada esté en riesgo de caerse;

- Realizar las siguientes actividades antes de incorporarse a una carretera desde un camino privado o terracería, cuando se transportan troncos:
 - o Inspeccionar el vehículo, los troncos y sistemas de sujeción de acuerdo con esta norma oficial mexicana.
 - o Realizar los ajustes necesarios a los sistemas de sujeción de la carga incluyendo el añadir dispositivos de sujeción
- La sujeción ante la autoridad no obstante que un tercero haya realizado la carga del vehículo.

5.- Información técnico-comercial

En el proceso de sujeción de la carga se genera la siguiente información técnica:

5.1 El usuario cuando realiza la operación de sujetar la carga, emite una constancia de sujeción de la carga, en la cual asienta la referencia al capítulo de la NMX-D314-IMNC-2014 de acuerdo con el cual realizó la sujeción de la carga; indicará además el número de placa del vehículo sobre el cual sujetó la carga. La constancia incluirá además, la fecha, nombre y firma de la persona responsable de la sujeción.

5.2 Los elementos del sistema de sujeción de la carga deben estar identificados en cuanto a su capacidad de sujeción de acuerdo con las normas correspondientes

5.3 Aquellos productos que se comercialicen como sistemas (conjunto de varias unidades y que por su configuración de conexión no puedan ser operados de manera independiente), deben indicar al menos las características de resistencia a la rotura y fuerza límite de trabajo nominales de aquella que se desempeñe como unidad principal, de acuerdo con la norma correspondiente.

6.- Procedimiento de evaluación de la conformidad

La evaluación de la conformidad del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se llevará a cabo de primera parte por usuarios y/o por los transportistas mediante la expedición de una constancia del cumplimiento de las especificaciones establecidas en el presente Proyecto de Norma. La constancia de cumplimiento incluirá al menos los datos indicados.

6.1 Requisitos de la constancia

6.1.1 Nombre de la persona física o moral que realizó la sujeción de la carga.

6.1.2 Método de sujeción utilizado.

6.1.3 Datos del vehículo, tipo y placas, sobre el que se realizó la sujeción.

6.1.4 Descripción de la mercancía sujeta.

6.1.5 Fecha y hora de realizada la sujeción de la carga.

6.1.6 Firma del responsable.

6.2 Los usuarios y los transportistas que actúen de primera parte seguirán los requisitos establecidos en las Normas Mexicanas NMX-EC-17050-1-IMNC- 2007 y NMX-EC-17050-2-IMNC-2007.

6.3 La información mínima que sustenta una declaración de cumplimiento de primera parte para esta norma es la siguiente:

6.3.1 Existencia de procedimientos específicos de sujeción de la carga para los productos que sujeta en el tipo de vehículos que lo hace. Los procedimientos deben hacer referencia al menos a la NMX-D-314-IMNC-2015, para lo cual deberá contar con un ejemplar original de la NMX.

6.3.2 Evidencia de capacitación del personal que realiza los procesos de sujeción de la carga.

6.3.3 Evidencia de que en el proceso de sujeción de la carga se utilizan dispositivos de sujeción en condiciones que cumplen con la NOM-068-SCT-2-2014.

6.3.4 Opcionalmente la certificación del cumplimiento de la NMX-D-314-IMNC-2015 emitida por un organismo de certificación independiente acreditado.

7.- Vigilancia

La vigilancia del cumplimiento de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana, una vez que sea publicado en el Diario Oficial de la Federación como Norma definitiva, durante el tránsito en caminos y puentes de jurisdicción federal se llevará a cabo por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Seguridad Pública y Protección Ciudadana, conforme a sus respectivas atribuciones.

La vigilancia de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana se realiza en las carreteras federales, en operativos específicos o cuando es evidente el riesgo de caída de la carga o la inestabilidad del vehículo.

A continuación, se indican los aspectos que se verifican:

7.1 La constancia de sujeción por parte del usuario. Indica quién realizó la sujeción de la carga. Se debe presentar cuando la carga ha sido sujeta por un sujeto diferente al conductor o sin la supervisión de éste. Caso contrario se asume que quien es directamente responsable de la sujeción es el conductor de la carga y/o el transportista.

7.2 Los amarres deben cumplir con lo establecido en la NMX-D-314-IMNC-2014.

7.3 Los elementos y sistemas de sujeción de la carga deben tener la tensión de amarre adecuada, impidiendo que la carga se mueva manualmente.

7.4 El equipo y sistemas de sujeción de la carga no debe estar dañado. Los ejemplos de daños se muestran en la NOM-068-SCT-2-2014.

7.5 Los anclajes en el vehículo no debe estar dañados y deben ser los adecuados para el equipo de sujeción de la carga.

7.6 No se verifica la sujeción de la carga en vehículos completamente cerrados, a menos que el vehículo presente daño visible por movimiento de la carga en sus paredes laterales.

7.7 Respuesta ante no conformidades resultantes de la verificación. Las siguientes acciones correctivas se permiten en carretera:

7.7.1 Cuando los amarres sean detectados sin la tensión adecuada, se permitirá reapretarlos acorde a lo especificado en este Proyecto de Norma Oficial Mexicana y de lograrlo, podrá continuar con el tránsito en condiciones seguras, sin que ello implique una sanción.

7.7.2 Cuando se detecte que los amarres no son los necesarios de acuerdo con lo que establece la NMX-D-314-IMNC-2014, se permitirá adicionar amarres para continuar con el tránsito en condiciones seguras, sin que ello implique una sanción.

8.- Sanciones

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en el presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, y en el Reglamento sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

9.- Concordancia con normas internacionales

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana no concuerda con norma internacional por no existir referencia alguna al momento de su elaboración.

10.- Bibliografía

Standard 10-Cargo Securement. Versión 2013-National Safety Code for Motor Carrier. Canadá

Practical Cargo Securement-Commercial Vehicle Safety Alliance. 2008 Ladungsicherung. Der Leitfadens für die Praxis. Verlag Günter Hendrich. 2002

11.- Vigencia

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana entrará en vigor a los 60 días naturales siguientes de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

12.- Transitorio

Único. *Que en cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se deroga el 11.9 de la Norma Oficial Mexicana NOM-053-SCT-2-2010, Transporte terrestre- Características y especificaciones técnicas y de seguridad de los equipos de las grúas para arrastre, arrastre y salvamento, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 01 de abril de 2011 [Relacionado a los numerales 7.11.4 y 7.12].*

