

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESPUESTAS a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal, publicado el 7 de junio de 2017.

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

YURIRIA MASCOTT PÉREZ, SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE Y PRESIDENTA 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; 1o., 38 fracción II y 47 fracción I, II y III y 64 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización; 33 penúltimo párrafo del Reglamento de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización y 6o. fracción XIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; y

CONSIDERANDO

Que los comentarios presentados durante el período de consulta de 60 días que establece la fracción I del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, una vez que fueron analizados, estudiados y discutidos en el Subcomité No. 5 "Criterios, Médico Científicos Y Tecnológicos Aplicables Al Personal Que conduce, Opera y/o Auxilia En Caminos Y Puentes De Jurisdicción Federal", éstos se presentaron en el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre (CCNN-TT);

Que de conformidad con lo señalado en la fracción II del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, fueron estudiados y aprobados por consenso en forma definitiva la resolución a todos los comentarios en la primera sesión extraordinaria que se llevó a cabo el 31 de mayo del 2018, del referido Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre;

Que derivado de lo Anterior y de conformidad con lo que establece la fracción III del Artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, a través de este documento he tenido a bien ordenar la publicación de las "Respuestas a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 2017.

Atentamente

Ciudad de México, a 1 de junio de 2018.- La Subsecretaria de Transporte y Presidenta del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Yuriria Mascott Pérez.**- Rúbrica.

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|-------------------------------------|---|--|
| Nombre de usuario no público | En referencia al numeral 3.5, 4.1 y 4.2 En el punto 4.6 de anteproyecto se menciona que en viajes que impliquen una conducción máxima de 14 hrs. el conductor debe tener una pausa no menor a 8 hrs. continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en 4.1 y 4.2 de la norma. Ahora bien, en el punto 3.5 se menciona la definición de "Otras actividades" entonces se entiende que las paradas obligatorias cada 5 hrs de conducción establecido en el 4.1 deben de ser exclusivamente para descansar, sin considerar el tiempo en "otras actividades" como parte de este periodo. | NO PROCEDENTE Considerando la infraestructura del país y los trayectos que los conductores realizan; para las 5 horas en las que deben realizar una pausa de 30 minutos, se estimó que es tiempo suficiente para llegar a uno de los paraderos. Considerando que en la red de autopistas cuenta con 60 paraderos integrales y 134 estaciones de servicio, y que en el Plan Nacional de Desarrollo 2013— 2018, Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes una de sus líneas de acción es la mejora de las Carreteras y Autopistas, lo que se constata en el 3er Informe de Labores 2014-2015 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes |
| Pablo Javier Aceves Tovar | En referencia al numeral 3.6, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 4.5 y 4.7 La aplicación de la presente norma generaría que exista la necesidad de realizar paradas en carretera en unidades de autotransporte, principalmente en viajes de largo trayecto ¿De qué forma la Secretaría o autoridades estarán trabajando para el establecimiento de paraderos seguros en las distintas zonas del país? | NO PROCEDENTE En respuesta a esta observación, me permito informar que el tiempo de pausa no incluye las definidas como " otras actividades. |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|---|---|
| <p>Raúl Díaz Organitos UPAC</p> | <p>Raúl Díaz Organitos, en mi carácter de Secretario de la "Unión de Propietarios de Autobuses de Turismo, Pasaje y Carga A.C." (UPAC), con domicilio para oír y recibir notificaciones en Av. Puente de Alvarado 42 - 306 Col. Tabacalera Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México, C. P. 06030, mail upacdf@yahoo.com, ante usted con el debido respeto comparezco y expongo. Con fundamento en los artículos 69 E 69 H, 69 K de la Ley Federal De Procedimiento Administrativo, ocurre en tiempo y forma en el presente ocurso a efecto de exponer los comentarios respecto al "Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana "NOM-SCT-2-087—2017" observaciones descritas en la siguiente forma: Resumen del anteproyecto: en obvio de repeticiones se tiene por reproducido como si a la letra se insertara conste. 1.— Si el objetivo general de la regulación y determinación de los tiempos máximos de conducción y pausa de los conductores del servicio de autotransporte federal, propuestos en la NOM-SCT-2—087- 2017" es disminuir la siniestralidad y perdida promedio de 16,500 vidas perdidas y personas con capacidades diferentes anuales, atribuibles al factor humano de los operadores por los accidentes de tránsito en caminos de jurisdicción federal y que en gran medida son por extenuación física, emocional por jornadas extenuantes y otras causas, y si el objetivo es reducir 2.— los accidentes de tránsito y sus secuelas (mortalidad, discapacidad, con la pérdida de productividad) si bien se integró con esfuerzo interinstitucional del comité, y desde nuestro punto de vista, el diagnostico, intervención y evaluación, no es integral por: 3.- Una infraestructura vial insegura, sin los anchos de carril necesarios, incluyendo autopistas, vehículos inseguros sin criterios de fabricación con puntos ciegos, una atención inapropiada de un accidente, en 2017 la OMS "publico Salve Vidas" un paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial 4.- La teoría que establece la NOM en proyecto, no puede ser aplicada mientras exista ese déficit de operadores profesionales y que en consecuencia debería ser para cualquier conductor ya que la impericia de otros impacta en la siniestralidad, la aplicación de esta norma propuesta tiene los inconvenientes de la falta de operadores y colaboración de microempresas y hombres camión, por lo que CONSIDERAMOS Que de acuerdo con el Art. 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal publicado el 22 de diciembre de 1993, ordena que todos los conductores de</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>En relación al comentario emitido por el C. Raúl Díaz Organitos, Secretario de la Unión de Propietarios de Autobuses de Turismo, Pasaje y Carga A.C." (UPAC), recibido en el portal de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) de la NOM-SCT-2-087-2017, Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-SCT—087—2017, que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de Autotransporte Federal, mediante Oficio: UPAC/999/2017. Me permito aclarar los siguiente: el objetivo la Norma es incidir en el Factor Humano que representa 84% de las causas atribuibles a la accidentabilidad, impactando principalmente en uno de los agentes nocivos que mayor número de accidentes causa en los conductores del autotransporte federal "La Fatiga". Esto pretende contribuir al pilar que marca el decenio de la seguridad vial en "Usuario Seguro". Favoreciendo a mejorar las condiciones laborales de este sector, ya que en diversos estudios se señala que las horas de conducción que actualmente cumplen los conductores profesionales son excesivas, lo que posiblemente sea un factor que genere desinterés para la incorporación en este sector de nuevos conductores. Esto puede contribuir a disminuir el déficit existente. Fomentado la formación profesional de nuevo conductores existen ya 233 Centros de Capacitación interna y externa con reconocimiento oficial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, supervisados por la Dirección General de Autotransporte Federal. En cuanto a la Manifestación de Impacto Regulatorio se entregó en tiempo y forma a COFEMER para su análisis y se están considerando los comentarios recibidos para enriquecer este Proyecto. Este proyecto de Norma fue analizado y consensado en el marco del Subcomité No. 5 "Criterios Médicos Científicos y Tecnológicos aplicables al personal que conduce, opera y/o auxilia en caminos y puentes de jurisdicción federal", del cual la UPAC es miembro y signo de conformidad, su representante, el C. Raúl Díaz Organitos.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|--|-----------|
| | <p>vehículos obtuvieran y en su caso renovar la licencia federal que expide la Secretaría en los términos que establece el Art. 89 del Reglamento de Autotransporte Federal y Sus Servicios Auxiliares, manifestamos que no se han cumplido los objetivos de la normatividad y de la iniciativa del "Decenio de la Acción para la Seguridad Vial" suscrita por la SCT y la Secretaría de Salud, son letra muerta. De ese total de conductores con licencia (considerando que un operador puede tener 2 o más categorías de tipo de vehículo a conducir, existen más de 171,546 operadores con un solo plástico (licencia) con dos o más categorías, por lo que la información que arroja la SCT no es confiable por lo que señalamos los datos. Faltan miles de operadores sin considerar las autoridades que la distancia que recorre en el país el transporte federal, requiere un promedio de 1.5 operadores por vehículo, y el objetivo de este estudio es solicitar a la COFEMER pida a la SCT la información relativa de los datos del análisis realizado por "UPAC" que son en base a la Plataforma Nacional de Transparencia del Gobierno Federal y la Estadística Básica de los años de 2012 a 2016 publicado por la SCT, que identifica las siguientes estadísticas: 1.- PARQUE VEHICULAR CON PLACAS O PERMISO FEDERAL. Señala la SCT en el anteproyecto NOM 187-SCT en el apartado III Capítulo 9. Que la SCT tiene en 2015 un registro de más de 600,000 licencias, lo cual no corresponde al número de conductores, ya que como se señaló en base a la estadísticas publicadas por SCT de 2012 a 2016, y consulta a la unidad de enlace de transparencia existe un alto déficit de operadores, por lo que es importante en ese tenor involucrar a las microempresas, al hombre camión y autoridades a brindar facilidades a organizaciones de transporte, instituciones académicas para su participación en la formación de nuevos conductores para abatir el déficit de operadores y sobre todo profesionalizar al sector, sin preferencias a organizaciones para coadyuvar a disminuir la siniestralidad y los daños colaterales. En dicho proyecto también es necesario analizar otros factores para los horarios de conducción ya que ante el avance de la delincuencia es prácticamente imposible detener la marcha de un vehículo que de origen su salida por citar un ejemplo a las 10:00 p.m. detenga su recorrido a las 3:00 a.m. en un lugar inseguro o como pasa actualmente que debido a la restricción de ingreso al área metropolitana de la Ciudad de México están asaltando a las unidades especialmente de carga por llegar a horas de la madrugada y esperar su descarga en</p> | |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|---|---|--|
| | <p>lugares oscuros, para evitar quedar detenidos de las 7:00 a 10:00 a.m. por el programa hoy no circula en fin es un tema amplio el problema de falta de operadores, la delincuencia y la inseguridad por falta de paraderos seguros como ha quedado señalado en esta breve exposición con datos y números de la propia autoridad, que solicitamos se tomen en cuenta ya que existe una gran preocupación de los conductores y permisionarios del Servicio Público Federal y que nos han externado preocupación y por el momento buscaremos los agremiados a esta organización la autorregulación para disminuir la siniestralidad y ser parte de la profesionalización de los conductores, y que se genere un nivel de acuerdo en cuanto a las formas de llevarlo a su aplicación y que por el momento no hay condiciones para implementarlo, a menos que sea en la práctica letra muerta su observancia es por lo anterior citado a ustedes, distinguidas autoridades que atentamente pido Primero.- Recibir y acordar la recepción de los argumentos señalados en el cuerpo del presente escrito relativo al "Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-2-087-2017" que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal". Segundo.- Diagnosticar el anteproyecto y su aplicación con transparencia en su manifestación de impacto regulatorio, considerando las opiniones emitidas y valorar si se justifica el marco regulatorio las acciones del anteproyecto. Sin otro particular reciba usted mis más altas y distinguidas consideraciones.</p> | |
| <p>José Francisco Rodríguez Delegado</p> | <p>En referencia al numeral 4.6 " Creo conveniente que consideren autorizar hasta 10 horas de manejo continuo cuando los tramos del viaje sean demasiado largos y las condiciones del camino no permitan que el operador se detenga por cuestiones de seguridad" Sic</p> | <p>NO PROCEDENTE Subcomité que elaboró dicha Norma, contempló la opinión académica, científica, de experiencia internacional sobre los tiempos de conducción y pausa, se estableció que después de cinco horas debe de realizarse una pausa por las diferentes Cámaras de Transporte y cuestiones de demanda fisiológica, tal como lo establece la evidencia científica que se tomó en consideración para determinar este tiempo, las que a continuación se indican: Además, se tomó en consideración la experiencia internacional de otras legislaciones en la materia: Por lo cual no se puede partir de la premisa de que las condiciones geográficas y económicas sean distintas, debido a que las condiciones fisiológicas son las mismas en el individuo independientemente de la nacionalidad. Al momento no existe evidencia científica de que un conductor mexicano tenga mayor umbral de fatiga que uno australiano o europeo. Por lo tanto, no es posible contemplar esta consideración en la Norma.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|--|--|
| Victor Francisco Zamudio Orozco Corporativo UNNE | " En el caso de la Norma 087. El uso de la bitácora de horas de conducción deberá ser una forma más adaptable a la nueva norma, ya que se puede concluir que solo existen tres tipos de horas: 1. Horas de conducción 2. Horas de Descanso, que incluye dormir, comer, descansar 3. Horas de Servicio sin conducir. Aunque se debe especificar, si las horas de servicio sin conducir, deberán o no considerarse como descanso. Por lo que es importante que la bitácora se adapte de una mejor manera a la nueva norma. " Sic | NO PROCEDENTE En el artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, no sólo se contemplan tres tipos de horas como se señala en el comentario, sino cinco, las cuales son: "Fracción VIII. Horas: a) De salida y de llegada; b) De servicio conduciendo; c) De servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas; d) Fuera de servicio, y e) De descanso;" Por consiguiente, existe concordancia entre la Norma y los tiempos establecidos en definición actual de bitácora |
| C. Alfonso Cruz Amaro Gerente Operativo de CARSSA | En referencia al numeral 4.1 a) "30 minutos por cada 5 horas de conducción continua, En el apartado: Esta pausa podrá distribuirse durante un lapso de cinco horas y media de acuerdo a las condiciones del viaje. Entiendo; ¿Solo se puede prolongar 5:30 hrs de conducción la pausa? ¿Y pasando el tiempo de los 30 minutos, reanudar el viaje?, a la sexta hora..."sic | NO PROCEDENTE No, el tiempo de conducción máximo establecido en el numeral 4.1 es de 5 horas continuas o un máximo de 5 horas y media, tiempo dentro del cual será distribuida la pausa de media hora |
| | En referencia al numeral 4.4. a) "En el apartado: a) En viajes que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en los numerales 4.1 y 4.2 de la presente NORMA. | ACLARACIÓN Sí |
| | Durante de las 14 horas debo aplicar 2 descansos de 30 min, y además 8 hrs de descanso continuas" En referencia al numeral 6.1 "En el apartado. 6.1 El incumplimiento de esta NORMA dará lugar a sanciones de acuerdo a las disposiciones aplicables por autoridad competente. ¿Es motivo de paro por parte de la PFP, o solo será el retenes autorizados e informados?" | ACLARACIÓN Podrá ser en ambas modalidades de acuerdo al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal que estable: Artículo 91 "Los Policías Federales apoyarán al personal médico autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de la verificación, en términos de las disposiciones aplicables, de los signos de cansancio de los conductores de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y transporte privado, conforme a los parámetros establecidos en la normatividad respectiva y, en su caso, el exceso en los tiempos de conducción con base en su bitácora de horas de servicio..." |
| Alejandro Hernández Hernández | " Ojalá esta norma no se quede en papel, el proyecto y me parece que le hacen falta muchas cosas como considerar de ¿cuánto tiempo es el descanso semanal ?, y la responsabilidad de las empresas — o concesionarios para el cumplimiento de la norma, siento que toda la responsabilidad del cumplimiento o incumplimiento de la norma recae en el chofer mientras que la empresa sale bien librada." ...sic | NO PROCEDENTE La Ley Federal del Trabajo, ya regula este tema, por lo que este documento no puede invadir competencias. En relación a la responsabilidad de las empresas, esto se consideró en el numeral: "4.5. El permisionario del transporte de Pasaje y Turismo está obligado a considerar un Segundo conductor cuando..." |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|---|---|
| <p>C. José Francisco Rodríguez Delegado Zacatecas CANACAR</p> | <p>En referencia al numeral 3.4</p> <p>"Por medio del presente envío mis comentarios con relación a los lineamientos que establece NOM—087-SCT—2-2017 en los puntos que enseguida relaciono:</p> <p>3.4 Excepciones temporales</p> <p>Podrá prolongarse la duración de la conducción y del tiempo de servicio ininterrumpido, así como reducciones de la duración del descanso diario, únicamente en la medida necesaria, en caso de accidente, avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico; en caso de fuerza mayor; cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Se tiene contemplado en la definición de "otras actividades auxiliares" en el numeral 3.5 y 3.6</p> |
| | <p>En referencia al numeral 4.1</p> <p>"Creo conveniente que consideren autorizar hasta 10 horas de manejo continuo cuando los tramos del viaje sean demasiado largos y las condiciones del camino no permitan que el operador se detenga por cuestiones de seguridad" Sic.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Considerando que el Subcomité que elaboró dicha Norma, contempló la opinión académica, científica, de las diferentes Cámaras de Transporte y experiencia internacional sobre los tiempos de conducción y pausa, se estableció que después de cinco horas debe de realizarse una pausa por cuestiones de demanda fisiológica, tal como lo establece la evidencia científica que se tomó en consideración para determinar este tiempo, las que a continuación se indican:</p> <p>1. Hsin-Li Chang, Lai-Shun Ju, Effect of consecutive driving on accident risk: A comparison between passenger and freight train driving, Accident Analysis and Prevention 40 (2008) 1844–1849 (https://ir.nctu.edu.tw/bitstream/11536/14214/1/00261349800007.pdf)</p> <p>2. Mihalís Golias, Ph.D, DRAFT DOCUMENT EVALUATING THE HOURS -OF- SERVICE RULE VIA GPS/GIS TRUCK TRIP DAT. The Intermedial Freight Transportation Institute (IFTI). Herff College of Engineerin, Memphis (USA, 2013) (http://www.memphis.edu/ifti/pdfs/cifts_evaluating_hours_of_service.pdf)</p> <p>3. Risk Classification System for Advanced Fatigue Management Evidence Statement Version 1.0, June 2013, National Heavy Vehicle Regulator, Version 1.0, June 2013 (https://www.nhvr.gov.au/files/201402-150-risk-classification-system-for-afm-evidence-statement.pdf)</p> <p>Además, se tomó en consideración la experiencia internacional de otras legislaciones en la materia:</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA | | | | | | | | | | |
|-------------------|--|--|------|--|-----------|-------------------------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------|-------------------------------------|-------------|----------------------------------|
| | | <table border="1" data-bbox="951 197 1341 772"> <thead> <tr> <th data-bbox="951 197 1105 285">País</th> <th data-bbox="1105 197 1341 285">Horas de conducción continuas / descanso</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="951 285 1105 411">Australia</td> <td data-bbox="1105 285 1341 411">5 horas ----- 30 min descanso</td> </tr> <tr> <td data-bbox="951 411 1105 537">Nueva Zelanda</td> <td data-bbox="1105 411 1341 537">5.5 horas ----- 30 min descanso</td> </tr> <tr> <td data-bbox="951 537 1105 663">Comunidad Europea</td> <td data-bbox="1105 537 1341 663">3 horas ----- 30 min descanso</td> </tr> <tr> <td data-bbox="951 663 1105 772">Reino Unido</td> <td data-bbox="1105 663 1341 772">5.5 horas ----- 30 minutos</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="911 821 1385 961">Por lo cual no se puede partir de la premisa de que las condiciones geográficas y económicas sean distintas, debido a que las condiciones fisiológicas son las mismas en el individuo independientemente de la nacionalidad.</p> <p data-bbox="911 968 1385 1045">Al momento no existe evidencia científica de que un conductor mexicano tenga mayor umbral de fatiga que uno australiano o europeo.</p> | País | Horas de conducción continuas / descanso | Australia | 5 horas ----- 30 min descanso | Nueva Zelanda | 5.5 horas ----- 30 min descanso | Comunidad Europea | 3 horas ----- 30 min descanso | Reino Unido | 5.5 horas ----- 30 minutos |
| País | Horas de conducción continuas / descanso | | | | | | | | | | | |
| Australia | 5 horas ----- 30 min descanso | | | | | | | | | | | |
| Nueva Zelanda | 5.5 horas ----- 30 min descanso | | | | | | | | | | | |
| Comunidad Europea | 3 horas ----- 30 min descanso | | | | | | | | | | | |
| Reino Unido | 5.5 horas ----- 30 minutos | | | | | | | | | | | |
| | <p data-bbox="480 1062 898 1325">En referencia 3.6 "3.6 Pausa Periodo comprendido dentro del tiempo de servicio durante el cual, el conductor no lleva a cabo ninguna actividad de conducción a las definidas como otras actividades. Es conveniente que en este punto exactamente se especifiquen las actividades que se consideran</p> | <p data-bbox="911 1062 1385 1587">ACLARACIÓN Se precisa que en el numeral 3.5 se hace referencia a lo que se define como "otras actividades": 3.5 Otras actividades auxiliares. "Cualquier trabajo distinto al de la conducción, para el mismo u otro permisionario, dentro o fuera del sector transporte, citando de forma enunciativa mas no limitativa: carga o descarga, asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo, limpieza y mantenimiento técnico, tareas que tengan como objeto garantizar la seguridad de la carga o pasaje, tiempo dedicado a cumplir con las obligaciones legales vinculadas directamente con una operación de transporte (aduanal, administrativo, entre otros), carga de combustible e ingesta de alimentos por parte del conductor." Si se hace referencia a "otras actividades"</p> | | | | | | | | | | |
| | <p data-bbox="480 1608 898 1871">" La Secretaria de Comunicaciones y Transportes debe considerar que en nuestro país no contamos con servicio de paraderos seguros, que proporcionen los servicios correspondientes para que los operadores descansen y las unidades estén resguardadas es importante para que se aplique la norma de manera de los correcta a la regulación descansos." Sic</p> | <p data-bbox="911 1608 1385 1902">NO PROCEDENTE Considerando la infraestructura del país y los trayectos que los conductores realizan; para las 5 horas en las que deben hacer una pausa de 30 minutos, se estimó que es tiempo suficiente para llegar a uno de los paradores. Considerando que la red de autopistas cuenta con 60 paradores y 134 estaciones de servicio, y que en el Plan Nacional de Desarrollo 2013 — 2018, de Programa Sectorial</p> | | | | | | | | | | |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|---|--|--|
| <p>C. Luis Enrique Olalde Ríos</p> | <p>Desde mi personal punto de vista, me parece que está bien debe ser mucho más precisa en cuanto a los tiempos de pausa, descanso, trabajo, conducción se refiere, y desde mi perspectiva no lo es, se ve ambigua en algunos puntos en concreto.</p> <p>El numeral 4.1 en el inciso a), en relación al 4.2</p> <p>a) Señala el primero que cualquier conductor deberá tener una pausa de por lo menos 30 minutos si ya completado 5 horas de manejo continuo y qué esa pausa también puede distribuidores en un lapso de cinco horas y media, por lo que sí "distribuir "significa dividir o repartir, entonces se pueden dividir esos treinta minutos en partes durante un periodo de 5 horas y media.</p> <p>Es decir, qué, por ejemplo: Puedo dividir los treinta minutos en 3 periodos de 10 minutos en un lapso de 5 horas y media de conducción.</p> <p>b) El segundo punto, por su parte, señala qué los periodos en pausa en ningún caso pueden ser acumulables, lo que significa que ¿Entonces mi ejemplo se puede dividir en 3 periodos es erróneo? Es decir, no se entiende con precisión la distribución del tiempo.</p> <p>2 -. En el numeral 3.4 "excepciones temporales "Se señala qué puede haber una prolongación del tiempo de conducción diario o ininterrumpido por diversas causas, como, por ejemplo, en caso de retraso imprevisto Qué a nuestro parecer no tiene ningún sentido poner una frase llena de subjetividad que no puede ser medible.</p> <p>3-. El numeral 4.6 señala "en viajes que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas, lo que significa que ¿Qué pasará con los viajes que tengan una duración mayor a 14 horas?</p> <p>4-. Como empresa de transporte nos preocupa que nuestros operadores y unidades deban detenerse por periodos cortos o prolongados por haber cumplido con el tiempo máximo de conducción y qué no exista lugar seguro para poder hacerlo. Es importante que se establezcan paraderos seguros y vigilados por la Policía Federal en los cuales se permita la detención de nuestros vehículos, de otra forma, resulta inseguro conducir más de 14 horas e inseguro detener a las unidades en cualquier lugar en las carreteras federales infestadas del crimen organizado.</p> <p>5-. Actualmente la única sanción aplicable está establecida en el Reglamento de Tránsito en carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y está se refiere a la omisión de la bitácora de horas de servicio</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Respecto al planteamiento que se hace, la respuesta al primer inciso es afirmativo. En el inciso b, tomando en consideración que un periodo de pausa debe ser de 30 minutos, ya sea de manera continua o no, éstos no pueden ser acumulables, por lo que éstos periodos de 3p minutos deben disfrutarse en un periodo máximo de cinco horas y media y no después de exceder este tiempo.</p> <p>Por lo tanto, no es posible contemplar esta consideración en la Norma.</p> <p>Esta deriva y tiene como espíritu el convenio 153 de la OIT que lo define de la siguiente forma: Artículo 9 1.-La autoridad o el organismo competente de cada país podrá permitir, en forma de excepciones temporales, aunque únicamente en la medida necesaria para efectuar trabajos indispensables, prolongaciones de la duración del descanso diario a que se refieren los artículos 5, 6, 7 y 8 del presente convenio: 2. A) En caso de accidente de avería de retraso imprevisto, perturbación del servicio o de interrupción del tráfico: b) En caso de fuerza mayor c) Cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios s interés público con carácter urgente y excepcional.</p> <p>Por lo tanto, no es posible contemplar esta consideración en la Norma.</p> <p>Respecto a esta observación es criterio de la empresa el considerar en estos casos un segundo conductor cuando se prevea que el trayecto será mayor a las 14 horas de manera tal que se cumplan con los tiempos de conducción y pausa de los conductores, considerando que, si decide incluir un segundo conductor, también deberá a los tiempos que marca la presente norma.</p> <p>Considerando que la infraestructura tira del país y los trayectos que los conductores realizan; para las 5 horas en las que los conductores deben hacer una o sus de 3p minutos, se estimó que es tiempo suficiente para llegar a uno de los paraderos.</p> <p>Considerando su la red de autopistas cuenta con 6p Paraderos y 134 estaciones de servicio y qué el plan nacional de desarrollo 2013-2018, programa sectorial de comunicaciones y transportes una de las líneas de acción para la mejora de las carreteras y autopistas, lo que se contestará en el tercer informe de labores 2014-2015 de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes.</p> <p>Es importante observar que el objetivo de una Norma Oficial Mexicana no es establecer sanciones, sino cuestiones técnicas, para ello se hace uso y referencia a los Reglamentos por lo que como se menciona en el comentario, el reglamento de Tránsito de carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal sí contempla sanciones</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|--|---|
| | <p>por lo que no se establece una reforma integral o normatividad integral y no se favorece a la seguridad del operador y del autotransporte no atenderá imposiciones faltas de coacción. Nos gustaría que esta norma no quede como la 019-SCT2-2015, que no tiene razón de ser porqué están condicionadas a la existencia de infraestructura o elementos simplemente inexistentes (Las obligaciones sin coacción no existen). 6.- Un último detalle en la redacción si existe inciso a) debe existir un inciso b), si no la redacción debe ser continua, enunciativa." Sic</p> | <p>en el caso de no portar la bitácora, al igual que generará sanciones al no cumplir con la presente norma como lo establece en el siguiente artículo: Artículo 91. "Los policías Federales apoyarán al personal médico autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de la verificación en términos de las disposiciones aplicables, de los signos de cansancio de los conductores de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y Transporte privado, conforme a los parámetros establecidos en la normatividad respectiva y en su caso el exceso en los tiempos de conducción con base en su bitácora de horas de servicio. Se entenderá por cansancio la sensación de sueño o el cansancio físico o psíquico que disminuya la capacidad del conductor y ponga en riesgo o peligro la seguridad del mismo o de terceros con motivo de la operación del vehículo. El conductor que transite con cansancio, será sancionado con multa de 25 a 50 veces la cuota diaria que establece este Reglamento y con inhabilitación para conducir durante el lapso de tiempo necesario para recuperar su capacidad de manejo". A tomará en consideración la propuesta por lo que se tiene: 4.1 Todo conductor debe realizar una pausa de 30 minutos cuando: a) Ha conducido hasta cinco horas continuas o bien; b) Esta pausa podrá distribuirse durante un lapso de cinco horas y media de acuerdo a las condiciones del viaje.</p> |
| <p>María Palafox Transportes Mineros de Coahuila S.A. de C.V.</p> | <p>En relación al numeral 3.6 1.- "Es importante que realicen algún estudio más a profundidad sobre lo que ustedes denominan como "otras actividades auxiliares" en donde no se establece regulación alguna respecto a los tiempos de "carga" "descarga" o como estos interfieren en la aplicación de la presente norma, se enuncian como definición más no se vuelve a mencionar nada de ellos en el contenido". Sic 2.- "Desde mi punto de vista estos puntos de contraponen y falta hacer referencia a la normatividad aplicable para el transporte de materiales peligrosos en donde existe la obligatoriedad del doble conductor.</p> | <p>PROCEDENTE Además de las definiciones que alude, si se hace referencia a "otras actividades" en la definición de pausa que dice: "3.6 Pausa. Periodo comprendido dentro del tiempo de servicio durante el cual, el conductor no lleva a cabo ninguna actividad de conducción o las definidas como otras actividades." Lo que faltaría es agregar la palabra "auxiliares" al final de la definición anterior con la finalidad de no generar confusión y hacer la precisión de que se está haciendo referencia a "otras actividades auxiliares" Mismas que se contabilizarán para efectos de no ser consideradas como partes de los tiempos de pausa. En relación al tiempo en que el operador invierte en estas "otras actividades" no es materia de regulación de esta Norma. NO PROCEDENTE Respecto Al primer párrafo, basándose en la normatividad mexicana vigente; en las leyes y reglamentos de las dependencias correspondientes como son SEDENA, COFEPRIS, SCT y CONASENUSA respectivamente no se indica ninguna obligatoriedad para tener un doble conductor.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|---|--|
| | <p>En relación al numeral 4.5</p> <p>4.5 El permisionario del transporte de pasaje y turismo está obligado a considerar un segundo conductor cuando: a) El tiempo de viaje entre el punto de origen y el destino final exceda las 9 horas. b) En caso de no contar con un segundo conductor, debe apegarse a las horas máximas de servicio y periodos de descanso estipulados en los 4.1 y 4.2 de la presente Norma. ¿O sea que si no se excede las 9 hrs. no se debe cumplir con lo dispuesto en los puntos 4.1 y 4.3 de la presente norma?" Sic.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>En relación a la pregunta, la contestación es si, ya que se debe cumplir con los tiempos establecidos en los numerales 4.1 y 4.2 ya que no se consideran excepciones: "4.1. Todo conductor debe realizar una pausa de 30 minutos..." "4.2" ... en ningún caso podrán ser acumulables"</p> |
| <p>Ramiro de la Garza Cantú Jefe de Departamento de Autotransporte Federal Matamoros SCT</p> | <p>En relación al numeral 3.4</p> <p>En el punto 3.4 definiciones, está la de excepciones temporales, realmente no es una definición, lo que se maneja es una normativa en sí, debería estar en el punto número 4. Tiempos de conducción y pausa de los conductores, a como un párrafo aparte." Sic.</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Se acepta el comentario, con la reserva de adecuar el contexto para convertirlo en una definición, anteponiendo las palabras "Es el tiempo que" al inicio del párrafo, con lo cual quedaría:</p> <p>3.4 Excepciones temporales es el tiempo que podrá prolongarse la duración de la conducción y del tiempo de servicio ininterrumpido, así como reducciones de la duración del descanso diario, únicamente en la medida necesaria, en caso de accidente, de avería, de retraso imprevisto, de perturbación del servicio o de interrupción del tráfico; en caso de fuerza mayor; cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional.</p> |
| | <p>En relación al numeral 4</p> <p>" En el punto 4 Tiempos de conducción, también se debería considerar limitar el total de horas y/o días de conducción máxima en el periodo de una semana, ya que tantas horas o días continuos conducidos, aumenta el estrés y causan fatiga física y mental." Sic.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>La Ley Federal del Trabajo, ya regula este tema, por lo que este documento no puede invadir competencias</p> |
| | <p>En relación al numeral 4.5</p> <p>" En el siguiente punto, —se recomienda dejar en un solo párrafo todo el texto, y agregar la siguiente: 4.5 El permisionario del transporte de pasaje y turismo está obligado a considerar un Segundo conductor cuando el tiempo de viaje entre el punto de origen y el destino final, excedan las 9 horas. Y los demás permisionarios cuando por la naturaleza de la carga o el recorrido, no deba tener pausa. Se recomienda desaparecer los incisos: a) ... b) En caso de no contar con un segundo conductor, debe apegarse a las horas máximas de servicio y periodos de descanso estipulados en los 4.1 y 4.2 de la presente Norma.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>En este caso, se trata de incisos determinativos por lo que resultan indispensables para identificar plenamente las condiciones que se deben cumplir y dar sentido completo a la oración.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|--|--|
| | <p>“Se debería agregar una excepción para los permisionarios de vehículos de fondos y valores, así como a los de materiales peligrosos tales como los explosivos, precursores químicos, radioactivos, etc., los cuales no deberán realizar pausas por cuestiones de seguridad, debiéndose obligar a que lleven dos conductores para cuando exceda el tiempo de las 9 horas.” Sic</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Basándose en la normatividad mexicana vigente; en las leyes y reglamentos de las dependencias correspondientes como la SEDENA, COFEPRIS, SCT, CONASENUSA respectivamente, no se indica ninguna obligatoriedad para tener un doble conductor. En algunas dependencias del ejecutivo federal solo se menciona por seguridad en los permisos y requerimientos el uso de GPS (Sistema de Posicionamiento Global, por sus siglas en inglés) y servicio de custodia para ciertos tipos de mercancías.</p> <p>De acuerdo al proyecto de norma NOM-SCT-2-087-2017 en el numeral 4.5, el permisionario del transporte de pasaje y turismo está obligado a considerar un segundo conductor cuando:</p> <p>El tiempo de viaje entre el punto de origen y destino final exceda las 9 horas.</p> <p>En caso de no contar con un segundo conductor, debe apegarse a las horas máximas de servicio y periodos de pausas estipulados en los 4.1 y 4.2 de la presente Normal.</p> <p>Nota: Esto sólo aplica para el transporte de pasaje y turismo.</p> <p>En el numeral 4.6 en el autotransporte de carga, deben organizarse los viajes considerando lo siguiente:</p> <p>En los viajes que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe de tener una pausa no menor de 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en los numerales 4.1 y 4.2.</p> |
| | <p>“Elaborar y anexar un formato preestablecido de bitácora de horas de servicio del conductor especificando los datos mínimos a contener, así como estandarizar la forma y el llenado del mismo.”</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Esto ya se encuentra contemplado en el Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal:</p> <p>Artículo 83</p> <p>VIII. Horas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) De salida y de llegada; b) De servicio conduciendo; c) De servicio sin conducir, a consecuencia de paradas no programadas; d) Fuera de servicio, y e) De descanso; |
| | <p>“Se ha excluido de la Norma a los permisionarios del transporte privado, debiendo estar regidos también por la misma, considerando que les afecta de igual manera y sin distinguos la fatiga y el estrés.”</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>En acorde a las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecidas en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, únicamente está facultada para regular al Autotransporte Federal, siendo atribución de cada entidad federativa crear disposiciones para el servicio de transporte privado</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|---|--|--|
| <p>Lic. Felice Minutti López Velarde Gerente General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo</p> | <p>En relación al numeral 4.5 "4.5...</p> <p>4.5 El permisionario del transporte de pasaje y turismo está obligado a considerar un segundo conductor cuando:</p> <p>a) El tiempo de viaje entre el punto de origen y el destino final exceda las 9 horas.</p> <p>b) En caso de no contar con un segundo conductor, debe apegarse a las horas máximas de servicio y periodos de descanso estipulados en los 4.1 y 4.2 de la presente Norma.</p> <p>REDACCIÓN SOLICITADA 4.5...</p> <p>c) Sólo en servicios directos de pasaje y turismo, cuando el tiempo de viaje entre el punto de origen y destino final sea de más de 5 a 7 horas, el conductor podrá conducir hasta ese tiempo, teniendo posteriormente una pausa mínima de 4 horas</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>La anterior propuesta es indispensable, en virtud de que el Autotransporte Federal de Pasaje y Turismo es un eje rector de la economía del país, de tal suerte que no se afecta la seguridad vial ni su operación, pudiendo seguir transportando a más de 3,558 millones de usuarios al año</p> <p>Esta adición sólo es para viajes directos de pasaje o turismo que tienen un recorrido mayor de distancia y tiempo, es decir, más de 5 horas, pero con un máximo de 7 horas, ya que de lo contrario se tendrán que estar a los puntos 4.1 y 4.2 del presente anteproyecto.</p> <p>La presente propuesta garantiza la seguridad vial por darle mayor descanso al conductor en viajes directos, permitiendo a su vez que el subsector siga siendo competitivo a nivel mundial entre los mejores</p> <p>De conformidad con la legislación, los servicios de Autotransporte Federal de Pasajeros deben prestarse con regularidad, uniformidad, continuidad y con sujeción de horarios, por tal motivo para seguir garantizando esos principios y que la naturaleza de su operación siga siendo constante, se sugiere adoptar nuestra propuesta, la cual ha sido desarrollada con base en la experiencia de los permisionarios formales del país.</p> <p>Se garantiza que el usuario tenga un viaje seguro, ya que no habrá paradas en las carreteras de manera discrecional por el conductor, así como por las condiciones del camino o clima que obligarían a descansar al operador una vez que se cumplan sus tiempos de conducción en lugares inseguros o desconocidos.</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>c) Sólo en servicios directos de pasaje y turismo, cuando el tiempo de viaje entre el punto de origen y destino final sea mayor a 5 pero menor a 7 horas, el conductor podrá omitir la pausa de 30 minutos a las que se refiere el numeral 4.1 y 4.2, teniendo posteriormente una pausa de descanso mínima de 4 horas continua:</p> <p>Agregando el numeral 4.7:</p> <p>El tiempo máximo de conducción en 24 horas nunca podrá exceder las 14 horas.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|---|---|
| | <p>El permisionario tiene la oportunidad de organizar su logística y programación de viajes largos de manera eficiente y segura.</p> <p>Se coadyuva a la seguridad pública de los conductores y pasajeros, ya que no existen paraderos suficientes a lo largo y ancho del país para cubrir la necesidad de hacer una pausa, previniendo delitos en contra de los pasajeros y conductores, así como el robo de unidades.</p> <p>Asimismo, esta propuesta permite atender el déficit de conductores para pasaje y turismo. Por las anteriores consideraciones, se solicita la incorporación del inciso c) del punto 4.5 del Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-087-2017, que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de Autotransporte Federal como ha quedado establecido. Sin más por el momento quedo de Usted.</p> | |
| <p>Ing. Gerardo Aguilar Anzures</p> | <p>Buenas tardes. Nuestra empresa es fabricante de equipos de registro y control de velocidad y es para nosotros muy importante hacer las adaptaciones o mejoras a nuestros equipos para dar cumplimiento a la NOM-087-SCT-2-2017. Hemos leído el proyecto de la misma en la edición del 7 de junio del año en curso y nos queda una serie de dudas en cuanto a su implementación y a la posible necesidad de certificación para nuestros equipos. Tenemos una base instalada de varios miles de equipos y queremos darles a nuestros clientes una herramienta a partir de nuestros propios productos, para dar cumplimiento a la norma respecto a la bitácora de tiempos de conducción. Agradeceré que me indique a quién podemos dirigirnos, si se requiere una cita o cual es el horario de atención. suponemos que esto es comité consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, ubicado en: Calzada de las bombas No. 411 edificio de la Dirección General de Autotransporte Federal. Sin otro particular agradezco su atención a esta solicitud y quedo en espera de su amable respuesta</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Respecto al cumplimiento de la bitácora de horas de tiempos de conducción la definición establecida en esta NOM-012.SCT-2-2014, por lo que sería necesario en su caso, hacer la observancia a dicha norma. Independientemente de lo anterior en el caso de uso de bitácora por medio electrónico esta deberá dar cumplimiento en lo establecido en los artículos 50 y 51 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y puentes de Jurisdicción, Norma Oficial Mexicana numeral 4 párrafo tercero de la NOM-012-SCT-2-2014 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Por lo que su inquietud no es materia de esta norma</p> |
| <p>C. Salvador Tapia</p> | <p>En relación al numeral 3.5 REDACCIÓN SOLICITADA 3.5 otras actividades auxiliares. Cualquier trabajo distinto al de la conducción, para el mismo u otro permisionario dentro o fuera del sector transporte, citando de forma enunciativa mas no limitativa: carga o descarga, asistencia de los pasajeros en la subida y bajada del vehículo, limpieza y mantenimiento técnico tareas que tengan como objeto garantizar la seguridad de la carga o pasaje, tiempo dedicado a cumplir con la obligaciones legales vinculadas directamente con una operación de transporte (aduanal administrativo, entre otros), carga de combustible...</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Debido a que el objetivo general de definir "otras actividades" es determinar aquellas actividades relacionada exclusivamente con la conducción o algún trabajo vinculado al servicio que presta al concesionario. Se acepta la propuesta toda vez que, la ingesta de alimentos no está dentro del objetivo general de ésta además de que la definición dice: "Cualquier trabajo...")...Sic. Por consiguiente, el ingerir alimentos no representa un trabajo por lo que su propuesta se acepta.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|---|--|--|
| | <p>En relación al numeral 4.6</p> <p>4.6. En el autotransporte de carga deben organizarse los viajes considerando lo siguiente:</p> <p>En viajes que implique una conducción máxima de 17 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas:</p> <p>Manejo/ Descanso</p> <p>5 horas 30 minutos</p> <p>5 horas 30 minutos</p> <p>4 horas 30 minutos</p> <p>3 horas 30 minutos</p> <p>8 horas 30 minutos</p> <p>JUSTIFICACIÓN</p> <p>La ingesta de alimentos por parte del operador se incluya dentro de la pausa mínima obligatoria.</p> <p>Cubrir las rutas CDMX, Puebla, GDL hacia Frontera Nuevo Laredo, la cual constituye un porcentaje significativo de movimientos. De carga en el país.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Para realizar el proyecto de NOM, se tomó en consideración un razonamiento deductivo, es decir, de lo particular a lo general, por lo cual, elaborar una NOM considerando ruta por ruta resultaría poco práctico, además si se aumentan a 17 horas de conducción como máximo expondríamos a los operadores a mayor riesgo de cansancio físico. Mental o ambos; se aumentaría el riesgo de consumos de psicoestimulantes y se incrementarían los accidentes, aunado a lo anterior, perjudicaríamos a los operadores que actualmente manejan menos de 17 horas, ya que esta regulación daría cabida a extender los tiempos de conducción en todas las modalidades de transporte terrestre a 17 horas.</p> |
| <p>Lic. Juan Manuel Tapia Reynoso CANACAR</p> | <p>1.Objetivo y campo de aplicación</p> <p>Este proyecto de Norma Oficial Mexicana proporciona las directrices para regular los tiempos de conducción y pausa para los conductores del servicio de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal, con la finalidad de reducir la incidencia de accidentabilidad.</p> <p>Este proyecto de Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria al servicio del autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal en la República Mexicana.</p> <p>Consideramos importante incluir a los servicios auxiliares y al transporte privado, en virtud de que los conductores de dichos vehículos también circulan en caminos y puentes de jurisdicción federal, además de que dichos servicios están definidos y regulados por la propia Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en el artículo 2do. Fracción XIV y 40.</p> <p>Así también, estos servicios están regulados por la NOM-012-SCT-2-2014 Sobre el peso y dimensiones máximas... y la NOM-038-SCT-2-2000 Transporte terrestre-Servicio de autotransporte federal de pasaje, turismo, carga y transporte privado-Condiciones físico-mecánica...</p> <p>3.11 Transporte privado:</p> <p>Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Considerando el valioso comentario emitido, la presente NOM regula exclusivamente, dentro del ámbito de su competencia de acuerdo al Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al personal que porta una Licencia Federal de conducción.</p> <p>Por otro lado, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal cita:</p> <p>Artículo 2 fracción V, inciso B), VII</p> <p>“Servicios Auxiliares: Los que sin formar parte del autotransporte federal de pasajeros, turismo o carga, complementan su operación y explotación ”</p> <p>Porque la aportación recibida, no podría ser aplicable a la materia que se está regulando</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|---|---|--|
| | <p>Los numerales siguientes se recorrerían, para quedar:</p> <p>3.12 viaje</p> <p>Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de las vías generales de comunicación.</p> <p>3.13 Vías Generales de Comunicación</p> <p>Los recursos naturales bajo dominio de la Nación que pueden ser aprovechados como medio de transporte o de comunicación para el desarrollo de actividades productivas</p> <p>Se debe adicionar la definición de Transporte Privado, para ser congruentes con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Lo anterior, a efecto de estar acorde con el Objetivo y campo de aplicación de la norma que se ha propuesto</p> | |
| Nombre de usuario no público | <p>“1. “En los casos donde los viajes se realicen en forma de circuito, donde el operador parte de un punto de origen a un punto de destino y regresa nuevamente al punto de origen ¿se considerará como un solo viaje o dos?” ...sic</p> | <p>ACLARACIÓN</p> <p>En este caso, se consideran dos viajes, toda vez que la definición de viaje en la NOM--SCT2-087-2017 que establece los tiempos de conducción y pausa para conductores de los servicios de autotransporte federal, cita:</p> <p>“3.11 Viaje</p> <p>Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de las vías generales de comunicación”</p> <p>Por lo anterior se interpreta que debe existir un punto A (origen) y un punto B (destino), y para el caso en que sea en viaje en “circuito” se parte del punto A para llegar al punto B computándose como un viaje y del punto B para llegar al punto A como un segundo viaje.</p> |
| | <p>Para los alimentos perecederos, ¿se tendrá alguna otra reclasificación?” ...sic</p> | <p>ACLARACIÓN</p> <p>No, éstos son considerados dentro del rubro de “autotransporte de carga”.</p> |
| Lic. Alejandro Espinoza Balderrama | <p>Es de explorado derecho que: la facultad reglamentaria se encuentra conferida al Poder Ejecutivo, en el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Facultad que si bien es cierto no se encuentra a la letra establecida, por conveniencia, tanto la doctrina como la jurisprudencia han interpretado que: en ese artículo se le confiere dicha facultad al Presidente de la República como titular del Poder Ejecutivo. Es de llamar la atención que el NOM PROY-087-SCT-2-2017, aprobado por el Comité Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, rubricada por la Subsecretaria de Transporte, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se fundamente en un Convenio Internacional como lo es el C153 Organización Intencional del Trabajo. Que alcance le hemos dado en México a la facultad Reglamentaria, depositada</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Para abordar holísticamente el marco jurídico que dio origen al presente Anteproyecto de NOM es necesario referirnos al Artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que dice: “Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.” Y por otra parte el artículo 6o. de la Ley Federal del Trabajo que decreta: “Artículo 6to.- Las Leyes respectivas y los tratados celebrados y aprobados en los términos del artículo 133 de la Constitución serán aplicables a las relaciones de trabajo en todo lo que beneficien al trabajador, a partir de la fecha de la vigencia.”</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|--|--|
| | <p>exclusivamente en el Presidente de la República. No existe precedente registrado en el derecho administrativo nacional. Lo más que la doctrina registra y explica por conducto de los letrados Gabino Fraga, Tena Ramírez y otros juriconsultos, es argumentar sobre la función del Reglamento con respecto a la Ley. Explican la función de las Circulares. Pero el intentar "normalizar" un Convenio Internacional no existe precedente. Sin tomar en consideración que el mismo convenio establece en su artículo 12 lo siguiente: "En la medida en que no se hayan puesto en aplicación por medio de contratos colectivos, de laudos arbitrales o de cualquier otra forma conforme a la práctica nacional, las disposiciones del presente Convenio deberán aplicarse por vía legislativa o reglamentaria" De lo anteriormente expuesto se colige que: el Proyecto de NOM PROY-087-SCT2-2017, contraviene la referida disposición contenida en su artículo 12, puesto que el proyecto en comento, como es de explorado derecho, no reúne los requisitos de una Ley o Reglamento. Por lo que intentar establecerlo mediante el procedimiento destinado a formar las normas oficiales mexicanas, resulta ser a todas luces una acción inconvenional.</p> | <p>Por lo que en aras de mejorar la calidad de vida de los trabajadores del autotransporte e incrementar la seguridad vial se tuvo a bien emitir el Proyecto de NOM, por ello, con el objeto de darle mayor solidez jurídica al Proyecto se acepta la propuesta de modificación, sujetándose a lo que dicta el artículo 91 del Reglamento de Tránsito Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal que dice:</p> <p>"Artículo 91.- Los Policías Federales apoyarán al personal médico autorizado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a cargo de la verificación, en términos de las disposiciones aplicables, de los signos de cansancio de los conductores de vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y transporte privado, conforme a los parámetros establecidos en la normatividad respectiva y, en su caso, el exceso en los tiempos de conducción con base en su bitácora de horas de servicio."</p> <p>De tal manera que el artículo 91 del referido Reglamento, expedido por el Presidente de la República en términos del artículo 89 fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, habilita la utilización de instrumentos normativos como es el caso de la NOM-SCT-2-087-2017, de la Norma Oficial Mexicana NOM-SCT-087-2017, que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de Autotransporte Federal. Bajo esta óptica, el hecho de que el Ejecutivo Federal haya permitido a través del artículo 91 del Reglamento de Tránsito Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal, la remisión a un instrumento técnico-normativo como lo es la Norma Oficial Mexicana, de ninguna manera su instrumentación deviene inconvenional o inconstitucional, ya que la naturaleza técnico-científica de la NOM referida, la hace el instrumento legal idóneo para regular los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de Autotransporte Federal.</p> |
| <p>Lic. Patricia Vizcaya Ángeles Gerente Jurídico y de Normatividad Asociación Nacional de Transporte Privado</p> | <p>La Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C., como Usuarios del Transporte de Carga y empresas con flota propia, consideramos pertinente se clarifique el campo de aplicación de la citada NOM, ya que la definición "de los servicios de Autotransporte Federal" no tiene el alcance de aplicación a los conductores que operan el transporte privado, por lo que es imperante incluir al Transporte Privado bajo el siguiente concepto que refiere la Ley de caminos, puente y Autotransporte Federal:</p> <p>LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL CAPITULO I DEL AMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Se modifica el objetivo y campo de aplicación del Proyecto de NOM, quedando de la siguiente forma:</p> <p>YURIRIA MASCOTT PÉREZ, Subsecretaria de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 89 fracción I, 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 36 fracciones I y XV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 3 fracción XII, 40 fracciones I y XII, 41, 43, 44, 45, 46, 47 fracción 1 y 52 Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 5to. fracción IV, 8 fracciones y I, XII, 33, 36, 38 y 40 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;...</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|---|--|--|
| | <p>Artículo 2º.- Para los efectos de esta ley, se entenderá por:</p> <p>XIV. Transporte privado: Es el que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello se genere un cobro;</p> <p>Así mismo, es importante precisar que los permisionarios también los son las empresas que operan a través del transporte privado, de conformidad con la ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:</p> <p>CAPITULO III CONSESIONES Y PERMISOS</p> <p>Artículo 8º.- Se requiere permiso otorgado por la secretaria para:</p> <p>XI. El Transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley.</p> <p>Debido a que los conceptos de Permisionario, Servicios de Autotransporte y Servicios de Autotransporte de Carga, como el objetivo y Campo de aplicación, no consideran de conformidad con lo anterior al Transporte Privado, a sus conductores y/o permisionarios, es indispensable realizar las modificaciones necesarias para que sean incluidos.</p> <p>Reiteramos nuestro compromiso como ANTP – Usuarios del Transporte de Carga, de ser sujetos a las disposiciones de los tiempos de conducción y pausas para los conductores del transporte de carga, en los caminos y puentes de jurisdicción federal.</p> | <p>1. OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACIÓN.</p> <p>Este Anteproyecto de Norma Oficial Mexicana es de observancia obligatoria al Servicio del Autotransporte Federal y sus servicios auxiliares en todas sus modalidades, que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal en la República Mexicana, así como el transporte privado al que se refiere la fracción XI del artículo 8 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</p> |
| <p>Dr. Domingo Santana Mendoza</p> | <p>El objetivo primario de la NOM es reducir la incidencia de accidentabilidad (Inciso 1 del Proyecto), Por consiguiente, autorizar la prolongación de la conducción y la reducción de las pausas de descanso, aumentan en forma grave las posibilidades de fatiga y accidente. Cuando ocurre un accidente, avería, retraso imprevisto, perturbación del servicio o interrupción del tráfico, el operador se encuentra trabajando, por lo que no se debe definir como tiempo no laborado, El Art. 4 de la Recomendación 153 OIT, menciona: 1. A los fines del presente Convenio, la expresión duración del trabajo significa el tiempo dedicado por los conductores asalariados: a) a la conducción y a otros trabajos durante el tiempo de circulación del vehículo; b) a los trabajos auxiliares</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Se modifica el inciso 3.4 para quedar de la manera siguiente:</p> <p>Excepciones temporales. Podrá prolongarse la duración de la conducción y del tiempo de servicio ininterrumpido, así como reducciones de la duración del descanso diario en las siguientes situaciones: en caso de percance vial, de avería del vehículo, de perturbación del servicio o alguna otra circunstancia que ocasione interrupción del tráfico por la vía que se transite, situaciones que deberán ser evidenciadas documentalmente; así como cuando sea necesario asegurar el funcionamiento de servicios de interés público con carácter urgente y excepcional</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|---|--|
| | <p>que se efectúen en relación con el vehículo, sus pasajeros o su carga. 2. Los periodos de simple presencia, de espera o de disponibilidad, pasados en el vehículo o en el lugar de trabajo y durante los cuales los conductores no disponen libremente de su tiempo, pueden considerarse parte de la duración del trabajo en la proporción que se determinará en cada país por la autoridad o el organismo competente, por medio de contratos colectivos o por cualquier otro medio conforme a la práctica nacional. Sugiero re evaluar los tiempos de conducción y pausas. Sugiero eliminar: "únicamente en la medida necesaria. Es discrecional y no establece reglas de tiempo. Si es necesario asegurar el funcionamiento de los servicios de interés público, entonces se asigne un segundo operador.</p> | |
| | <p>En relación al numeral 3.6</p> <p>Sugiero cambiar la palabra actividad por: labor, función, tarea; para evitar la repetición de la palabra actividad. Mejora la comprensión</p> <p>3.6 Pausa: Periodo comprendido dentro del tiempo de servicio durante el cual, el conductor no lleva a cabo ninguna actividad de conducción o las definidas como otras actividades.</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Se acepta y se modifica el numeral 3.6 para quedar:</p> <p>"3.6 Pausa: Periodo comprendido dentro del tiempo de servicio durante el cual, el conductor no lleva a cabo ninguna tarea de conducción o las definidas como otras actividades"</p> |
| | <p>En relación al numeral 4</p> <p>Sugiero integrar al inciso, lo indicado en el artículo 8 del Convenio 153 de la OIT, que es la base para el descanso diario de los conductores</p> <p>4. Tiempos de conducción y pausas de los conductores del autotransporte federal</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Los tiempos de pausa están integrados dentro de este numeral</p> |
| | <p>En relación al numeral 4.1 a)</p> <p>4.1 a) Ha conducido hasta cinco horas continuas, o bien: Esta pausa podrá distribuirse durante un lapso de cinco horas y media de acuerdo a las condiciones del viaje.</p> <p>Confuso. Sugiero especificar las condiciones de viaje y la persona o autoridad que determinarán esta indicación</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Toda vez que los sujetos deben cumplir con este Proyecto de NOM están establecidos en el numeral 1. OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACIÓN</p> |
| | <p>En relación al numeral 4.2</p> <p>4.2 Los periodos de pausa en ningún caso podrán ser acumulables.</p> <p>Confuso: En el inciso anterior se menciona que la pausa se podrá distribuir y ahora se menciona que no es acumulable. Sugiero modificarla y de esta manera mejorará su interpretación.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Toda vez que las palabras distribuir y acumular son distintas y en todo caso se hace referencia en el Proyecto de NOM cuándo se puedan aplicar</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|---|---|---|
| | <p>En relación al numeral 4.3</p> <p>4.3 Durante todo el tiempo de conducción, el conductor debe portar la Bitácora de Horas de Servicio y exhibirla a la autoridad competente cuando esta le sea requerida, la cual debe ser de uso personal e intransferible.</p> <p>El registro de los datos de la bitácora se realizará en formatos impresos o electrónicos.</p> <p>Sugiero agregar el tiempo en el que la empresa deberá guardar la información.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Debido a que la empresa tiene la obligación de exhibirla cuando la autoridad lo requiera, de esta manera no sólo se limita a exhibirla al momento de la conducción sino, por ejemplo, después de que el operador se haya visto involucrado en un accidente.</p> |
| | <p>En relación al numeral 4.6</p> <p>4.6 En el autotransporte de carga deben organizarse los viajes considerando lo siguiente: En viajes que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en los numerales 4.1 y 4.2 de la presente norma.</p> <p>Sugiero eliminarla si ya se integró lo indicado en el Artículo 8 del Convenio 153 OIT.</p> <p>Si no se integró, sugiero modificarla a: En viajes que impliquen una conducción máxima de 14 horas totales, el conductor, obligatoriamente deberá tener un descanso de 8 horas continuas como mínimo, sin disminuir las pausas obligatorias establecidas en los numerales 4.1 y 4.2 de la presente Norma. Mejora la comprensión.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Debido a que ya se adicionó el numeral 4.7 durante el periodo de consulta pública, con el siguiente contenido:</p> <p>4.7. El tiempo máximo de conducción en 24 horas nunca podrá exceder las 14 horas.</p> |
| <p>C. Horacio Correa Canales Director General Mundo de Autotransporte</p> | <p>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</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Debido a que ya se adicionó el numeral 4.7 durante el periodo de consulta pública, con el siguiente contenido:</p> <p>4.7. El tiempo máximo de conducción en 24 horas nunca podrá exceder las 14 horas.</p> <p>Por otro lado, el incorporar definiciones como fuera de servicio, en servicio y reinicio, se menciona que están más apegadas a controlar un dispositivo, si bien es cierto que los conductores y permisionarios pueden echar mano de dispositivos electrónicos, este proyecto de NOM no pretende regular gobernadores de velocidad, sino normar propiamente al conductor.</p> <p>Por otro parte, la definición de Bitácora se tomó de la NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal y del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y se les da la opción de que el registro sea impreso o electrónico.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|--|-----------|
| | <p>en su resumen sobre la reglamentación de las horas de conducción (http://www.fmesa.dol.gov/egulatioos/hours-service/summary-hours-serviceregulations), 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 conducción, 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 período 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.</p> <p>Por tal motivo, se solicita amablemente a esta autoridad o a la competente lo siguiente:</p> <p>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</p> | |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|---|-----------|
| | <p>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.</p> <p>SEGUNDO.- Establecer y enunciar el CICLOS 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>También se emiten las siguientes recomendaciones:</p> <p>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.</p> | |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|--|--|--|
| | <p>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.</p> <p>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 39S, AOB "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</p> | |
| <p>C. Gabriel Lozano</p> | <p>Buena tarde, yo represento una compañía que se dedica a la transportación de carga y actualmente contamos con un aplicativo celular que lleva la contabilidad de ruta de nuestros operadores, por lo que se nos facilitaría agregar las regulaciones contenidas en la NOM-087-SCT-2-2017 para desarrollar nuestra propia Bitácora Electrónica... La pregunta es ¿si podemos realizar esto por nuestra cuenta?, o requeriremos de algún registro en particular?... o se tiene pensado que la bitácora electrónica sea desarrollada por entidades oficiales y los transportistas tengamos que adquirir ese desarrollo (como es el caso en EEUU). Gracias por su atención</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>La NOM-087-SCT-2-2017, permite que sea llevado a cabo en un medio electrónico, para lo cual deberá cumplir con los contenidos requeridos en el artículo 83 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y el numeral 4.2 de la NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017. Estas definiciones fueron incluidas en el Proyecto de NOM-087-SCT-2-2017 en los numerales 3.1 y 4.3.</p> |
| <p>C. Perla Pérez Lara Auxiliar de Gerencia Jurídica ANTP</p> | <p>En relación con el numeral 3.2: 3.2 Caminos y Puentes de Jurisdicción Federal Son las vías destinadas al tránsito de vehículos, incluyendo los servicios auxiliares y la infraestructura carretera vinculada a las mismas y el derecho de vía, cuando estén en alguno de los supuestos siguientes: a) Entronquen con algún camino de país extranjero; b) Comuniquen a dos o más entidades federativas, y c) Su construcción se haya hecho: 1. En su totalidad o en su mayor parte por la Federación; 2. Con fondos federales, o 3. Mediante concesión federal por particulares, estados o municipios. Carreteras y puentes, incluyendo vialidades de acceso y salida a los aeropuertos, puertos y puntos fronterizos, considerados zonas federales;</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Se modifica el inciso 3.2 para armonizar con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar de la manera siguiente: Inciso 3.2. Caminos o carreteras: a) Los que entronquen con algún camino de país extranjero. b) Los que comuniquen a dos o más estados de la Federación; y c) Los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|---|---|
| | <p>Propuesta:</p> <p>Esta definición contiene parte de lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, como “camino o carreteras”.</p> <p>En ese sentido, y considerando que esta NOM emana de la Ley referida, por el principio de jerarquía jurídica deben retomarse tal cual los conceptos y definiciones señalados en la Ley para evitar crear una mayor confusión de la que ya existe en el marco normativo aplicable al autotransporte federal.” Sic.</p> | |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>3.7. Permisionario. Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar servicio de autotransporte federal o para operar o explotar servicios auxiliares</p> <p>Propuesta:</p> <p>“Con base en lo señalado en el artículo 1o de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se sugiere la siguiente redacción: Persona autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para explotar la prestación de un servicio de autotransporte federal de carga, pasaje, turismo, auxiliar u operar el transporte privado de carga o personas”.</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>No se encuentra definido de esa manera en el Artículo 1o. de la Ley Referida.</p> |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>3.8.1. Servicio de autotransporte de carga. El porte de mercancías que se presta a terceros en vías generales de comunicación. Atendiendo al tipo de mercancías y de los vehículos, cuyas características y especificaciones técnicas se determinen en la norma correspondiente, el servicio de autotransporte federal de carga se clasifica en:</p> <p>Propuesta:</p> <p>“Al no tomar los conceptos y definiciones tal cual en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal se crean inconsistencias como esta en la que se señala que ... se presta a terceros en vías generales de comunicación... Siendo que en la presente NOM definen como vías generales de comunicación lo siguiente:</p> <p>3.13. Vías Generales de Comunicación. Los recursos naturales bajo dominio de la Nación que pueden ser aprovechados como medio de transporte o de comunicación para el desarrollo de actividades productivas. Por esta razón se reitera que conforme al principio de jerarquía jurídica deben tomar los conceptos y definiciones tal cual se establecen en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.” Sic</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Se modifican el inciso 3.8.1. para armonizar con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar de la manera siguiente:</p> <p>3.8.1. Servicio de autotransporte de carga. El porte de mercancías que se presta a terceros en caminos de jurisdicción federal.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|---|---|
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>3.9. Servicio de autotransporte de pasajeros. El que se presta en forma regular sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos.</p> <p>Propuesta:</p> <p>“3.9. Servicio de autotransporte de pasajeros. El que se presta en forma regular, sujeto a horarios y frecuencias para la salida y llegada de vehículos excepto en la modalidad de Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.” Sic</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Acorde al razonamiento anterior, la definición no armoniza con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</p> |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>3.10. Servicio de autotransporte de turismo. El que se presta en forma no regular sin sujeción a horarios o rutas determinadas, destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés.</p> <p>Propuesta:</p> <p>“3.10. Servicio de autotransporte de turismo. El que se presta en forma no regular sin sujeción a horarios o rutas determinadas, destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés”. Sic.</p> | <p>PROCEDENTE PARCIALMENTE</p> <p>Toda vez que para armonizar la NOM y el la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal queda de la manera siguiente:</p> <p>3.10. Servicio de autotransporte de turismo. El que se presta en forma no regular destinado al traslado de personas con fines recreativos, culturales y de esparcimiento hacia centros o zonas de interés</p> |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>3.12. Viaje. Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de las vías generales de comunicación.</p> <p>Propuesta:</p> <p>“Se propone considerar sustituir esta definición por la definición de “ruta” establecida en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares. Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local;”. Sic.</p> | <p>PROCEDENTE</p> <p>Se modifica el inciso 3.12. para armonizar con el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares para quedar de la manera siguiente:</p> <p>3.12. Ruta: Trayecto autorizado entre dos puntos, que se configura dentro de caminos de jurisdicción federal o de jurisdicción federal y local.</p> |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>3.13. Vías Generales de Comunicación Los recursos naturales bajo dominio de la Nación que pueden ser aprovechados como medio de transporte o de comunicación para el desarrollo de actividades productivas.</p> <p>Propuesta:</p> <p>“No es congruente el concepto y la definición con el contexto en el que se indica en la presente norma. Esta definición contiene parte de lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, como “Vías generales de comunicación”. En ese sentido, y considerando que esta NOM emana de la Ley referida, por el principio de jerarquía jurídica deben retomarse tal cual los conceptos y definiciones señalados en la Ley para evitar crear una mayor confusión de la que ya existe en el marco normativo aplicable al autotransporte federal.” Sic</p> | <p>PROCEDENTE PARCIALMENTE</p> <p>Debido a que la mencionada Ley en su Artículo 2, fracción XVI de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal Establece: “Vías generales de comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en el presente artículo”, por lo que se modifica el numeral 3.13. para quedar:</p> <p>3.13. Vías Generales de Comunicación: Los caminos y puentes tal como se definen en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.</p> |

| PROMOVENTE | DESCRIPCIÓN DEL COMENTARIO | RESPUESTA |
|------------|--|--|
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>4.3. Durante todo el tiempo de conducción, el conductor debe portar la Bitácora de Horas de Servicio y exhibirla a la autoridad competente cuando esta le sea requerida; la cual debe ser de uso personal e intransferible. El registro de los datos de la bitácora se realizará en formatos impresos o electrónicos</p> <p>Propuesta:</p> <p>“¿Cuánto tiempo debe de resguardarse? O de cuantos días debe tenerse registro. El reglamento de tránsito en carreteras federales ya no especifica este tiempo, desde su última actualización.” Sic</p> | <p>EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD</p> |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>4.4. Los permisionarios pueden aprovechar los dispositivos tecnológicos disponibles con el objeto de cumplir las disposiciones del presente ordenamiento, tales como el tacógrafo u otras aplicaciones electrónicas.</p> <p>Propuesta:</p> <p>“Cuando se refieren a otras aplicaciones electrónicas, ¿cómo sería la validación de la evidencia?” Sic.</p> | <p>EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD</p> |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>4.6. En el autotransporte de carga, deben organizarse los viajes considerando lo siguiente: a) En viajes que impliquen una conducción máxima de 14 horas, el conductor debe tener una pausa no menor a 8 horas continuas, sin menoscabo de cumplir con las pausas mínimas establecidas en los numerales 4.1 y 4.2 de la presente Norma.</p> <p>Propuesta:</p> <p>En este punto se debe hacer mención de la definición “Otras actividades auxiliares”. Quedando así. En viajes que impliquen una conducción y/o la realización de Otras actividades auxiliares que sumen máximo 14 horas, el conductor debe tener...</p> <p>En este punto cuando se menciona pausa queda ambiguo, ¿es simplemente detenerse por 8 horas, aún y cuando no duerma en ese lapso? ¿O se podría agregar o detallar si se requieren “x” tiempo de sueño efectivo?”. Sic</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Toda vez que en el numeral 3.6 se define pausa y se establece que durante este periodo no podrá llevar a cabo ninguna de las denominadas “otras actividades”.</p> |
| | <p>Comentario relacionado con:</p> <p>4.7. El tiempo máximo de conducción en 24 horas nunca podrá exceder las 14 horas</p> <p>Propuesta:</p> <p>“El tiempo máximo de trabajo, es decir, conducción más la realización de otras actividades auxiliares, en una ventana de 24 horas naturales, nunca podrá exceder de 14. Si no se hace mención en estos puntos sobre Otras actividades auxiliares, de nada sirve”. Sic</p> | <p>NO PROCEDENTE</p> <p>Dado que el regular la jornada de trabajo está fuera de competencia de esta Norma, y tras el análisis de su comentario, éste no se acepta, toda vez que en el numeral 3.6. donde se define Pausa, queda claro el concepto de un descanso total.</p> |

OFICIO Circular No. APIALT. - D.G. 311/2018 respecto al informe de separación y entrega-recepción de los servidores públicos de la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.- Dirección General.

OFICIO CIRCULAR No. APIALT. - D.G. 311/2018**CC. SERVIDORES PÚBLICOS DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE ALTAMIRA S.A. DE C.V. Presentes.**

La Secretaría de la Función Pública con fechas 6 y 24 de julio del año 2017, publicó en el Diario Oficial de la Federación, el "*Acuerdo por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión*" (Bases Generales) y el "*Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal*" (Lineamientos Generales), respectivamente.

Las Bases Generales y los Lineamientos Generales prevén que los titulares de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, así como de las empresas productivas del estado, y los servidores públicos hasta el nivel de director general en el sector centralizado, o sus equivalentes en el sector paraestatal o en las empresas productivas del Estado, al separarse de su empleo, cargo o comisión, deben rendir un informe que refiera el estado que guardan los asuntos a su cargo, y entregar los recursos presupuestarios, financieros, humanos y materiales que, en su caso, hayan tenido asignados para el ejercicio de sus atribuciones, así como la documentación y archivos debidamente ordenados y clasificados de conformidad con la normativa aplicable a la materia, a quienes los sustituyan en sus funciones. Igualmente, se prevé que los servidores públicos de niveles inferiores a los descritos, quedarán sujetos a la obligación señalada siempre que estén a cargo de administrar o manejar fondos, bienes o valores públicos.

Asimismo, en los artículos NOVENO de las Bases Generales, y 44 de los Lineamientos Generales se establece la facultad de los titulares de las dependencias y entidades o empresas productivas del Estado, para determinar a los servidores públicos que, por la naturaleza e importancia de la función pública que desempeñan, deben rendir al separarse de su empleo, cargo o comisión, un informe de separación, y entregar los recursos presupuestarios, financieros, humanos y materiales que, en su caso, hayan tenido asignados para el ejercicio de sus atribuciones, en los términos referidos en el párrafo que antecede.

En esta virtud y con el propósito de que los servidores públicos de las diversas unidades administrativas de la Administración Portuaria Integral de Altamira S.A. de C.V. cumplan con las obligaciones inherentes de su empleo, cargo, o comisión, atendiendo a los principios de legalidad, objetividad, profesionalismo, honradez, lealtad, imparcialidad, rendición de cuentas, eficiencia, eficacia, transparencia, economía, e integridad que rigen su actuar, cuando se separen de sus funciones; con fundamento en lo dispuesto por los artículos 49, fracción VII, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas; 59, fracción XIV, de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales; artículo 35, fracción VI de los Estatutos Sociales de la Administración Portuaria Integral de Altamira, S.A. de C.V.; NOVENO de las Bases Generales, y 44 de los Lineamientos Generales, he tenido a bien determinar lo siguiente:

PRIMERO.- Los servidores públicos de la Administración Portuaria Integral de Altamira S.A. de C.V. con nivel de Gerentes, Subgerentes o Jefes de Departamentos, al separarse de sus empleos, cargos o comisiones, deberán rendir un informe por escrito de los asuntos de su competencia y realizar acta de entrega-recepción de los recursos financieros, humanos y materiales que tengan asignados para el ejercicio de sus atribuciones legales, así como la documentación y los archivos debidamente ordenados y clasificados a quienes los sustituyan en sus funciones o a quienes para tal efecto designe el superior jerárquico inmediato.

SEGUNDO.- El informe de separación y la entrega-recepción de los servidores públicos a que se refiere el presente Oficio, se formulará conforme a lo previsto en el CAPÍTULO IV de las Bases Generales y al Título IV de los Lineamientos Generales.

TERCERO.- El Órgano Interno de Control en la Administración Portuaria Integral de Altamira S.A. de C.V., intervendrá en los actos de entrega-recepción de conformidad con lo previsto en los artículos DÉCIMO SEXTO y DÉCIMO OCTAVO de las Bases Generales y 47 de los Lineamientos Generales.

El presente Oficio Circular entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Normateca Interna de la Administración Portuaria Integral de Altamira S.A. de C.V.

Con la entrada en vigor del presente Oficio, quedan sin efectos las disposiciones internas que se opongan a las disposiciones contenidas en el mismo.

Atentamente,

Altamira, Tamaulipas, a 25 de mayo de 2018.- El Director General, **José Carlos Rodríguez Montemayor.-**
Rúbrica.

(R.- 468290)