

NOM-EM-075-SCT2-2000

NORMA OFICIAL MEXICANA EMERGENTE, DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS ENTRE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS MEXICANAS.

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

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 36 fracciones VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 38 fracción II, 40 fracción XVI y 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 6 fracción XIII y 21 fracciones VIII, XIII, XIV, XVI y XXIII del Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, y

CONSIDERANDO

Que el ferrocarril está destinado a desempeñar un papel prioritario en el Sistema Nacional de Transporte, dada su vocación de movimiento de importantes volúmenes de carga en grandes distancias.

Que una vez realizados los estudios y análisis correspondientes y tomando en cuenta las experiencias internacionales, se seleccionó para el concesionamiento del servicio público de transporte ferroviario, una segmentación regional que permitiera un balance entre una adecuada preservación de economías de operación, una capacidad de respuesta a los mercados regionales y un número óptimo de puntos de interconexión entre los ferrocarriles, a fin de incrementar la eficiencia y reducir costos de operación, así como una rentabilidad atractiva para los inversionistas.

Que el esquema de segmentación regional elegido consistió en la conformación de tres empresas troncales integradas verticalmente, una terminal de maniobras y servicios en la zona metropolitana del Valle de México y diversas líneas cortas. Dicha segmentación permite la interconexión entre sí para formar un sistema integral de transporte ferroviario nacional.

Que la segmentación regional elegida contempla mecanismos de acceso a mercados fuera de la ruta de cada concesionario, como los denominados derechos de paso y derechos de arrastre, ofreciéndose de esta manera el servicio de transporte ferroviario a los principales mercados, puertos marítimos y fronterizos de nuestro país, obteniendo con ello condiciones de competencia entre las distintas empresas ferroviarias.

Que sin menoscabo de los derechos y obligaciones de las empresas concesionarias, previstos en los títulos de concesión y sus anexos, garantizando su integridad, es necesario regular la operación de sus derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, a efecto de que exista una adecuada convivencia entre los concesionarios, que propicie una mejor cobertura de los mercados y con ello mayor competencia en beneficio de los usuarios del servicio ferroviario.

Que el cuarto párrafo del artículo 28 constitucional dispone que los ferrocarriles son áreas prioritarias del desarrollo nacional.

Que en concordancia con lo anterior la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en su artículo 1o. establece que el servicio ferroviario es considerado una actividad prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo.

Que el numeral 1.4.2. de los títulos de concesión indica que se confieren derechos de exclusividad al concesionario para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga en la vía férrea concesionada, por un periodo de treinta años en las empresas troncales y 18 en las líneas cortas, con excepción de los derechos de paso y los derechos de arrastre detallados en el anexo nueve correspondiente.

Que el numeral 3.2 de los títulos de concesión indica que el concesionario está obligado a otorgar los derechos de paso y los derechos de arrastre conforme a los términos y condiciones que se señalan en el anexo nueve del referido título.

Que la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en su artículo 48, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en su artículo 6 fracción III, y el Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su artículo 21 fracción XVI, establecen la facultad que ésta tiene para elaborar las normas oficiales mexicanas.

Que las condiciones con las que se han venido prestando los servicios ferroviarios, principalmente en aquellos tramos donde concurren dos o más concesionarios y ante la falta de reglas y criterios uniformes, se presentan situaciones que ponen en riesgo la continuidad del servicio público de transporte ferroviario. A fin de evitar que dichas situaciones puedan generalizarse causando graves perjuicios a la economía, a la par de garantizar la continuidad, competitividad, confiabilidad y eficiencia de este servicio público y otorgar mayor certidumbre a los usuarios, se requiere emitir disposiciones, criterios y reglas uniformes que normen la forma en que deben interactuar los

concesionarios en relación con los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que deben otorgarse para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, por lo que he tenido ha bien expedir la siguiente:

NORMA OFICIAL MEXICANA EMERGENTE NOM-EM-075-SCT2-2000, DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS ENTRE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS MEXICANAS

INDICE

Capítulo

- Prefacio
- Introducción
- 1. Objetivo
- 2. Campo de aplicación
- 3. Referencias
- 4. Definiciones
- 5. Disposiciones generales para los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios
- 6. Bibliografía
- 7. Concordancia con normas y disposiciones internacionales
- 8. Evaluación de la conformidad
- 9. Vigilancia
- 10. Sanciones
- 11. Capacitación
- 12. Vigencia

Anexo I Relación de derechos de paso otorgados de acuerdo a los títulos de concesión de las empresas ferroviarias mexicanas.

Anexo II Formato para el reporte de operación de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios.

PREFACIO

Considerando que las condiciones con las que se han venido prestando los servicios ferroviarios, principalmente en aquellos tramos donde concurren dos o más concesionarios, requieren la adopción de medidas para garantizar la continuidad, competitividad, confiabilidad y eficiencia del servicio, es necesario emitir disposiciones, criterios y reglas uniformes con el propósito de establecer las características y condiciones conforme a las cuales deberán otorgarse los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario. Además de lo anterior, el establecimiento de disposiciones generales que propicien una mayor eficiencia, seguridad y calidad para los usuarios del servicio ferroviario, amén de promover competencia entre los concesionarios, demanda la emisión de la presente Norma Oficial Mexicana Emergente.

INTRODUCCION

El Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 plantea como requisito fundamental para que nuestro país logre un crecimiento económico sano y sostenido, que la infraestructura básica y los servicios de comunicaciones y transportes sean adecuados, modernos y suficientes. Para cumplir con este Plan se estableció en el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, como uno de sus principales objetivos, conformar un sistema ferroviario seguro, eficiente y competitivo, que mediante la adopción y aplicación de tecnología de punta, coadyuve a satisfacer las necesidades de la economía y a establecer vínculos más estrechos con los mercados internacionales.

Para alcanzar el objetivo señalado, se plantearon las siguientes estrategias:

- Reestructurar el transporte ferroviario mediante su segmentación regional en empresas troncales y líneas cortas, existentes o nuevas, con la participación de la inversión privada, que facilite la conformación de un sistema ferroviario mexicano integrado a los otros modos de transporte.
- Fortalecer la autoridad normativa y promotora del Estado en la actividad ferroviaria, y reorientar sus actividades operativas hacia las funciones de regulación, supervisión y vigilancia.

Por su parte, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento, sientan las bases para que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promueva y regule un sistema seguro, competitivo y eficiente, como resultado de un proceso de licitación abierto y transparente en el otorgamiento de concesiones a los particulares, para prestar el servicio público de transporte ferroviario o para brindar los servicios auxiliares a través de permisos.

En el diseño de una política moderna para el desarrollo del transporte ferroviario, un punto de partida esencial es reconocer que la tarea fundamental de las empresas ferroviarias es proporcionar servicios que cumplan con las disposiciones de eficiencia y seguridad, además de promover prácticas comerciales justas y adecuadas para establecer un marco de actividades competitivo que impulse un desarrollo más equilibrado de los servicios ferroviarios.

Uno de los propósitos fundamentales del nuevo marco legal de apertura a la inversión privada en la operación ferroviaria, fue el de crear condiciones propicias para una oferta integrada de servicios ferroviarios competitivos con

capacidad suficiente, calidad y eficiencia. A tres años de su reestructuración, la operación ferroviaria ha mostrado logros importantes, no obstante, para efecto de proteger el interés público en general y del usuario en particular, requiere fortalecerse para prestar un servicio de mejor calidad. En este sentido, y ante la dinámica de desarrollo observada en el sistema ferroviario mexicano se requiere unificar los criterios y prácticas operativas entre los diversos concesionarios, a fin de permitir que el transporte ferroviario opere como una vía continua de comunicación evitando afectaciones a los usuarios del servicio.

Por lo anterior, es necesario establecer las disposiciones generales a las que deberán sujetarse los concesionarios y permisionarios de servicios ferroviarios entre los que se encuentran los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, obteniendo con ello condiciones de competencia que propicien una mejor cobertura de los mercados, mayor eficiencia y reglas claras para los usuarios; por lo que la Secretaría, basada en el artículo 48 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y considerando las experiencias observadas en la interrelación entre las empresas concesionarias para la operación del servicio, ha decidido expedir la presente Norma con carácter de emergente.

1. Objetivo

Establecer las disposiciones, criterios y reglas uniformes para el otorgamiento y recepción de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, según los artículos 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario, y lo establecido en el numeral 3.2 y en los anexos nueve, diez y once de los títulos de concesión respectivos de las empresas ferroviarias.

2. Campo de aplicación

Esta Norma Oficial Mexicana Emergente es de aplicación obligatoria para los concesionarios y asignatarios que operan y explotan una vía general de comunicación ferroviaria, así como para los que prestan el servicio público de transporte de carga.

3. Referencias

NOM - EM - 070 - SCT2 -. 2000, Lineamientos relacionados con la prestación de los servicios ferroviarios y prácticas comerciales.

4. Definiciones

Las definiciones que se utilizan para la interpretación de la presente Norma son las establecidas en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y en el Reglamento del Servicio Ferroviario, en la inteligencia de que a falta de definiciones en los citados preceptos, se utilizarán las definiciones que a continuación se detallan; para efectos de la presente Norma, cuando se haga referencia al concesionario se referirá también al asignatario, y cualquier referencia a los títulos de concesión se referirá también a los títulos de asignación.

acceso.- es aquel que permite al concesionario prestar el servicio ferroviario para atender a un usuario. El acceso puede ser por conexión física directa o a través de derechos de paso y derechos de arrastre.

acceso limitado.- es aquel que permite a un concesionario concurrir a una terminal o patio respecto del cual, en los derechos de paso que obligatoriamente deben otorgársele conforme al anexo diez de su título de concesión, no se prevé que pueda dar servicio a una zona o a una industria determinada, o se limita el acceso a un tipo de tren determinado.

arrastre ordinario.- es el movimiento que se efectúa para colocar o retirar carros cargados en, o de los escapes particulares, o a un punto determinado de las vías del concesionario, dentro de la zona de arrastre de una estación, el cual causa un cargo extra al usuario del servicio ferroviario que lo solicite, mismo que se encuentra registrado en la Secretaría en la tarifa de servicios diversos.

arrastre a industria.- es el servicio que se presta por el concesionario otorgante a solicitud del concesionario usuario que tiene acceso limitado y consiste en la colocación y regreso de equipo de arrastre para carga o descarga mediante el movimiento, desde el punto de interconexión determinado por los límites territoriales o los derechos de paso, hasta el punto de empalme con la industria de destino del flete en un radio máximo de 30 km, independientemente de que las industrias estén o no dentro del patio.

capacidad declarada de carga y descarga.- es la cantidad de unidades que el propietario de un escape particular puede cargar y/o descargar en un lapso de 24 horas y que deberá de registrar ante los concesionarios del servicio ferroviario.

carro ajeno.- carro que se encuentra en las líneas del concesionario al cual no pertenece.

carro particular.- carro que no es propiedad de una empresa ferroviaria.

carro propio.- carro que se encuentra en las líneas del concesionario al cual pertenece.

carros-kilómetro.- es el kilometraje recorrido por los carros cargados o vacíos en los trenes. Las locomotoras se contabilizan como dos carros, el cabús como uno, las plataformas modulares de doble estiba como un carro por cada componente del módulo, y los carros multinivel como dos carros.

carta de porte.- título legal del contrato de prestación de servicios de transporte ferroviario entre el usuario y el concesionario, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento.

ciclo de carga.- el número de días que tarda un carro entre el inicio de una carga y el inicio de la siguiente.

cómputo de demoras.- es el conteo de demoras.

contraprestación.- pago que debe realizarse entre dos concesionarios por concepto de un servicio o derecho recibido.

concesionario de inicio.- es aquel que recibe la carga de parte del usuario y da principio al servicio de flete interlineal.

concesionario intermedio.- es aquel que presta el servicio en un tramo intermedio, en un servicio de flete interlineal de dos o más concesionarios, recibe la carga de un concesionario y se la entrega a otro concesionario.

concesionario de destino.- es aquel que entrega la carga en su destino final, en un servicio de flete interlineal.

concesionario de origen.- el concesionario al que el usuario solicita la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y acuerda las condiciones del mismo, toda vez que este concesionario es el que da lugar al servicio.

concesionario otorgante.- es aquel concesionario que concede derechos de paso y/o derechos de arrastre, o presta servicios de interconexión, de arrastre, de terminal o servicios conexos a otro concesionario.

concesionario usuario.- es aquel concesionario que recibe derechos de paso y/o derechos de arrastre, servicios de interconexión, de arrastre, de terminal o servicios conexos de otro concesionario.

costo de servicio de arrastre a industria.- es aquel en el que incurre el concesionario otorgante al proporcionar un arrastre a industria.

demoras.- tiempo en exceso que un carro permanece a cargo del usuario después del plazo libre a usuarios.

derechos de piso.- es el pago por el tiempo de permanencia de un carro particular, estacionado en las vías de un concesionario después del plazo libre.

flete local.- es el transporte de mercancías efectuado de origen a destino en las vías de un concesionario.

flete interlineal.- es el transporte de mercancías efectuado de origen a destino en las vías de dos o más concesionarios.

intercambio.- movimiento por el cual un ferrocarril intercambia (recibe o entrega) equipo ferroviario.

kilometraje.- para efectos de esta Norma, el kilometraje de los derechos de paso es idéntico a las distancias establecidas para el concesionario otorgante, en el anexo once de los títulos de concesión, mismas que se relacionan en el anexo I de la presente Norma.

lista de maniobras.- relación de movimientos entre dos concesionarios, a los que debe someterse una unidad ferroviaria para llevarla de una posición a otra.

maniobra de patio.- proceso de mover un carro de una posición a otra dentro de los límites de patio, para agregarlo o disgregarlo de un tren, moverlo a otra vía o colocarlo en vías de talleres de reparación, laderos o espuelas particulares.

patio.- un sistema de vías conectado a la vía troncal incluida ésta, dentro de límites definidos por un Horario previamente autorizado por la Secretaría, sobre el cual pueden darse movimientos destinados a la clasificación, almacenamiento, carga y descarga, arrastre de carros, formación de trenes, servicios de interconexión y, servicios y actividades conexas.

piloto.- empleado asignado por el concesionario otorgante a un tren del concesionario usuario, cuando el conductor, el maquinista o ambos no están familiarizados con las condiciones físicas de la vía o con las reglas e instrucciones en vigor del concesionario otorgante.

plazo libre a usuarios.- es el tiempo que sin cobro alguno se concede a usuarios para efectuar maniobras de carga y/o descarga, documentación y pago de fletes de carros. El plazo libre a usuarios deberá ser por lo menos de 24 horas y los concesionarios deberán dar a conocer a los usuarios el plazo libre de que disponen. El plazo libre a usuarios comenzará a contar desde las 12 horas del mismo día, si los carros fueron situados a esa hora o antes, o desde las 24 horas, si fueron situados después de las 12 horas. Para el cómputo del plazo libre sólo se considerarán los días hábiles, incluyendo entre éstos el día sábado.

plazo libre a concesionarios.- es el tiempo que sin cobro alguno se concede a concesionarios usuarios para retirar los carros que le sean devueltos en las vías de intercambio. Este plazo deberá ser por lo menos de 24 horas y comenzará a contar desde el momento en que los carros sean colocados en las vías de intercambio. Para el cómputo del plazo libre sólo se considerarán los días hábiles, incluyendo entre éstos el día sábado.

puntos de interconexión.- puntos comprendidos dentro de la red ferroviaria nacional, determinados por la Secretaría o por acuerdo entre los concesionarios del servicio ferroviario, en donde se realiza el intercambio de equipos ferroviarios de uno o más concesionarios. Además, son los puntos donde inician o terminan los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios de los concesionarios.

punto de empalme.- es aquél donde se conecta la vía de un concesionario con una espuela.

renta diaria (per diem).- es un componente del sistema "car-hire" (renta de carros) y es el pago diario que realiza un concesionario por la posesión de un carro ajeno.

situación.- es el momento a partir del cual empieza a transcurrir el plazo libre.

servicios de terminal.- todas aquellas actividades que se desarrollen dentro de la terminal o patio, siendo equiparable a éstos cuando el servicio se presta en un punto de interconexión que no coincide con una terminal, para complementar el servicio de transporte ferroviario.

tarifa de flete local.- es aquella tarifa, expresada en pesos por tonelada, que se compone de un factor fijo al cual se le suma el resultado de multiplicar el factor variable correspondiente por la distancia recorrida.

tarifa de transporte de carga.- cuota aplicada al servicio efectuado desde las vías del público en la estación de origen, hasta las vías del público en la estación de destino. Incluye el transporte de la carga y la renta diaria del carro (per diem), aplicada al ciclo de carga según el recorrido. Esta tarifa debe ser previamente registrada ante la Secretaría.

tarifa integrada.- es la cuota aplicada para el flete interlineal.

título de concesión.- documento en donde se hace constar el otorgamiento de la concesión por parte del Gobierno Federal para operar, explotar y, en su caso, construir vías generales de comunicación férreas, así como para prestar el servicio público de transporte ferroviario y servicios auxiliares que se señalen.

tren.- equipo tractivo acoplado a equipo de arrastre.

tren unitario.- es aquel que transporta un grupo de carros de un mismo usuario de un origen a un destino.

tren consolidado.- es aquel que transporta un grupo de carros de dos o más usuarios de un origen a un destino.

usuario.- persona física o moral que contrata servicios ferroviarios con los concesionarios, asignatarios o permisionarios.

vías auxiliares.- son aquellas vías concesionadas conectadas a la vía troncal, que se utilizan para maniobras de operación como encuentro de trenes, dejar y completar tonelaje, formación de trenes, movimientos de patio y similares, registradas como tales en un horario.

vías de intercambio.- son aquellas acordadas por los concesionarios en donde se realiza el intercambio de equipo ferroviario.

vías del público.- las designadas por el concesionario prestador del servicio, destinadas a los usuarios para efectuar la carga y descarga de sus mercancías; comprende la infraestructura, caminos, plataformas, estacionamientos y demás instalaciones necesarias para prestar el servicio.

vía particular.- vía férrea propiedad de un particular para su uso exclusivo conectada a un ladero de una vía general de comunicación ferroviaria. El conjunto de vías particulares pueden conformar un patio de maniobras de carácter privado.

zona de arrastre a industria.- es el área donde se realiza el arrastre a industria.

5. Disposiciones generales para los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios

5.1. Aspectos Generales

5.1.1. Alcance.

Los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios para el transporte de carga, tienen como finalidad permitir el acceso a un concesionario a las instalaciones de otro concesionario, para los fines que se establecen en los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios previstos en cada título de concesión. Los concesionarios otorgantes de ningún modo deberán realizar cualquier acto u omisión que impida a otro concesionario usar los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios. De igual forma, el concesionario usuario deberá de abstenerse de cualquier acto u omisión que tenga como objeto realizar actividades o prestar servicios que no están expresamente consignados en los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios. Tratándose de los servicios de interconexión y terminal éstos deberán prestarse en todos los casos en que un concesionario tenga acceso o acceso limitado, toda vez que conforme al artículo 35 de la Ley dichos servicios son obligatorios. En consecuencia, los concesionarios usuarios sólo podrán prestar servicios a las zonas industriales generales o específicas y/o a las empresas que claramente se indican, y mediante el tipo de tren que se señale en los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios establecidos en cada título de concesión.

Los concesionarios usuarios de derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que tengan acceso limitado sólo podrán prestar el servicio a las industrias a través del concesionario otorgante mediante el pago de la contraprestación de un servicio de arrastre a industria, o compartirán los ingresos del flete interlineal, según corresponda.

El concesionario usuario en estos casos deberá cubrir la contraprestación por el servicio de arrastre a industria y no podrá ceder al usuario la obligación del pago de la misma.

5.1.2. Información estadística de operaciones.

Los concesionarios, con base en la norma NOM-EM-070-SCT2-2000 citada en referencias a la presente Norma, desarrollarán un sistema que determine el conteo de carros-kilómetro y el cómputo de estadísticas necesarias de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, sobre las que deberán informar mensualmente a la Secretaría, de acuerdo al formato incluido en el Anexo II.

5.1.3. Forma de contabilizar las unidades que utilizan los derechos de paso y derechos de arrastre.

Los servicios por derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios se deberán contabilizar en carros-kilómetro.

5.1.4. Prestación de los derechos de paso y derechos de arrastre.

Las condiciones de la prestación de los derechos de paso y los derechos de arrastre obligatorios, determinadas conforme a lo establecido en la presente Norma, deberán registrarse ante la Secretaría especificando con claridad, por lo menos, los siguientes elementos:

- Cada uno de los derechos de paso y derechos de arrastre
- La vía o vías involucradas, incluyendo las de intercambio
- Entre que punto (km) y que punto (km) se otorgan
- El origen y destino de los trenes
- El propósito o fin del derecho
- La distancia cubierta
- Forma de contabilizar el total de carros
- Las contraprestaciones aplicables
- El plazo para cubrir el pago
- Horarios
- Condiciones de operación
- Penalidades por incumplimiento

5.1.5 Convenios de derechos de paso y de derechos de arrastre obligatorios.

Todos los convenios de derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios celebrados por los concesionarios deberán ser adecuados al contenido de esta Norma. Los concesionarios en un plazo de 30 días hábiles a partir de la vigencia de la presente Norma, deberán proporcionar a la Secretaría copia de los convenios con las adecuaciones que correspondan.

Los convenios a que se refiere este numeral que celebren los concesionarios, así como las modificaciones que, en su caso, se realice a los mismos, deberán informarse a la Secretaría, entregando copia del convenio o convenio modificatorio correspondiente dentro de los 15 días hábiles siguientes a su formalización.

5.2 Mantenimiento, adiciones, operación y control

5.2.1 Cumplimiento de reglamentos de transporte.

Antes de operar sobre las vías del concesionario otorgante, los maquinistas y los conductores asignados o designados por el concesionario usuario deberán familiarizarse con las reglas de operación del concesionario otorgante, proporcionándoles, en su caso, la capacitación adicional que sea necesaria. En el supuesto de que los maquinistas y conductores del concesionario usuario, no tengan el conocimiento y la capacitación correspondiente, el concesionario otorgante asignará un piloto, cargándole los costos correspondientes al concesionario usuario.

En el caso de los derechos de paso obligatorios, el concesionario otorgante proporcionará al concesionario usuario una copia de su Reglamento Interior de Transporte, Horarios y demás reglas y normas operativas, y en su caso la notificación por escrito con 30 días hábiles de anticipación sobre cualquier modificación que haga a tales reglas. El concesionario otorgante no deberá adoptar o establecer reglas que discriminen al concesionario usuario o que hagan diferencia entre éste y otros concesionarios usuarios, incluido el propio concesionario otorgante, en demérito del concesionario usuario.

5.2.2. Despacho de trenes.

El concesionario otorgante de los derechos de paso será responsable del despacho que se efectúe en todas las vías que se encuentren dentro de su concesión. No podrá negarse a recibir trenes de los concesionarios usuarios y cooperará y coordinará con el concesionario usuario la manera de llevar a cabo el movimiento eficiente de sus trenes, carros y demás equipo dentro del derecho de paso. Durante el ejercicio de las responsabilidades de despacho, el concesionario otorgante no favorecerá a sus propios trenes o empleados ni discriminará a los trenes o empleados del concesionario usuario.

5.2.3. Equipos, empleados, suministros y supervisión.

Cada concesionario será responsable de abastecer el equipo, los empleados, los suministros y la supervisión necesarios para cumplir con sus derechos y obligaciones.

5.2.4. Uso de los derechos de paso.

El concesionario usuario deberá cumplir con las siguientes disposiciones:

5.2.4.1 Respetar y sujetarse al programa de movimiento de trenes del concesionario otorgante, con objeto de no obstruir, demorar o afectar la seguridad en el movimiento de trenes de dicho concesionario.

5.2.4.2 No podrá almacenar carros o equipo en las vías de los derechos de paso, excepto para manejar equipo en mal estado que se encuentre en ruta. En este último caso, se sujetará a tiempos de desalojo mínimos indispensables, para no interferir en las demás operaciones de la ruta.

5.2.4.3 No podrá, ya sea en forma directa o bajo algún otro instrumento, permitir que un tercero use los derechos de paso sin el debido consentimiento del concesionario otorgante. Esto incluye el manejo de trenes de otro concesionario.

5.2.5. Mantenimiento y mejoras a la infraestructura.

El concesionario otorgante será responsable de la conservación y el mantenimiento de la vía, así como de las adiciones y mejoras que se realicen.

El concesionario otorgante dará aviso al concesionario usuario, con una anticipación de por lo menos 30 días naturales sobre cualquier trabajo de mantenimiento o construcción sobre la vía que pudiera interferir con la prestación eficiente y efectiva de los derechos de paso y derechos de arrastre. Todos los trabajos de mantenimiento serán programados con el fin de reducir interferencias con las operaciones sobre la vía, para que el concesionario usuario realice sus provisiones al respecto.

Los concesionarios deberán cumplir con los estándares de seguridad y calidad en las vías férreas, contenidos en los títulos de concesión y conforme a las normas que para tal efecto emita la Secretaría. En las vías del sistema ferroviario mexicano utilizadas en los derechos de paso, se deberán efectuar las inversiones y programas de mantenimiento necesarios para dotarlas de las características técnicas y operativas contenidas en dicha regulación.

5.2.6 Equipo en mal estado.

Cuando se detecte que el equipo ferroviario propiedad de otro concesionario no reúna los requisitos indispensables de seguridad para continuar operando, se procederá de conformidad con las disposiciones siguientes:

5.2.6.1 El equipo en mal estado no deberá ser reparado por el concesionario otorgante, salvo en los siguientes casos:

5.2.6.1.1 Las reparaciones a carros cargados ajenos o particulares deberán ser las mínimas necesarias para garantizar la seguridad de los mismos, de su carga y de las tripulaciones de los trenes.

5.2.6.1.2 Las reparaciones de carros vacíos ajenos que no vayan a ser cargados deberán ser las mínimas necesarias para garantizar la seguridad de las tripulaciones de los trenes y la movilización de los carros a su propietario.

5.2.6.1.3 Las reparaciones de carros vacíos ajenos que vayan a ser cargados por el concesionario otorgante deberán ser las mínimas que sean necesarias para la seguridad de los carros y las tripulaciones de los trenes así como la protección de la carga.

5.2.6.2 Las reparaciones para la protección de la carga no deberán exceder de 16 horas de labor, a menos que el propietario del carro sea notificado y lo autorice. Los carros vacíos ajenos que excedan las 16 horas de labor y que no sean autorizadas las reparaciones por su propietario, no deberán repararse, éstos deberán regresarse a su propietario aplicándoles marcas o calcomanías en su costado con las siguientes leyendas "a su taller para su reparación", "no se cargue". Las reparaciones autorizadas se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro.

5.2.7 Interrupción del servicio.

Cuando por accidentes graves o desastres naturales el concesionario otorgante estime que el tráfico de carros se interrumpirá por periodos mayores a 72 horas, éste deberá dar aviso tanto a los concesionarios usuarios como a los usuarios del servicio, a fin de que planeen adecuadamente la entrega de equipo o carga, para que no se documenten unidades a esa ruta mientras permanezca la interrupción.

En el caso de que el equipo del concesionario usuario se vea forzado a detenerse sobre la vía y el equipo no pueda proseguir, o si un tren del concesionario usuario no mantiene la velocidad requerida por el concesionario otorgante, este último deberá proporcionar la fuerza motriz o cualquier otra ayuda que pudiere requerirse para arrastrar, asistir o empujar tal equipo, o para retirar adecuadamente de la vía el equipo descompuesto. Los costos y gastos incurridos en prestar esa ayuda deberán ser los mínimos y serán cubiertos por el concesionario usuario.

5.3 Contraprestaciones, facturación, cobro y registro de información.

5.3.1. Contraprestaciones

Con el propósito de lograr equidad y proporcionalidad en la prestación de los servicios de derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios entre los concesionarios, el cálculo para la contraprestación de los derechos de paso considerará los siguientes elementos, aplicados al tramo del derecho de paso en cuestión: los costos de mantenimiento de la infraestructura, los costos del control de tráfico, los costos que se causen en virtud de la interferencia en la operación, el aprovechamiento pagado por la obtención del título de la concesión, así como una utilidad razonable.

Para estos dos últimos componentes, se tomará el valor de la concesión de manera proporcional a la participación del uso del derecho de paso y la densidad de tráfico de la vía férrea concesionada. La utilidad razonable, debe ser comparable a la rentabilidad promedio de la industria ferroviaria mexicana. Estos dos componentes así expresados corresponden a la renta por el uso de la infraestructura.

Además se deberán tomar en cuenta las inversiones adicionales que el concesionario otorgante realice sobre las vías objeto del derecho de paso.

En lo que corresponde a los costos de los derechos de arrastre obligatorios, además de lo antes señalado, se considerarán los costos inherentes a la tracción, esto es, los costos directos de la o las locomotoras y su tripulación.

Las contraprestaciones que se determinen por los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, deberán formar parte de su estructura tarifaria y no generarán cargo adicional al usuario.

5.3.2 Sistema de facturación.

Los concesionarios establecerán un sistema para la facturación en el cobro de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, mismo que deberá ser registrado ante la Secretaría, a más tardar a los 30 días naturales a partir de que entre en vigor la presente Norma.

5.3.3 Intercambio de información.

El concesionario otorgante será el responsable de llevar registros de información completos y precisos sobre los movimientos de trenes, carros y equipo que realice el concesionario usuario en los derechos de paso y/o arrastre obligatorios, así como, de todos los cargos por los servicios prestados que se realicen. Los concesionarios deberán proporcionar y acreditarse entre sí la información mensualmente, a efecto de que se realice el pago correspondiente.

5.3.4 Lugar, tiempo y forma de pago.

Los concesionarios deberán cubrirse recíprocamente las contraprestaciones derivadas de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios en forma mensual y a más tardar dentro de los 15 días hábiles siguientes a la presentación de la factura. Todos los pagos que se hagan los concesionarios entre sí, deberán realizarse en el domicilio de la parte acreedora. En caso de incumplimiento del pago y de no acordar entre las partes una tasa de interés moratorio, se generarán intereses por lo menos iguales a la tasa determinada para los créditos fiscales en el caso de prórroga.

5.3.5 Inconformidad.

En caso de inconformidad de algún concesionario usuario con los cargos realizados por el uso de los derechos de paso y demás servicios relacionados, éste deberá solicitar aclaración por escrito al concesionario otorgante, el cual deberá contestar por escrito dentro de los 15 días hábiles siguientes, precisando las razones por las que en su caso procede el cargo, debiendo acompañar copia de los documentos que soporten el mismo. En caso de que dicha inconformidad proceda, el concesionario otorgante deberá realizar el ajuste correspondiente a más tardar en el siguiente corte. Si la inconformidad no supera el 10% de la factura presentada se pagará el monto total, y en el siguiente corte, se realizará la compensación correspondiente. En el supuesto de que la inconformidad sea superior a un 10% de la factura, el concesionario usuario, deberá cubrir la parte respecto de la que no haya desacuerdo.

Si transcurridos 30 días hábiles, contados a partir de la fecha en que debió efectuarse el pago de la factura respectiva, la inconformidad persiste, cualquiera de las partes, podrá acudir ante la Secretaría a fin de que ésta resuelva lo conducente.

Si la inconformidad no es procedente, el concesionario usuario pagará un interés igual a la tasa de interés para créditos fiscales, en el caso de prórroga, sobre la parte de la factura que corresponda por el tiempo en que estuvo sin liquidarse y hasta la fecha de pago.

6. Bibliografía

Manual de Campo.- Reglas de Intercambio de la Asociación de Ferrocarriles Americanos.

Manual de Oficinas.- Asociación de Ferrocarriles Americanos.

Instructivo para el servicio de carros de carga, coches de pasajeros, millaje, renta diaria (per-diem) y para la expedición y trámite de embargos. Instituto de Capacitación. Biblioteca Técnica 112. Ferrocarriles Nacionales de México.

7. Concordancia con normas y disposiciones internacionales

No existen Normas Internacionales en esta materia.

8. Evaluación de la conformidad

Con fundamento en los artículos 38 fracción V, 68 y 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 5, 6 fracciones II y IV y 57 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; la evaluación de la conformidad de la presente Norma se realizará a través de revisión documental y constatación ocular por parte de personal de la Secretaría para verificar que los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios se otorgan conforme a lo previsto en la presente Norma.

9. Vigilancia

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, es la autoridad competente para vigilar el cumplimiento de la presente norma, además de la competencia que, en su caso, corresponda a los Centros SCT de las distintas entidades federativas.

10. Sanciones

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma será sancionado conforme a lo dispuesto por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, su Reglamento y los demás ordenamientos jurídicos que

resulten aplicables, sin perjuicio de las que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus atribuciones o de la responsabilidad civil o penal que resulte.

11. Capacitación

Los concesionarios están obligados a capacitar conforme a la normatividad vigente a todo el personal que se encuentre relacionado con la aplicación de la presente Norma, como el de las áreas comercial y operativa, entre otras, incluyendo a sus superintendentes y jefes de estación o puestos equivalentes, en un plazo no mayor a 30 días hábiles a partir de la publicación de la presente Norma. Si en el curso de alguna verificación se llega a detectar que algún elemento del personal antes citado, desconoce la aplicación de esta Norma, dicho concesionario se hará acreedor a las sanciones que correspondan.

12. Vigencia

La presente Norma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**, y tendrá una vigencia de seis meses.

Ciudad de México, a los dieciséis días del mes de noviembre de dos mil.- El Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

ANEXO I RELACION DE DERECHOS DE PASO OTORGADOS DE ACUERDO A LOS TITULOS DE CONCESION DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

CLAVE D.P. ^{1/}	RUTA	FERROCARRIL OTORGA	FERROCARRIL RECIBE	KMS.	CONDICIONES DE OPERACION Y SERVICIO
DPL-1	Mariscala-Guadalajara.	PACIFICO-NORTE	NORESTE	348.684	Derecho de paso entre Mariscala (Km. A-263+922) y Guadalajara (Km. I-259+500), así como en el tramo comprendido entre los kilómetros T-1763+960 y T-1760+000, para trenes consolidados con origen o destino en el patio y la zona industrial de Guadalajara, con el fin de elevar el nivel de competencia intra ferrocarriles. Este derecho de paso entrará en vigor transcurridos doce meses contados a partir del inicio de la vigencia del título de concesión relativo a la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste.
DPL-2	Viborillas-Encantada.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	579.792	Entre Viborillas (Km. BC-8+756) y Encantada (Km. B-892+875), con lo cual, mediante el uso adicional del derecho de paso N-5, el concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte tendrá paso por la línea "B" para atender tráficos en Querétaro y México con trenes consolidados.
N-1	Cerro La Silla-Topo Grande.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	26.577	En el tramo Topo Grande (Km. M-528+000)- Patio Monterrey Carga Cerro La Silla (Km. M-500+000), con el fin de permitir el acceso al Patio de Monterrey y conexión de sus líneas que corren a Torreón y a Tampico.
N-2	Monterrey Carga-Apodaca.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	18.946	En el tramo Apodaca (Km. F-17+000) Conexión Distrito Matamoros (Km. F-0+000 = B-1029+026)- kilómetro B-1027+080, con el fin de que el concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte pueda dar servicio a la zona industrial de Lagrange y Apodaca, con trenes consolidados.
N-3	Monterrey Carga-Leona.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	18.060	Entre Monterrey Carga, Km. B-1027+060 y Leona, Km. B-1009+000 con el fin de que el concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte pueda dar servicio a la zona industrial de Leona, con trenes consolidados.
N-4	Tampico-Arbol Grande-Doña Cecilia.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	9.000	En el tramo Tampico (Km. L-665+000)- Arbol Grande (Km. L-672+419 = M-4+128)- Doña Cecilia (Km. L-674+000), para trenes consolidados con origen o destino a Tampico y Doña Cecilia.
N-5	Ramos Arizpe-Encantada.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	33.574	Entre Ramos Arizpe, Km. B-929+007 = R-424+650 y Encantada, Km. B-892+875, por las líneas "B" y "BS", para trenes unitarios con origen o destino a Rojas, Saltillo y Encantada.
N-6	La Griega-Mariscala.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	34.708	Por las vías Juárez y Morelos de la doble vía electrificada, entre La Griega (Km. Morelos -227+438 = B-251+535) y Mariscala (Km. B-285+922 = A-263+922), para dar continuidad a los tráficos del concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte.
N-7	Celaya-Escobedo.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	18.108	Entre Celaya (Km. NB-68+692) y Escobedo (Km. B-315+000), para permitir el acceso al Patio de intercambio de Escobedo.
N-8	Teotihuacan-empalme Línea "V".	NORESTE	SURESTE	42.472	Entre Teotihuacan (Km. VS-0+695) y Empalme Línea "V" (Km.18+781 = VK-24+883), por la línea VS, a los trenes que tengan origen o destino en la estación de los Reyes.

^{1/} Derecho de Paso obligatorio establecido en el Anexo Nueve de los Títulos de Concesión.

N-9	Buenavista-Huehuetoca.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	42.724	Entre Buenavista (Km. Juárez 1+000 / Morelos 1+000) y Huehuetoca (Juárez-43+724 / Morelos 43+724), a los trenes que tengan por origen o destino a Buenavista, Pantaco, Terminal del Valle de México y Lechería.
N-10	Buenavista-Lechería.	NORESTE	SURESTE	23.000	Entre Buenavista (Km. Juárez-1+000 / Morelos-1+000) y Lechería (Juárez-24+000 / Morelos-24+000), a los trenes que tengan por origen o destino a Buenavista, Pantaco y la Terminal del Valle de México.
N-11	Buenavista-Cortavías-Huehuetoca.	NORESTE	T. DEL VALLE	44.712	Derecho de paso al concesionario de la Terminal Ferroviaria del Valle de México, entre Buenavista (Km. Juárez-1+000 / Morelos-1+000) y el Cortavía Juárez-45+712 = Morelos-45+712, para la circulación de trenes y vehículos en la doble vía electrificada, que sean necesarios para la operación.
N-12	Patio San Lorenzo.	NORESTE	DEL SUR	0.891	En los tramos que se requieran para que los trenes utilicen el Patio de San Lorenzo.
N-13	Buenavista-Lechería.	NORESTE	DE HIDALGO	18.542	Entre Lechería (Juárez-19+415 = Morelos-19+542) y Buenavista (Km. Juárez-1+000 = Morelos-1+000). Para los trenes que tengan origen o destino en Buenavista, Pantaco o la Terminal del Valle de México.
N-14	Buenavista-T.V.M.	NORESTE	DEL SUR	9.596	Entre Buenavista (Km. Juárez-1+000 = Morelos-1+000) y Terminal del Valle de México (Km. Juárez-10+470 = Morelos-10+596), para trenes con origen o destino a Buenavista y Pantaco.
N-15	Patio Oriental.	NORESTE	DEL SUR	2.074	Entre los Km. V-217+026 = VB-189+027 y V-219+100, para realizar intercambio de flete y maniobras en el Patio de Oriental.
N-17	San Juan del Río-San Nicolás.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	30.245	A trenes consolidados, entre San Juan del Río (Km. AL-0+000) y San Nicolás (Km. AL-11+245 = B-213+000), así como en el tramo comprendido entre los kilómetros A-184+000 y A-203+000, con el fin de permitir el acceso a la zona industrial de San Juan del Río.
N-18	La Griega-Huehuetoca.	NORESTE	PACIFICO-NORTE	183.714	Entre La Griega (Km. B-251+535 = Morelos 227+438) y Huehuetoca (Km. Juárez-43+724 / Morelos 43+724), a fin de que el concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte pueda utilizar la doble vía electrificada en los casos en que se sature la capacidad de la línea "B". Este derecho de paso estará en vigor por un periodo de dos años.
N-20	Jalapa-Santa Fe.	NORESTE	SURESTE	116.000	Derecho de paso a las locomotoras del concesionario de la vía férrea del Sureste y/o al mantenedor de locomotoras de Jalapa (actualmente GEC Alsthom) entre Santa Fe (Km. V-454+600) y Jalapa (V-338+600), para el tránsito de locomotoras que requieran reparación y mantenimiento en los talleres de Jalapa.
PN-1	Chihuahua-Tabaloapa.	PACIFICO-NORTE	LINEA CORTA OJINAGA-TOPOLOBAMPO	6.948	Derechos de paso entre Tabaloapa y Chihuahua (kilómetros A-1608+052 y A-1615+000), con el fin de que esta vía corta tenga acceso al patio de maniobras, así como acceso a las vías del patio Intermodal del Ferrocarril Pacífico-Norte.
PN-2	Chihuahua-Cd. Juárez.	PACIFICO-NORTE	LINEA CORTA OJINAGA-TOPOLOBAMPO	359.406	Derechos de paso entre Chihuahua (Km. A-1615+000) y Ciudad Juárez (Km. A-1974+406, puente internacional Ferrocarril Burlington Northern/Santa Fe). Este derecho de paso considera adicionalmente el tramo de vía comprendido entre el Km. A-1974+024 y el puente internacional Union Pacific / Southern Pacific (Km. A-1974+300), con lo cual la vía corta Ojinaga Topolobampo podrá realizar intercambio de flete con los ferrocarriles estadounidenses conectantes.
PN-5	Patio Sufragio.	PACIFICO-NORTE	LINEA CORTA OJINAGA-TOPOLOBAMPO	0.650	Derechos de paso a los trenes que requieran utilizar la báscula del patio de Sufragio entre los kilómetros T-741+000 y T-741+650. Este derecho de paso estará en vigor durante un año contado a partir del inicio de la vigencia del título de concesión de la vía corta, en tanto se instala una nueva báscula, propiedad de esta última, en vías de su jurisdicción.
PN-7	Pedro C. Morales-Cerro La Silla.	PACIFICO-NORTE	NORESTE	23.000	Derecho de paso entre Pedro C. Morales (Km. M-477+000) y Cerro La Silla (Km. M-500+000), para trenes consolidados, fundamentalmente de combustóleo.
PN-8	Topo Grande-Chipinque.	PACIFICO-NORTE	NORESTE	24.000	Derecho de paso entre Topo Grande (Km. M-528+000) y Chipinque (Km. M-552+000) para efectuar movimientos entre el patio de Monterrey y Chipinque para la formación de trenes de la ruta Torreón.
PN-9	Celaya-Irapuato-Silao.	PACIFICO-NORTE	NORESTE	95.487	Derecho de paso a trenes unitarios automotrices, entre Celaya (Km. A-289+513) y Silao (Km. A-385+000 y AE-7+000), para dar servicio a General Motors.

PN-10	Arbol Grande-Altamira.	PACIFICO-NORTE	NORESTE	23.443	Derecho de paso a trenes consolidados, entre Arbol Grande (Km. M-4+128 L-672+419) y Altamira (Km. M-27+571), para tener acceso a Ciudad Madero, Altamira y Miramar.
PN-11	Arellano-Chicalote.	PACIFICO-NORTE	NORESTE	25.320	Derecho de paso entre Arellano (Km. A-574+000) y Chicalote (Km. L-14+320 = A-599+320), para dar servicio a Nissan en Arellano por medio de trenes unitarios y realizar intercambio de carros en Aguascalientes.
PN-12	Viborillas-Huehuetoca.	PACIFICO-NORTE	NORESTE	198.376	Derecho de paso entre Viborillas (Km. BC-8+756) y Huehuetoca (Km. B-49+000), para operar trenes con doble estiba de contenedores y/o plataformas multiniveles (automotrices), en tanto se realiza la elevación de la catenaria de la electrificación en la doble vía México-Querétaro. Este derecho de paso estará en vigor por un plazo de dos años a partir del inicio de la vigencia del título de concesión relativo a la vía general de comunicación ferroviaria del Noreste.
PN-13	Piedras Negras-Cd. Frontera.	PACIFICO-NORTE	COAHUILA-DURANGO	246.234	Derecho de paso entre Sabinas (Km. R-115+000) y Ciudad Frontera (Km. R-240+443), para trenes unitarios de carbón y coque procedentes de Barroterán y Sabinas. Este derecho de paso considera adicionalmente los tramos RC-3+000 al R-145+299 (Barroterán), RB-3+000 al R-116+924 (Sabinas) y RD-3+250 al R-237+592 (Ciudad Frontera).
PN-14	Línea Divisoria-Nogales.	PACIFICO-NORTE	DE NACCOZARI	8.500	Derecho de paso en los tramos comprendidos entre los kilómetros TA-0+000 al TA-0+500, y T-0+000 (línea divisoria Nogales, Son.-Nogales, Az.) al T-8+000 (Nogales), para trenes que requieran realizar intercambio con el Ferrocarril Pacífico-Norte en Nogales o intercambio en la frontera con el Ferrocarril Union Pacific/Southern Pacific.
PN-15	Nogales-Guaymas.	PACIFICO-NORTE	DE NACCOZARI	419.626	Derecho de paso entre Nogales y Guaymas, a través de las líneas TA" (tramo TA-0+000 al TA-0+500), "T" (tramo T-3+005 a T-414+165) y "TF" (tramo TF-0+000 a TF-7+966), para trenes unitarios de ácido sulfúrico y de productos minerales de exportación.
PN-17	Torreón-Escalón.	PACIFICO-NORTE	COAHUILA-DURANGO	166.380	Derecho de paso a los trenes unitarios de mineral de hierro, entre Torreón (A-1131+750) y Escalón (A-1298+130 = RD-338+174). Este derecho de paso incluye los tramos DA-251+000 a DA-252+800 = A-1136+123 (Torreón) y RD-337+350 a RD-338+174 = A-1298+130 (Escalón).
TVM-1	Lechería-Jaltocan-Teotihuacan.	T. DEL VALLE	NORESTE	45.917	Entre Lechería (Km. H-0+295 = B-21+020) y Teotihuacan (Km. VS-0+695), por las líneas "H", "SH", "S" y "VS", con el fin de que los trenes con origen o destino en la ruta de Veracruz tengan acceso a la Terminal Ferroviaria del Valle de México.
TVM-2	Valle de Méx.-Xalostoc-Teotihuacan.	T. DEL VALLE	NORESTE	45.408	Entre la Terminal del Valle de México (Km. A-12+386 = S-0+000) y Teotihuacan (Km. S-43+483), por la línea "S", con el fin de que los trenes con origen o destino en la ruta de Veracruz tengan acceso a la Terminal del Valle de México.
TVM-3	Xalostoc-Los Reyes.	T. DEL VALLE	NORESTE	2.117	Entre los kilómetros VK-24+883 = V-18+781 y los Reyes (Km. VK-27+000), con el fin de permitir el acceso al patio de Los Reyes.
TVM-4	Naucalpan-Pantaco.	T. DEL VALLE	NORESTE	9.655	Entre Naucalpan (Km. N-11+000) y Pantaco (Km. A4+138), por las líneas "N" y "CNA", con el fin de que los tráficos generados en la ruta Naucalpan-Lázaro Cárdenas tengan acceso a la doble vía electrificada y a la Terminal del Valle de México.
TVM-5	Buenavista-Tlailco.	T. DEL VALLE	NORESTE	1.343	Entre los kilómetros N-1+095 y N-2+438 = CNA-0+000, para tener acceso al patio de Buenavista.
TVM-6	Pantaco-Huehuetoca.	T. DEL VALLE	PACIFICO-NORTE	41.393 41.285	Derecho de paso al concesionario de la vía férrea del Pacífico - Norte, en los tramos A-2+576 al A43+969 y B-7+715 al B49+000, para tráficos con origen o destino en Pantaco Valle de México y Lechería, que requieran circular por las vías "A" y "B".
TVM-7	Pantaco-Huehuetoca.	T. DEL VALLE	NORESTE	41.393 41.285	En los tramos A-2+576 al A-44+000 y, B-7+715 al B-49+000, para tráfico con origen o destino en Buenavista, Pantaco, Valle de México y Lechería, que requieran circular por las vías "A" y "B".
TVM-8	Lechería-Jaltocan-Teotihuacan.	T. DEL VALLE	SURESTE	46.988	En el tramo H-0+295 = B-21+020 al S-47+616 para los trenes generados en la ruta de Veracruz, con origen o destino en la Terminal del Valle de México, por las líneas "H" y "SH".
TVM-9	Valle de Méx.-Xalostoc-Teotihuacan.	T. DEL VALLE	SURESTE	49.541	En el tramo S-0+000 = A-12+386 al S-43+483 para tener acceso a la Terminal del Valle de México.
TVM-10	Xalostoc-Los Reyes.	T. DEL VALLE	SURESTE	27.000	En el tramo S-13+100 = VK-0+000 al VK-27+000, a los trenes que tengan origen o destino en la estación de Los Reyes.

TVM-11	Terminal Valle de México-Los Reyes.	T. DEL VALLE	DEL SUR	40.675	Derecho de paso a los trenes del concesionario de la vía férrea del Sur con origen o destino en la Terminal del Valle de México, en el tramo S-0+000 = A-12+386 al VK-27+000.
TVM-12	Pantaco-Lechería.	T. DEL VALLE	SURESTE	18.9241 6.285	En los tramos A-2+576 al A-21+500 y B-7+715 al B-24+000, para tráficos con origen o destino en Pantaco, Valle de México y Lechería, que requieran circular por las líneas "A" y "B".
TVM-13	Jaltocan-Pantaco.	T. DEL VALLE	SURESTE	18.505	Derecho de paso a los trenes consolidados del concesionario de la vía férrea de Hidalgo, entre Jaltocan (Km. H-18+800) y Pantaco (Km. B-7+715 y A-2+576), a fin de permitir el acceso a Valle de México y Pantaco.
TVM-14	Huehuetoca-Lechería.	T. DEL VALLE	SURESTE	25.500	Derecho de paso entre Huehuetoca (Km. A-47+000) y Lechería (Km. A-21+500) a los trenes unitarios de cemento y trenes entre Huehuetoca y Lechería, con lo cual, mediante los derechos de paso TVM-8, TVM-9, TVM-10 y TVM-12 podrá dar servicio directo a la Terminal del Valle de México, Pantaco, Teotihuacan y Los Reyes, así como comunicar la línea "A" con la "S" y "H".
S-1	Santa Fe-Veracruz.	SURESTE	NORESTE	14.060	Derecho de paso entre Santa Fe (Km. V-454+600) y Veracruz (Km. V-470+100 y S-419+288) para tener acceso a este patio.
S-2	Medias Aguas-Coatzacoalcos.	SURESTE	CHIAPAS-MAYABISTMO DE TEHUANTEPEC	110.219	Derecho de paso en el tramo entre Medias Aguas (Km. Z-95+928 = G-299+869) y Coatzacoalcos (Km. Z-4+709 y FA-0+000 al FA-8+000) para trenes unitarios de contenedores que tengan origen o destino en la Terminal marítima de contenedores de Coatzacoalcos, en la zona petrolera de Coatzacoalcos o en la zona petrolera de Minatitlán. Este derecho de paso incluye el tramo Hibuera (Km. ZA-0+000) Minatitlán (Km. ZA-11 +000).
S-3	Medias Aguas-Coatzacoalcos.	SURESTE	CHIAPAS-MAYAB	99.219	Derecho de paso en el tramo entre Coatzacoalcos (Km. FA+000) y Medias Aguas (Km. Z-95+928 = G-299+869) a través de las líneas "FA" y "Z" para trenes unitarios de gas que tengan origen en la zona petrolera de Coatzacoalcos y destino en la vía férrea de Chiapas, y para trenes consolidados de productos diversos que tengan origen en Coatzacoalcos y destino en vía férrea de Chiapas o viceversa.
SUR-1=S-4	Puebla-Oriental.	SURESTE	NORESTE	80.027	Derecho de paso en la vía férrea del Sur, entre Puebla (Km. VB-109+000) y Oriental (Km. VB-189+027 = V-217+026), para permitir el acceso a trenes consolidados al patio y zona industrial de Puebla.
S-5	Coatzacoalcos-El Chapo.	SURESTE	CHIAPAS-MAYAB	18.000	Derecho de paso en el tramo de El Chapo (Km. FA-18+000) a Coatzacoalcos (Km. FA-0+000) para realizar intercambio de flete en el patio de Coatzacoalcos.
S-6	Medias Aguas-Coatzacoalcos.	SURESTE	CHIAPAS-MAYAB	91.219	Derecho de paso entre Coatzacoalcos (Km. FA-0+000) y Medias Aguas (Km. Z-95+928 = G-299+869) a los consolidados de la vía férrea del Mayab, con lo cual, mediante el uso del derecho de paso (S-5) este último podrá movilizar fletes con origen en dicha vía y con destino final o intermedio a Medias Aguas, o viceversa.
S-7	Sánchez-Puebla.	SURESTE	OAXACA	150.317	Derecho de paso en el tramo entre Sánchez (Km. E-150+000) y Puebla (VB-109+000) a través de las líneas "VB" y "E" con el fin de que el concesionario de la vía corta de Oaxaca esté en posibilidad de atender fletes que tengan origen en Puebla y destino en la vía férrea de Oaxaca o viceversa, así como realizar intercambio de carros en Puebla.
S-8	Emp. Dist. Atencingo-Puebla.	SURESTE	SUR	8.946	Derecho de paso entre Empalme Distrito de Atencingo (km.VB-101+000) Puebla (km.VB-109+946) con el fin de que la vía férrea del Sur esté en posibilidad de atender fletes que tengan origen en Puebla y destino en la vía férrea del Sur, o viceversa, así como para realizar intercambio de carros en Puebla.
S-9	Tres Valles-Tierra Blanca.	SURESTE	LINEA CORTA TRES VALLES-SAN CRISTOBAL	33.568	Derecho de paso entre Tres Valles (Km. G-133+565) y Tierra Blanca (Km. G-93+000) con el fin de que realice intercambio de carros en Tierra Blanca. Este derecho de paso, incluye el tramo comprendido entre los kilómetros GB-0+000 y GB-1+500.
SUR-2	Xoxtla-Emp. Dist. Atencingo.	DEL SUR	SURESTE	15.500	Derecho de paso en la vía corta del Sur en los tramos, entre Xoxtla (Km. VB-85+500) y Empalme Distrito de Atencingo (Km. VB-101+000) para trenes consolidados y unitarios con origen o destino en la zona industrial de Xoxtla.

IT-1	Salina Cruz-Medias Aguas.	ISTMO DE TEHUANTEPEC	SURESTE	207.376	Derechos de paso en la vía corta Istmo de Tehuantepec, entre Medias Aguas (Km. Z-95+928 = G-299+869) y Salina Cruz (Km. Z-303+304) a los trenes consolidados entre Medias Aguas y Salina Cruz, para dar servicio a las estaciones de Salina Cruz, Tehuantepec, Ixtepec, Lagunas, Matías Romero y Medias Aguas.
IT-2	Conex. Dist. Arriaga-Medias Aguas.	ISTMO DE TEHUANTEPEC	CHIAPAS-MAYAB	158.272	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec concederá derecho de paso al Ferrocarril de Chiapas-Mayab entre Medias Aguas y la Conexión Dto. Arriaga para trenes consolidados de productos diversos que tengan origen en Medias Aguas, Matías Romero o Lagunas con destino al Ferrocarril Chiapas, o viceversa.
IT-3	Conex. Dist. Arriaga-Medias Aguas.	ISTMO DE TEHUANTEPEC	CHIAPAS-MAYAB	158.272	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec concederá derecho de paso al Ferrocarril Chiapas-Mayab entre Medias Aguas y la Conexión Dto. Arriaga para trenes unitarios de gas LP que tengan su origen en Medias Aguas (Coatzacoalcos) con destino al Ferrocarril de Chiapas.
IT-4	Lagunas-Conex. Dist. Arriaga.	ISTMO DE TEHUANTEPEC	CHIAPAS-MAYAB	42.200	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec concederá derecho de paso al Ferrocarril de Chiapas entre Lagunas y la Conexión Dto. Arriaga para trenes unitarios de cemento.
IT-5	Conex. Dist. Arriaga-Salina Cruz.	ISTMO DE TEHUANTEPEC	CHIAPAS-MAYAB	48.704	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec concederá derecho de paso al Ferrocarril de Chiapas entre Salina Cruz y la Conexión Dto. Arriaga para trenes consolidados de productos diversos que tengan su origen en Salina Cruz o Tehuantepec y destino en el Ferrocarril Chiapas, o viceversa.
IT-6	Conex. Dist. Arriaga-Ixtepec.	ISTMO DE TEHUANTEPEC	CHIAPAS-MAYAB	2.400	El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec concederá derecho de paso al Ferrocarril de Chiapas entre la Conexión Dto. Arriaga e Ixtepec para el intercambio de flete en el patio de Ixtepec.
D-1	Torreón-Villa Juárez.	COAHUILA-DURANGO	PACIFICO-NORTE	13.000	A los trenes unitarios de combustóleo al concesionario de la vía férrea Pacífico-Norte, entre Torreón (Km. DA-251+000) y Villa Juárez (Km. DA-238+000).

ANEXO II

FORMATO PARA EL REPORTE DE OPERACION DE LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS

Concesionario Otorgante:

Concesionario Usuario:

Derecho de paso:

Derecho de arrastre:

Periodo :

Mensual

Concepto	UNIDADES TOTALES	UNIDADES CONCESIONARIO OTORGANTE	UNIDADES CONCESIONARIO USUARIO
----------	------------------	----------------------------------	--------------------------------

Carros totales

Carros cargados

Carros vacíos

Carros - kilómetro totales

Carros - kilómetro cargados

Carros - kilómetro vacíos

Locomotoras

Locomotoras-km

Plataformas de doble estiba

Plataformas de doble estiba-km

Carros multinivel

Carros multinivel-km

Cabuses

Cabuses-km

Toneladas netas

Toneladas-km netas

Toneladas brutas

Toneladas-km brutas

Tara Promedio Carros