

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-020-SCT4-2013, Frecuencia de inspecciones en seco para embarcaciones y artefactos navales.

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

GUILLERMO RAÚL RUIZ DE TERESA, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, con fundamento en los artículos 36 fracciones I, XII, XVI, XVII y XXVII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 4o., de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1o., 38 fracciones II y V, 40 fracciones XIII y XVI, 43, 46 y 47 fracción I, de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 33, del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1o., 7o., 8o., fracciones IX y XIII, 65, 74 fracción III de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 10 fracciones XLV, XLVI y XLVII, 272 fracción IV, 283, 284, 285, 293, 296 y 427 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 4o., 6o. fracción XIII y 28 fracciones II, VI y VIII, del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y

CONSIDERANDO

Que es responsabilidad del Gobierno Federal regular las vías generales de comunicación por agua y los servicios que en ella se prestan, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Que con fecha 12 de marzo de 2012, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Acuerdo por el que se definen los efectos de los dictámenes que emite la Comisión Federal de Mejora Regulatoria respecto de las Normas Oficiales Mexicanas y su respectiva Manifestación de Impacto Regulatorio.

Que el artículo 1o. del referido Acuerdo, establece que no será necesario que las dependencias acrediten ante la Secretaría de Gobernación contar con alguna de las resoluciones emitidas por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria previstas en el artículo 69-L segundo párrafo, de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, para efecto de la publicación en el Diario Oficial de la Federación de los proyectos de Normas Oficiales Mexicanas.

Que el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, aprobó el Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-020-SCT4-2013, Frecuencia de Inspecciones en seco para embarcaciones y artefactos navales, así como su publicación en el Diario Oficial de la Federación por 60 días con objeto de que los interesados presenten comentarios tal y como lo establece la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, los cuales deberán realizarse en el domicilio del Comité, ubicado en Boulevard Adolfo López Mateos No. 1990, Col. Tlacopac, Del. Álvaro Obregón, C.P. 01049, México, D.F., en un horario de 8:00 a 15:00 horas, teléfono (55) 57 23 93 00, extensión 26010 y 26029, correo electrónico esaldana@sct.gob.mx y dadamgon@sct.gob.mx.

Que en atención a las anteriores consideraciones, contando con la aprobación del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, expide el:

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-020-SCT4-2013, FRECUENCIA DE INSPECCIONES EN SECO PARA EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES

ÍNDICE

1. Objetivo
2. Campo de aplicación
3. Referencias
4. Clasificación
5. Frecuencia para puesta en dique seco e inspección
6. Condiciones para las inspecciones
7. Evaluación de la conformidad
8. Vigilancia
9. Bibliografía
10. Concordancia con normas internacionales
11. Vigencia
12. Transitorio

PREFACIO

En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana, participaron las siguientes Dependencias, Cámaras, Asociaciones y Empresas:

DEPENDENCIAS:

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional.

Secretaría de Energía.

Comisión Nacional de Seguridad Nuclear y Salvaguardias.

Secretaría de Marina.

Secretaría de Turismo.

Dirección General de Mejora Regulatoria.

Dirección de Normalización y Certificación.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Dirección General de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Procuraduría Federal del Consumidor.

Dirección de Investigaciones Físico Tecnológicas.

CÁMARA:

Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo.

ASOCIACIONES:

Asociación Mexicana de Agentes de Carga, A.C.

Asociación Nacional de la Industria Química, A.C.

INSTITUTO:

Instituto Mexicano del Petróleo.

COLEGIO:

Colegio de Ingenieros Navales de México, A.C.

EMPRESA:

PEMEX-Refinación.

1.- Objetivo

Esta Norma Oficial Mexicana establece la frecuencia y alcance de las inspecciones en seco a que estarán sujetos los diferentes tipos de embarcaciones o artefactos navales para verificar y validar las condiciones de integridad mecánica y estructural del casco, elementos estructurales que lo integran, apéndices y sistemas mecánicos sumergidos.

Para efectos de esta norma, se entenderá por artefacto naval toda estructura flotante que sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, excluyendo las estructuras fijas.

2. Campo de aplicación

Esta Norma Oficial Mexicana debe aplicarse a todas las embarcaciones o artefactos navales de 12 metros de eslora y superiores que estén prestando servicio en mares, lagunas, ríos y cuerpos de aguas nacionales, siempre que no estén sujetos a la aplicación de convenios internacionales o gocen de una exclusión, por la autoridad marítima nacional.

3. Referencias

Para una mejor aplicación de esta norma es necesario consultar la siguiente Norma Oficial Mexicana y Norma Mexicana o las que las sustituyan:

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

NMX-Z-013-SCFI-2015 Guía para la estructuración y redacción de Normas.

4. Clasificación

Para efectos de esta norma, la inspección se clasifica en inspección en seco e inspección submarina.

4.1 Inspecciones en seco:

Comprende una verificación de las condiciones de las planchas del forro del casco en toda su extensión, las estructuras internas que dan soporte al casco y su superestructura, los apéndices y sus soportes y/o bancadas, los imbornales y desagües con sus válvulas, tomas de mar, válvulas y uniones con el forro del casco, hélices y abocinamientos y tomas de agua.

4.2 Inspección submarina

Debe llevarse a cabo, mediante la utilización de mecanismos dirigidos remotamente, buzos, medios audiovisuales que permitan determinar la integridad de la obra viva del casco y sus componentes.

Los buzos o personal de inspección submarina deben estar certificados por una organización acreditada ante la Entidad Mexicana de Acreditación.

5. Frecuencia para puesta en dique seco e inspección

5.1. Todas las embarcaciones o artefactos navales dentro del alcance de esta norma deben como mínimo ser inspeccionadas de acuerdo a las frecuencias señaladas en la siguiente tabla:

Casco	Frecuencia Mínima
Metálico	Cada dos años y medio
Fibra de vidrio	Cada cinco años
Madera	Anual
Ferrocemento	Anual

5.2. Para embarcación con casco metálico, previa justificación del armador y cuando la embarcación o artefacto naval no representen riesgo a la vida humana, la propiedad o el medio ambiente marino podrá posponer la entrada a dique por un plazo máximo de seis meses.

5.3. Para embarcaciones con casco metálico, la inspección en seco podrá ser sustituida, entre un periodo de cinco años por una inspección submarina, cuando esté aprobada por la Dirección General de Marina Mercante, previa justificación técnica del armador.

5.4 Para embarcaciones y artefactos navales, cuya operación es exclusivamente en agua dulce, se deben inspeccionar en seco como mínimo una vez cada 5 años.

5.5. Derivado del resultado de la última inspección en seco, la Dirección General de Marina Mercante podrá determinar la procedencia de ampliar o reducir el intervalo de la inspección en seco, considerando los riesgos que represente a la vida humana, la propiedad o el medio ambiente marino.

6. Condiciones para las inspecciones

El armador o su representante, debe asegurar las condiciones adecuadas para llevar a cabo la inspección. La inspección sólo se efectuará cuando existan las condiciones de limpieza, remoción de obstáculos y eliminación de barreras que impida la correcta verificación del casco y sus componentes estructurales, apéndices o sistemas.

Los trabajos, áreas, equipos y sistemas de las embarcaciones y artefactos navales que estarán sujetos a inspección sin ser limitativos son:

1. Calibración de espesores de planchas del forro exterior (reporte de calibración de espesores que incluya el comparativo con respecto a los espesores originales).
2. Superficies laterales, del fondo y uniones, incluyendo cordones de soldadura, remaches y calafate según corresponda.
3. Quilla(s), quilla(s) de guardabalances y codillos.
4. Codaste y zapata(s).
5. Roda y bulbo de proa.
6. Timón(es) (incluyendo goznes, pinzotes, seguros, huelgos y topes).
7. Huelgos de los ejes de cola y pernos del timón.

8. Partes expuestas de las bocinas del eje de cola y respectivos sellos.
9. Válvulas de tomas de mar.
10. Cajas de mar y sus rejillas.
11. Propulsores transversales.
12. Hélice y eje(s) de paso variable.
13. Sistemas de enfriamiento de agua de mar incluyendo junta de expansión, los que deberán ser removidos para inspección interna.
14. Sistemas de protección catódica (verificación de condición).
15. Pintura del fondo y marcas de calados.

Si existen evidencias de daño o deterioro en las placas del casco, miembros estructurales o cubiertas, se removerán los forros para verificar y evaluar extensión del daño y efectuar las reparaciones permanentes que correspondan.

7. Evaluación de la Conformidad

7.1 El grado de cumplimiento de esta norma será realizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante, quien por sí o a través de personas acreditadas en términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización verificará su debida observancia.

7.2. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, requerirá al armador el documento con los resultados de las mediciones en las que se incluyan las áreas indicadas en el numeral 6 de la presente norma que fueron señaladas por el inspector.

7.3. Dicho reporte deberá permanecer a bordo y deberá estar disponible para cualquier requerimiento de la Dirección General de Marina Mercante.

7.4. Las embarcaciones o artefactos navales que llevan a cabo la subida a dique en astilleros extranjeros deberán cumplir con las disposiciones de la presente norma.

8. Vigilancia

La dependencia encargada de la vigilancia de la presente norma es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Marina Mercante.

9. Bibliografía

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974/78 (SOLAS 74/78), en su forma enmendada.

Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos

10. Concordancia con normas internacionales

Esta Norma Oficial Mexicana no concuerda con normas internacionales por no existir éstas en el momento de su elaboración.

11. Vigencia

La presente Norma Oficial Mexicana entrará en vigor 60 días naturales posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación y deberá ser revisada cada cinco años a partir de su entrada en vigor.

12. Transitorio

ÚNICO.- Con la entrada en vigor de la presente Norma Oficial Mexicana, se cancela y se sustituye la NOM-020-SCT4-1995 Frecuencia de Inspecciones en seco para embarcaciones y artefactos navales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de mayo de 1999.

Ciudad de México, a 2 de marzo de 2016.- El Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Marítimo y Puertos, **Guillermo Raúl Ruiz de Teresa**.- Rúbrica.

CRITERIOS de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías.

ADRIÁN DEL MAZO MAZA, Director General de Autotransporte Federal, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 fracciones I, IX y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o. fracción IV, 39, 70, 70 bis, 74 Fracciones IV y V; 74 Bis fracciones I y III de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; 22 fracciones IV, X, XI, XXI y XLIX del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; 1o., 3o., 5o., 8o., 10 y 19 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal; numerales 6.1.2.2.3., 6.1.2.4, 8, 9 y demás relativos y aplicables de la NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2014, Sobre el Peso y dimensiones con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 2014, así como el "AVISO por el que se modifica la clasificación de las carreteras, previstas en el Apéndice referido del artículo 6o. del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, publicado el 26 de enero de 1994 y sus respectivas modificaciones", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de junio de 2015, se hacen de su conocimiento los Criterios de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías.

Lo anterior a efecto de dar mayor certeza jurídica, claridad y justicia en la aplicación de la corresponsabilidad entre autotransportistas y expedidores o remitentes de carga en el servicio de autotransporte federal de carga; por lo que se emiten los presentes Criterios de Aplicación de la Corresponsabilidad en la prestación del servicio que ampara la Carta de Porte o Comprobante que Ampara el Transporte de Mercancías, por lo que tengo a bien expedir los siguientes

**CRITERIOS DE APLICACIÓN DE LA CORRESPONSABILIDAD EN LA PRESTACIÓN
DEL SERVICIO QUE AMPARA LA CARTA DE PORTE O COMPROBANTE QUE
AMPARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

DEFINICIONES.

1. Autotransportista: Persona física o moral que presta el servicio público de autotransporte de carga.
- 2.- Carta de Porte: documento en forma pre-impresa o digital autorizada en la Circular, que autoriza o ampara el transporte y/o traslado de mercancías, en la prestación del servicio de autotransporte federal de carga, que debe ser elaborado por el autotransportista, conforme a lo establecido en la Circular publicada en el Diario Oficial de la Federación en fecha 15 de diciembre de 2015, tomando en consideración lo establecido en 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 y, es el principal instrumento de control de sus movimientos y de la entrega y/o recepción de las mercancías.
3. Carro por entero: cuando la totalidad de la carga que se transporta en un vehículo es propiedad y/o sea contratada por un solo usuario, expedidor o remitente.
4. Circular: 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.
5. Corresponsabilidad: constituye la responsabilidad solidaria que será aplicable, tanto al autotransportista, como al expedidor o remitente, en su caso, cuando se contrate carro por entero, conforme a lo establecido en el artículo 10 del Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos que transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal, a efecto de determinar el incumplimiento de la normatividad en la materia de cada uno de ellos.

6. **Infracción por corresponsabilidad:** constituye el acto mediante el cual se impone sanción y/o multa tanto al autotransportista y/o permisionario, así como al usuario, remitente o expedidor por haber incumplido y violado en forma conjunta la normatividad que regula el peso y dimensiones en el servicio de autotransporte federal de carga en los caminos y puentes de Jurisdicción Federal, de conformidad con el Tabulador de multas del Reglamento.

7. **Reglamento:** Reglamento Sobre el Peso, Dimensiones y Capacidad de los Vehículos de Autotransporte que Transitan en los Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal.

8. **Secretaría:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

9. **Usuario:** Persona física o moral que contrate con un autotransportista el porte, la expedición o remisión de la carga a través de una contraprestación.

APLICACIÓN DE LA CORRESPONSABILIDAD.

10. La corresponsabilidad sólo será aplicable en el servicio que se preste entre el autotransportista y el usuario, expedidor o remitente en la contratación de carro por entero. Esta aplicará cuando se produzca una violación conjunta del autotransportista y el usuario, expedidor o remitente por acción u omisión a lo establecido en el Reglamento, la Circular y en los presentes Criterios de Aplicación.

En el caso del transporte privado, no aplica la corresponsabilidad cuando se traslade su propia mercancía o conexos de sus respectivas actividades, sin que se genere un cobro.

11. La corresponsabilidad generará la sanción y la multa que determine el Reglamento en su tabulador de multas, tanto al autotransportista, como al usuario, expedidor o remitente en forma solidaria.

12. La corresponsabilidad será aplicada por la Secretaría y por la Policía Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias, conforme al Título Octavo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como 10 y Capítulo VII del Reglamento.

13. Para efecto de la aplicación de la corresponsabilidad, ésta se aplicará, tomando en consideración al transportista que traslada la mercancía materialmente en el momento de la infracción y a quien en la Carta de Porte se especifique que es el usuario, remitente o expedidor.

SUPUESTOS EN LOS QUE SE ACTUALIZA LA CORRESPONSABILIDAD.

14. Cuando el permisionario o el usuario, aporten datos que no correspondan a la realidad sobre el peso de la carga, carga útil del vehículo, configuración vehicular, conceptos, ruta pactada, conectividad autorizada y/o dimensiones, según les corresponda declarar a cada uno y no cumplan con las obligaciones que les impone el artículo 10 del Reglamento.

15. En el supuesto de que un transportista utilice vehículos de otro transportista o haya emitido una carta de porte de otro permisionario, sólo será aplicable la corresponsabilidad, siempre y cuando el usuario haya expedido por un medio fidedigno la autorización correspondiente y ésta la presente el autotransportista.

16. Para el caso de los transportadores de su propia carga. Sólo habrá corresponsabilidad cuando a su vez, durante el traslado de su mercancía, por alguna causa, contraten con un transportista el carro por entero, para la continuación del traslado.

SERÁN CAUSAS EN LAS QUE NO APLICA LA CORRESPONSABILIDAD Y SERÁN CAUSA DE RESPONSABILIDAD DE ALGUNA DE LAS PARTES, CUANDO:

17. El peso de la carga útil sea superior a lo declarado por el usuario, remitente o expedidor y consignado en la Carta de Porte por el autotransportista y con ello se provoca la violación a las disposiciones de peso y dimensiones, será responsabilidad exclusiva del usuario, remitente o expedidor.

18. Si la carga útil es igual o menor a la declarada por el usuario, remitente o expedidor y el peso bruto vehicular es superior al declarado por el autotransportista y esto provoca la violación de peso bruto vehicular y/o dimensiones establecido en la norma, será única responsabilidad del autotransportista. También será responsabilidad del transportista, cuando la carga útil declarada por el usuario sea mayor a lo permitido en la norma y éste acepte el traslado de la misma y con ello se viole el Reglamento y la norma respectiva.

19. El autotransportista, sin mediar conocimiento y/o autorización del usuario, remitente o expedidor utilice una ruta o tramo carretero distinto al pactado, será responsabilidad del autotransportista.

20. En los casos en que el usuario, remitente o expedidor no haga entrega del permiso especial de conectividad vigente al autotransportista, cuando dicho permiso sea requisito indispensable para circular por carreteras de menor clasificación, bien, para entrar y salir de planta productora o centro logístico, o para, interconectar tramos de un mismo eje o entre dos ejes troncales. Será única responsabilidad del usuario, remitente o expedidor.

21. El autotransportista decida salir, bajo su cuenta y riesgo de la ruta pactada, sin mediar causa justificada, será responsabilidad de éste.

22. El autotransportista no utilice o cambie el equipo requerido para el tipo de carga que se le asignó, sin mediar consentimiento por escrito del usuario, remitente o expedidor. Será responsabilidad del autotransportista.

23. El tipo de configuración vehicular no corresponda al tipo de camino utilizado, sin que esto haya sido pactado con el usuario, remitente o expedidor. Será responsabilidad del autotransportista.

24. El conductor aun sin consentimiento del autotransportista o del usuario, remitente o expedidor, incremente el peso y/o dimensiones de la carga durante el traslado. Será únicamente responsable el autotransportista.

25. El autotransportista utilice conductores que no cuenten con licencia federal vigente, en la modalidad adecuada o para la configuración pactada con el usuario sin su consentimiento. Será responsabilidad del autotransportista.

26. El autotransportista no elabore la Carta de Porte o utilice formatos diversos a los autorizados por la Secretaría mediante la Circular, o bien, no se asegure que el conductor lleve consigo la Carta de Porte, en cada uno de los viajes en estos casos, será responsabilidad del autotransportista.

27. En la Carta de Porte no se especifique al usuario, remitente o expedidor de la carga, será responsabilidad exclusiva del autotransportista.

SUPUESTOS EN LOS QUE NO EXISTEN CORRESPONSABILIDAD O RESPONSABILIDAD PARA EL AUTOTRANSPORTISTA Y LOS USUARIOS.

28. No existirá corresponsabilidad ni responsabilidad de las partes que acuerden el envío y la transportación de mercancías dentro del país, cuando se trate de contenedores de mercancías legalmente importadas, así determinado por la autoridad aduanera, siempre y cuando el peso bruto y las dimensiones en general del vehículo y carga se ajusten al Reglamento y a la norma respectiva, aun cuando no se describan las mercancías en la Carta de Porte y no sea posible o recomendable abrir el contenedor para verificar los conceptos en forma física, por cuestiones de salud pública, conservación de la mercancía, seguridad en el transporte o la apertura del contenedor pueda propiciar daños irreparables a la mercancía.

29. Para los casos en que las líneas navieras o sus agentes, contraten como usuarios el transporte terrestre que trasladará mercancías de exportación, desde el lugar donde se recibe para carga el contenedor, hasta la aduana de salida, la responsabilidad sobre violaciones a la normatividad que rige al autotransporte federal, por omisión o falsa declaración sobre el peso de la carga, dimensiones o la declaración genérica sobre descripción de la mercancía en la carta de porte, no recaerá en éstos, sino en el dueño de la carga, hasta el momento de la entrega de la mercancía para su traslado.

30. Cuando ante un evento de la naturaleza, accidente vial o por cualquier otra causa, por disposición de la autoridad competente que tome conocimiento del hecho y a efecto de no obstruir la circulación de una vía federal y hacerla fluida, ésta permita sólo por esta causa, la circulación de vehículos en vías de menor clasificación con el peso y dimensiones que circulan, previa comprobación que no existe riesgo en la seguridad de los conductores de la vía en la que se pretenda la autorización emergente, siempre y cuando los vehículos no cometan violación al peso y dimensiones en la vía en que originalmente están circulando.

Dado en la Ciudad de México, a los 20 días del mes de mayo de 2016.- El Director General de Autotransporte Federal, **Adrián del Mazo Maza**.- Rúbrica.