

PROY-NOM-075-SCT2-2002

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA, LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS ENTRE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS.

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

AARON DYCHTER POLTOLAREK, Subsecretario de Transporte, en mi carácter de Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fundamento en los artículos 1 y 36 fracciones VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1 y 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41 y 47 fracción I de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1 y 6 fracciones I y III, 24, 35 y demás conducentes de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 105, 106, 107, 108 y demás relativos del Reglamento del Servicio Ferroviario; 33 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 2 y demás aplicables del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, 6 fracción XIII, y 21 fracciones XVI del Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, me permito ordenar la publicación en el **Diario Oficial de la Federación** del Proyecto de Norma Oficial Mexicana NOM-075-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios entre los concesionarios ferroviarios mexicanos.

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que los interesados dentro de los siguientes 60 días naturales, contados a partir de la fecha de su publicación, presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, sito en la calle de Nueva York 115, 7o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, D.F., para que en los términos de ley se considere lo propuesto de ser procedente.

Durante el plazo señalado, la Manifestación de Impacto Regulatorio que sirvió de base para la elaboración del Proyecto de Norma, estará a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité.

Ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de octubre de dos mil dos.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

INDICE

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

Anexo I Formato para el reporte de operación de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorio.

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-075-SCT2-2002, LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS DERECHOS DE PASO Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS ENTRE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS

Prefacio

En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana intervinieron los siguientes participantes:

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes:
 - Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.
- Comisión Federal de Competencia (CFC)
- Concesionarios y asignatarios en materia ferroviaria:
 - TFM, S.A. de C.V.
 - Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
 - Ferrosur, S.A. de C.V.
 - Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
 - Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V.
 - Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V.
 - Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
 - Gobierno del Estado de Baja California.
- Institución educativa:
 - Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas (UPIICSA).
- Confederación, Cámaras, Consejo y Asociación:
 - Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN).
 - Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (CANACERO).
 - Cámara Nacional de la Industria de Aceites, Grasas, Jabones y Detergentes.
 - Cámara de la Industria Harinera del Distrito Federal y del Estado de México.
 - Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco (CCIJ).
 - Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C.

Introducción

El Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 plantea como requisito fundamental, para que nuestro país logre un crecimiento económico sano y con calidad, que se eleve y extienda la competitividad a efecto de alcanzar un desarrollo dinámico y garantizar que éste conduzca a un progreso incluyente. Por ello, los esfuerzos deben orientarse a eliminar las dificultades que inhiben la competitividad y la integración de cadenas de valor, y a establecer una intensa competencia de mercado en sectores que aún no se encuentran totalmente inmersos en ella.

El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2001-2006, considera entre sus principales objetivos en materia de transporte ferroviario, consolidar el nuevo Sistema Ferroviario Mexicano, fortaleciendo su regulación para propiciar una sana competencia entre empresas ferroviarias y una adecuada convivencia entre éstas y los centros urbanos de población.

El servicio público de transporte ferroviario de carga, 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. Los estudios y análisis correspondientes, permitieron seleccionar para el concesionamiento del servicio público de transporte ferroviario de carga, una segmentación regional que obtuviera 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 vías generales de comunicación ferroviaria, a fin de incrementar la eficiencia y competitividad, y reducir costos de operación, así como una rentabilidad atractiva para los inversionistas.

El marco jurídico aplicable y el esquema de segmentación regional elegido, contemplan mecanismos de interconexión para formar una red integrada y continua de transporte ferroviario nacional, además de que considera elementos de acceso a mercados fuera de la ruta de cada concesionario, como los denominados derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, a que se refieren los artículos 36 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, así como, 105 y 107 del Reglamento del Servicio Ferroviario, ofreciéndose de esta manera el servicio público 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.

En la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 12 de mayo de 1995, establece de manera clara y contundente que las disposiciones de ésta son de orden público y tienen por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas, cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares; asimismo, que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo y que al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación, y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte.

Asimismo, la citada ley dispone que las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación, así como que su uso y explotación sólo podrá realizarse al amparo de los títulos de concesión que al efecto se otorguen. De esta forma las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación del sistema ferroviario mexicano, como una red integrada al servicio de los mexicanos, revertirán a la Nación, en buen estado operativo, sin costo alguno y libres de todo gravamen.

Por su parte, el Reglamento del Servicio Ferroviario establece en el artículo 105 que, los derechos de paso operativos, son aquellos cuya finalidad es permitir el acceso eficiente a un concesionario a alguna instalación de servicio auxiliar ferroviario para facilitar la operación; y los derechos de paso comerciales, aquéllos mediante los cuales un concesionario tiene derecho a transportar carga en la vía de otro concesionario, estos derechos pueden ser para un tramo en particular, generales o de origen a destino, asimismo, podrán referirse a productos determinados, y en el artículo 107 que los derechos de paso o derechos de arrastre que se establezcan en el título de concesión respectivos serán obligatorios.

Los citados derechos de paso obligatorios son de importancia fundamental, ya que permiten la funcionalidad, continuidad y competitividad del servicio público de transporte ferroviario, en el mencionado esquema de segmentación regional, entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación, en beneficio del interés público, de la economía y particularmente de los usuarios que utilizan dicho servicio, en virtud de lo cual la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario dispone que los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida deberán otorgar a otros concesionarios los derechos de arrastre y derechos de paso establecidos en los títulos de concesión respectivos, los cuales son requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, ofreciéndose de esta manera dicho servicio a los principales mercados, puertos marítimos y fronterizos de nuestro país, obteniendo con ello condiciones de competencia entre las distintas empresas ferroviarias.

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 eficientes y seguros, 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 el Sistema Ferroviario Mexicano, fue el de crear condiciones propicias para una oferta integrada de servicios ferroviarios competitivos con capacidad suficiente, calidad y eficiencia, por lo que, a efecto de que el servicio público de transporte ferroviario de carga, satisfaga el interés general y del usuario en particular, requiere de una clara regulación que asegure la eficacia en la prestación de dicho servicio en beneficio social. 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 dicho servicio opere como una vía continua de comunicación y evitar afectaciones a los usuarios de ese servicio. Por lo que es necesario establecer las disposiciones generales a las que deberán sujetarse los concesionarios, 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 expuesto anteriormente, la Secretaría, con fundamento en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y en sus respectivos reglamentos, y considerando la importancia de que el servicio público ferroviario se preste de manera eficiente con reglas claras y transparentes para los usuarios y entre

los concesionarios, y la de evitar dificultades y controversias en la interrelación entre las empresas concesionarias que afectan la prestación del servicio público de transporte ferroviario, ha decidido expedir la presente Norma Oficial Mexicana, la cual precisa conceptos que son básicos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario y para garantizar que el sistema ferroviario mexicano funcione como una vía continua de comunicación. La Norma tiene particular importancia desde la perspectiva de competencia ya que en la medida que se promueva un acceso eficiente se incentivará la racionalización de los costos, la innovación y el fortalecimiento de la calidad del servicio. Todo lo anterior beneficiará el servicio público de transporte ferroviario y, por tanto, dará una alternativa eficiente a los consumidores, lo cual se traduce en una mayor competitividad de la economía.

1. Objetivo

Establecer los lineamientos, criterios, especificaciones y reglas uniformes para el otorgamiento y recepción de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, requeridos para brindar el servicio público de transporte ferroviario de carga, así como los aspectos de seguridad para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, con fundamento en lo previsto en los artículos 1 y 6 fracciones I y III, 24, 36 y demás conducentes de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 105, 106, 107, 108 y demás relativos del Reglamento del Servicio Ferroviario; 1, 2 y demás aplicables del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, y en lo establecido en los títulos de concesión y títulos de asignación respecto de vías generales de comunicación ferroviaria.

2. Campo de aplicación

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

3. Referencias

Ninguna.

4. Definiciones

Las definiciones que se utilizan para la interpretación de los aspectos técnicos de la presente Norma, son las establecidas en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, en el Reglamento del Servicio Ferroviario y en el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, en la inteligencia de que a falta de definiciones en esos ordenamientos, se utilizarán las definiciones que a continuación se detallan. Asimismo, para efectos de esta Norma, cuando se haga referencia a los concesionarios se referirá también a los asignatarios, y cualquier alusión a los títulos de concesión respecto de vías generales de comunicación ferroviaria se referirá también a los títulos de asignación respecto de las mismas.

Acceso.- Es aquel que permite al concesionario prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga al usuario, y puede ser a través de sus vías concesionadas, derechos de paso y derechos de arrastre, obligatorios o convenidos, servicios de tráfico interlineal, o bien de una combinación de éstos.

Carro ajeno.- Carro de un concesionario que se encuentra en las vías de otro concesionario.

Carro particular.- Carro propiedad de un particular, que no forma parte de la flota del concesionario.

Carro propio.- Carro que forma parte de la flota del concesionario.

Carros-kilómetro.- Es la distancia recorrida por los carros cargados o vacíos de los trenes.

Carta de porte.- Título legal del contrato para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, celebrado entre el usuario y el concesionario, por cuyo contenido se determina su ejecución y cumplimiento.

Concesionario.- El titular de los derechos y obligaciones contenidos en los títulos de concesión.

Concesionario conectante.- Es aquel que presta el tráfico interlineal al concesionario de origen.

Concesionario de origen.- Es el concesionario al que el usuario solicita la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y con el que acuerda las condiciones del mismo, y quien solicita al concesionario conectante que le brinde el tráfico interlineal.

Concesionario otorgante.- Es aquel concesionario que concede derechos de paso, o derechos de arrastre al concesionario solicitante.

Concesionario solicitante.- Es aquel concesionario que solicita al concesionario otorgante que le otorgue derechos de paso o derechos de arrastre.

Contraprestación.- Es el pago que debe realizar un concesionario en favor de otro concesionario, por el otorgamiento de derechos de paso y derechos de arrastre, así como por la prestación de servicios de interconexión y de terminal.

Demora.- Es el tiempo que un carro propio o carro ajeno permanece en las vías del concesionario a disposición del usuario, después del plazo libre a usuarios. De igual forma es el tiempo que un carro propio o carro ajeno está a disposición del concesionario en las vías del usuario, después del plazo establecido para efectuar el servicio público de transporte ferroviario de carga.

Derecho de piso.- Es el cargo por el tiempo de permanencia de un carro particular estacionado en las vías de un concesionario después del plazo libre a usuarios. Asimismo, es el cargo por el tiempo de permanencia de un carro ajeno no movido de la vía de intercambio, después del plazo libre a concesionarios.

Garantía.- Es el instrumento por medio del cual se asegura el pago por los servicios que preste un concesionario a otro concesionario, la garantía puede ser una carta responsiva, fianza o cualquier otro instrumento legal que cumpla este propósito.

Intercambio.- Acción mediante la cual un concesionario recibe o entrega carros a o de otro concesionario.

Kilometraje.- Es la longitud establecida en el anexo respectivo de los títulos de concesión, relativa a las cartas de derechos de paso.

Ley.- La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Patio.- Es la zona dentro de una estación o terminal, conformada por un sistema de vías destinado a movimientos de clasificación de carros, otros servicios auxiliares, y área de maniobras para carga y descarga en vías del público, cuya estación o terminal está delimitada por el derecho de vía que señala el anexo dos de los títulos de concesión, relativo a las cartas de vía.

Plazo libre a usuarios.- Es el tiempo que, sin cargo alguno, los concesionarios conceden a los usuarios para efectuar maniobras de carga y/o descarga y documentación.

Plazo libre a concesionarios.- Es el tiempo que, sin cargo alguno, un concesionario concede a otro para retirar los carros que son ofrecidos en la vía de intercambio.

Piloto.- Empleado del concesionario otorgante asignado a un tren del concesionario solicitante, cuando el conductor o el maquinista, o ambos, del concesionario solicitante no estén familiarizados con las condiciones físicas de la vía del concesionario otorgante o con las reglas e instrucciones operativas en vigor de este último.

Reglamento.- El Reglamento del Servicio Ferroviario.

Remanente.- Son las sustancias, materiales o residuos peligrosos que persisten en los contenedores, envases o embalajes después de su vaciado o desembalaje.

Sustancia peligrosa.- Todo aquel elemento, compuesto, material o mezcla de ellos que independientemente de su estado físico, represente un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad de los usuarios y la propiedad de terceros; también se consideran bajo esta definición los agentes biológicos causantes de enfermedades.

Tarifa.- Es el importe que fijan libremente los concesionarios y que no deberá ser superior al registrado ante la Secretaría, y que cubre el usuario al concesionario, por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.

Tarifa integrada.- Es la tarifa más los cargos por los servicios diversos prestados por el concesionario.

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 ferroviaria y/o para prestar el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares que en el mismo se señalen.

Tráfico interlineal.- Es el servicio de interconexión que consiste en el traslado de carros, que solicita el concesionario de origen al concesionario conectante, para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga al usuario.

Traslado ordinario entre concesionarios.- Es un servicio de terminal, a través del cual el concesionario solicitante que cuente con un derecho de paso a una zona o industria determinada, que se encuentre dentro de un alcance

máximo de treinta kilómetros contados sobre las vías a partir del patio de recibo o, en su defecto, a partir del punto sobre la vía del concesionario otorgante en el que se realice el intercambio de equipo, podrá solicitar al concesionario otorgante que éste le traslade sus carros a dicha zona o industria, y el concesionario otorgante deberá prestar ese servicio de terminal.

Tren.- Es el equipo tractivo acoplado o no a equipo de arrastre, exhibiendo un marcador.

Tren unitario.- Es aquel integrado por un grupo de carros, que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a un solo usuario.

Tren consolidado.- Es aquel integrado por un grupo de carros, que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a dos o más usuarios.

Usuario.- Es la persona física o moral que solicita del concesionario, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en los términos señalados en la carta de porte.

Vía auxiliar.- Es aquella que facilita el tránsito por la vía general de comunicación ferroviaria, a efecto de que haya una adecuada operación ferroviaria, que permita la prestación de los servicios ferroviarios en forma segura, eficiente y oportuna.

Vía particular.- Es la vía de un particular conectada a la vía general de comunicación ferroviaria.

Vías del público.- Las establecidas por el concesionario en cada estación o terminal, en donde se colocan carros para su carga o descarga por parte del usuario.

5. Accesos

Los concesionarios deberán otorgarse el acceso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.

Los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios para el transporte ferroviario tienen como finalidad permitir el acceso de un concesionario a las vías de otro concesionario, para los fines que se establecen específicamente en el anexo correspondiente a los derechos de paso y derechos de arrastre que los concesionarios están obligados a otorgar y que forma parte de cada título de concesión.

Los concesionarios que tengan acceso a través de derechos de paso o derechos de arrastre directamente a las zonas industriales o industrias, contempladas en los títulos de concesión o por medio de servicios de interconexión y de terminal, sujetarán su operación a lo establecido en la ley, el reglamento, los títulos de concesión, la Norma Oficial Mexicana NOM-076-SCT2-2002, en lo conducente a lo previsto en la presente y, en su caso, a las demás disposiciones que al respecto emita la Secretaría.

Adicionalmente, para el caso de los derechos de paso y derechos de arrastre, y con el propósito de otorgar mayor seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, el concesionario solicitante del derecho de paso podrá solicitar al concesionario otorgante, que la recepción inicial o la entrega final de la carga a una zona o industria determinada, se realice mediante un servicio de terminal a través del traslado ordinario entre concesionarios.

Tratándose de servicios de interconexión, el acceso se podrá dar, entre otros, por medio del intercambio de equipo ferroviario y de servicios de tráfico interlineal.

6. Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios

6.1. Derechos de paso y derechos de arrastre.

Los concesionarios otorgantes deberán conceder en todo tiempo todas las facilidades para que los concesionarios solicitantes utilicen los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios y proporcionen el servicio público de transporte ferroviario entre las vías férreas concesionadas a éstos, como una ruta continua de comunicación; por lo que de ningún modo deberán realizar cualquier acto u omisión que impida a otro concesionario usar dichos derechos obligatorios. De igual forma, los concesionarios solicitantes deberán 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.

La forma y términos en que se presten los derechos de paso y los derechos de arrastre deberá permitir en todo tiempo la prestación de los servicios entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación.

6.1.1. Continuidad del servicio.

Los concesionarios deberán abstenerse de realizar cualquier acto u omisión que tenga como efecto impedir, limitar o interrumpir el servicio público de transporte ferroviario de carga que prestan otros concesionarios.

El servicio público de transporte ferroviario de carga no deberá afectarse, limitarse o interrumpirse, debido a controversias entre los concesionarios.

Ningún concesionario podrá negarse a dar acceso a otro concesionario, salvo en los términos que para cada caso establezcan la ley, el reglamento, la presente Norma, los títulos de concesión, las demás disposiciones legales aplicables, y en los siguientes casos: (i) reconstrucción, conservación y mantenimiento de la vía; (ii) accidente ferroviario, y (iii) caso fortuito o fuerza mayor. Para tal efecto, el concesionario otorgante, elaborará un documento mediante el cual notifique de esto al concesionario solicitante, en un plazo no mayor de doce horas, contadas a partir de que se suscite el evento o circunstancia, o que tenga conocimiento de la situación de que se trate; dicho documento deberá incluir cuando menos lo siguiente: fecha, lugar, hora, referencia del equipo, causas de la negativa, nombre, cargo y firma del responsable. Lo anterior, deberá comunicarlo el concesionario solicitante al usuario, dentro del mismo plazo, a partir de que reciba dicha notificación el concesionario.

Los concesionarios deberán garantizar los pagos por el uso de derechos de paso y derechos de arrastre, mediante el otorgamiento de la garantía, la cual será equivalente al importe generado por el volumen de operaciones del último trimestre por el uso de estos derechos, debiendo enviar a la Secretaría copia de la garantía, dentro de los veinte días naturales siguientes a la expedición de la misma.

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

Los concesionarios deberán convenir los términos y condiciones, en base a los cuales se otorgarán los derechos de paso y arrastre obligatorios.

Todos los convenios que celebren los concesionarios, conforme a los cuales se otorgarán los derechos de paso y derechos de arrastre, deberán tomar en consideración las disposiciones de la presente Norma, debiendo proporcionar a la Secretaría copia de los mismos, dentro de un plazo de quince días hábiles contados a partir de la fecha en que éstos se formalicen. De las modificaciones que se realicen a los citados convenios, deberá proporcionarse copia a la Secretaría, dentro de los quince días hábiles siguientes a su formalización.

6.2. Contraprestaciones.

Los concesionarios se cubrirán la contraprestación por el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre, conforme a lo convenido entre ellos. Para efecto de lo anterior, el concesionario solicitante deberá requerir al concesionario otorgante, la cotización específica para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre; y el concesionario otorgante deberá proporcionar dicha cotización, en un plazo máximo de tres días hábiles contados a partir del siguiente a la fecha en que reciba esa solicitud.

Los concesionarios no deberán trasladar al usuario la obligación del pago de las contraprestaciones por los derechos de paso y derechos de arrastre.

6.2.1. En el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las contraprestaciones que deberán cubrirse por el otorgamiento de derechos de paso obligatorios, la Secretaría resolverá lo conducente conforme a lo establecido en el artículo 36 de la ley, y a los artículos 105, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.

Toda vez que el artículo 105 del Reglamento señala que los derechos de paso se clasifican en operativos y comerciales, donde los operativos se refieren a aquéllos cuya finalidad es permitir el acceso eficiente de un concesionario a alguna instalación de servicio auxiliar ferroviario para facilitar la operación; mientras que los comerciales son aquéllos mediante los cuales un concesionario tiene derecho a transportar carga en la vía de otro concesionario; la Secretaría determinará contraprestaciones distintas para los derechos de paso comerciales y para los derechos de paso operativos. Consecuentemente, mientras que los derechos de paso comerciales incluirán, entre otros, los conceptos de costo referidos en el artículo 114 del Reglamento, incluyendo la amortización de las inversiones y una utilidad razonable, los derechos de paso operativos cubrirán exclusivamente los costos operativos relacionados con el tramo en cuestión, referidos también en el artículo 114 del citado Reglamento, sin incluir los costos asociados con las inversiones ni la utilidad razonable.

La Secretaría podrá determinar la contraprestación por el uso de los derechos de paso obligatorios que deben otorgarse y recibir los concesionarios, en términos absolutos y expresada en pesos por carro-kilómetro. De esta forma, al expresar las contraprestaciones por el uso de los derechos de paso obligatorios en pesos por carro-kilómetro, los cargos que realice el concesionario otorgante al concesionario solicitante, considerará el número de carros, así como la distancia recorrida por éstos en el derecho de paso.

6.3. Facturación, cobro y registro de información.

6.3.1. Sistema de facturación.

Los concesionarios establecerán un sistema para la facturación en el cobro de la contraprestación por el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre, mismo que deberá ser presentado ante la Secretaría, a más tardar a los treinta días naturales contados a partir de que entre en vigor la presente Norma.

6.3.2. Intercambio de información.

El concesionario otorgante será el responsable de llevar registros de información completos y precisos sobre la utilización de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios que le preste al concesionario solicitante, así como de todos los cargos que se generen por dichos derechos. El concesionario otorgante deberá proporcionar mensualmente al concesionario solicitante, la información que acredite los cargos por los servicios prestados, a efecto de que se cubra la contraprestación.

6.3.3. Lugar, tiempo y forma de pago.

Los concesionarios deberán cubrirse las contraprestaciones por el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre en forma mensual y a más tardar dentro de los quince días hábiles siguientes a la presentación de la factura correspondiente al mes anterior. Todas las contraprestaciones que se cubran los concesionarios entre sí, deberán realizarse en el domicilio y, en su caso, en la cuenta bancaria que para tal efecto señalen y se notifiquen dentro del plazo de cinco días hábiles del mes calendario siguiente y en caso que los concesionarios no realicen los pagos en los plazos establecidos, se deberán cubrir intereses, durante el plazo que dure el incumplimiento, cuya tasa será igual a la determinada para los créditos fiscales en el caso de prórroga.

6.3.4. Inconformidad.

En caso de que algún concesionario solicitante no esté de acuerdo con la contraprestación que pretenda aplicarle el concesionario otorgante por el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre, éste deberá presentar por escrito al concesionario otorgante y dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de presentación de la factura correspondiente, mediante un escrito en el que se señalen de manera clara la contraprestación que no considera aplicable y el motivo de ello, precisando cuál considera que debe ser la procedente. Asimismo, el concesionario otorgante tendrá cinco días hábiles contados a partir del siguiente día al de la recepción de la citada inconformidad, para dar respuesta al concesionario solicitante en caso de no estar de acuerdo con la misma.

En el supuesto de que el concesionario otorgante esté de acuerdo con lo que le reclama el concesionario solicitante, deberá realizar el ajuste correspondiente dentro de los diez días hábiles siguientes a la recepción de la inconformidad. En el caso de que el concesionario de otorgante ya hubiere cubierto la contraprestación, el concesionario solicitante deberá reintegrar al concesionario otorgante, la diferencia que resulte en su favor, en términos de lo señalado en el numeral 6.3.3. anterior.

Para efectos de realizar la contraprestación, una vez llegada la fecha en que se hiciera exigible la misma, sin que los concesionarios se hubieren puesto de acuerdo, se deberá cubrir la contraprestación correspondiente, conforme a lo siguiente:

6.3.4.1. Si el monto reclamado por el concesionario solicitante en su inconformidad, no supera el 10% del monto total de la factura, éste deberá pagar el monto total de la misma, sin perjuicio de que, en su caso, el concesionario otorgante, le reintegre el importe reclamado conforme a lo establecido en el numeral 6.3.3. anterior.

6.3.4.2. En el supuesto de que el monto reclamado por el concesionario solicitante supere el 10% del total de la factura, éste deberá cubrir el monto de la factura sobre el cual no exista desacuerdo alguno, en tanto se resuelve la controversia.

En caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de lo reclamado, podrán solicitar la intervención de la Secretaría, a efecto de que ésta resuelva lo conducente, en los términos que señala el numeral 6.2.1 anterior.

6.4. Aspectos operativos en los derechos de paso y derechos de arrastre.**6.4.1. Cumplimiento de reglamentos de transporte.**

Antes de iniciar la operación sobre las vías del concesionario otorgante, los miembros de la tripulación designados por el concesionario solicitante, deberán conocer las reglas de operación del concesionario otorgante, proporcionándoles, la capacitación adicional por el tiempo que sea necesaria para tal efecto y efectuando un cobro razonable por tal capacitación. En el supuesto de que los miembros de la tripulación del concesionario solicitante, no cuenten con el conocimiento y la capacitación correspondiente, el concesionario otorgante asignará un piloto, cobrando los costos correspondientes al concesionario solicitante.

El concesionario otorgante, proporcionará al concesionario solicitante una copia de su Reglamento Interior de Transporte, Horarios y demás reglas y normas operativas y, en su caso, la notificación por escrito con treinta días hábiles de anticipación sobre cualquier modificación que haga a tales documentos. El concesionario otorgante no deberá adoptar o establecer reglas o prácticas operativas que discriminen al concesionario solicitante o que hagan diferencia entre éste y otros concesionarios.

6.4.2. Despacho de trenes.

El concesionario otorgante de los derechos de paso será responsable del despacho que se efectúe en todas las vías que formen parte de su concesión. No podrá negarse a recibir equipo ferroviario de los concesionarios solicitantes y coordinará con ellos la manera de llevar a cabo el movimiento eficiente de su equipo ferroviario en las vías ferroviarias que contemplen esos derechos de paso. Durante el ejercicio de las responsabilidades de despacho, el concesionario otorgante no favorecerá a su propio equipo o empleados ni discriminará al equipo o empleados del concesionario solicitante.

6.4.3. Equipos, empleados, suministros y supervisión.

Cada concesionario será responsable de abastecer el equipo, proporcionar el personal, los suministros y la supervisión necesarios que le corresponda a cada uno para el otorgamiento y utilización de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios.

6.4.4. Uso de los derechos de paso.

El concesionario solicitante deberá cumplir con las siguientes disposiciones, relacionadas con el uso del derecho de paso:

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

6.4.4.2. 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.

6.4.4.3. No podrá, ya sea en forma directa o bajo algún otro medio, permitir que un tercero use los derechos de paso.

6.4.4.4. No podrá en ningún momento directa o indirectamente, colocar o retirar carros ni realizar maniobras en puntos intermedios durante el uso de los derechos de paso.

6.4.5. Al amparo del título de concesión los concesionarios deberán de obtener y mantener los seguros contra todo riesgo que absorba los costos de daños y robos al equipo, a la carga, a las vías a terceros tanto en su persona como en sus bienes, al suelo, subsuelo y medio ambiente, remitiéndose mutuamente la evidencia de las respectivas pólizas de seguro.

6.4.6. Equipo en mal estado y aviso para su reparación.

El concesionario que otorgue derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios y que detecte que el equipo ferroviario manejado por el concesionario solicitante, no reúnan los requisitos de seguridad para continuar operando, de conformidad con lo previsto en la ley, el reglamento y las normas oficiales mexicanas correspondientes, dará aviso a la brevedad al concesionario solicitante, sobre el estado que guardan dichos carros. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario solicitante, deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:

6.4.6.1. Las reparaciones al equipo ferroviario manejado por el concesionario solicitante, deberán ser las necesarias a efecto de garantizar la seguridad del mismo, de su carga y de las tripulaciones de los trenes para la debida prestación del servicio público. Cuando se prevea que las reparaciones excederán de dieciséis horas de labor, esto deberá notificarse al propietario del carro, a efecto de que autorice dichas reparaciones, en caso de que éste no conteste dentro de las veinticuatro horas siguientes a dicho aviso, se aplicarán cargos por derechos de piso, además el propietario de los carros será responsable de las demoras que se generen por tal motivo. En el caso de que el equipo ferroviario manejado por el concesionario solicitante contengan materiales y residuos peligrosos, los concesionarios tomarán las medidas necesarias con el propósito de que esos carros permanezcan el menor tiempo posible en las estaciones o terminales.

Cuando resulte necesario el transvase de la carga, el concesionario solicitante, deberá recabar la autorización del usuario para ese propósito. Para los carros que contengan materiales y residuos peligrosos, el concesionario solicitante se coordinará en forma inmediata con el usuario, para determinar la factibilidad de realizar esta actividad y establecer

las medidas necesarias para garantizar la seguridad de la operación ferroviaria, y de la población del lugar. El costo por el trasvase será a cargo del propietario del carro, o del concesionario o usuario que cause dicho trasvase.

6.4.6.2. Las reparaciones de carros vacíos que no sean cargados, deberán ser las necesarias para garantizar la seguridad en la operación ferroviaria y del personal que movilice dichos carros para ser entregados a su propietario. Las reparaciones deberán realizarse bajo estrictas medidas de seguridad, en caso de que contengan remanentes.

6.4.6.3. Las reparaciones de carros vacíos para ser cargados, deberán ser las necesarias para garantizar la seguridad en la operación ferroviaria y de la población por donde transiten dichos carros, hasta su destino final, así como del personal que movilice dichos carros, debiendo protegerse la carga en los términos que prevé el reglamento. Las reparaciones deberán realizarse bajo estrictas medidas de seguridad, en caso de que contengan remanentes.

6.4.6.4. Las reparaciones mencionadas en los numerales 6.4.6.2 y 6.4.6.3. anteriores se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.

6.4.6.5. Cuando se prevea que las reparaciones a que se refieren los numerales 6.4.6.2. y 6.4.6.3. excederán de dieciséis horas de labor y no sean autorizadas dichas reparaciones por su propietario, los carros deberán regresarse a éste, poniéndoles marcas o calcomanías en ambos costados, con las siguientes leyendas: "a su propietario para su reparación" y "no se cargue" siempre y cuando dichos carros puedan moverse, en caso contrario, el propietario de los carros tendrá un plazo de hasta veinte días naturales, contados a partir de la notificación respectiva, para que confirme si desea que sea reparado o no, transcurrido dicho plazo sin que al efecto manifieste su conformidad o no, iniciará el cobro respectivo por el derecho de piso que dichos carros generen.

6.4.6.6. Cuando el propietario no autorice la reparación del carro, el costo del arrastre para regresárselo, deberá ser pagado por éste.

6.4.6.7. Los concesionarios estarán obligados a proporcionar a los usuarios el equipo de arrastre en buen estado, de no hacerlo así, el usuario podrá rechazarlo, en cuyo caso el concesionario deberá sustituirlo sin que esto amerite ningún cargo para el usuario.

6.4.6.8. Las notificaciones y los avisos entre concesionarios, se realizarán a través de los sistemas de telecomunicaciones de que éstos dispongan y por escrito.

6.4.7. Mantenimiento y mejoras a la infraestructura.

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

Excepto en los casos en que se trate de trabajos que se deban realizar como consecuencia de un accidente, el concesionario otorgante dará aviso al concesionario solicitante, con una anticipación de por lo menos treinta 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 solicitante realice sus previsiones 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 de forma tal que garanticen las condiciones de competitividad entre los concesionarios.

7. Reglas generales

7.1. 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 setenta y dos horas, éste deberá dar aviso a los concesionarios solicitantes y éstos a su vez, 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 solicitante se vea forzado a detenerse sobre la vía y el equipo no esté en condiciones de proseguir, o si un tren del concesionario solicitante no mantiene la velocidad requerida por el concesionario otorgante, este último deberá proporcionar el equipo ferroviario necesario 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 cubiertos por el concesionario solicitante.

7.2. Forma de contabilizar las unidades que utilizan los derechos de paso obligatorios.

Los servicios por derechos de paso obligatorios se deberán contabilizar en carros-kilómetro. Asimismo, el kilometraje considerado corresponderá al establecido en las cartas de derechos de paso de los títulos de concesión.

Para efectos de esta Norma, las locomotoras se contabilizan como dos carros, las plataformas modulares de doble estiba como un carro por cada componente, los carros multinivel articulados o plataformas con carga que excedan las dimensiones de las mismas, como dos carros.

7.3. Información estadística de operaciones.

Los concesionarios, desarrollarán un sistema que determine el conteo de carros-kilómetro y el cómputo de estadísticas necesarias en los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios, sobre los cuales deberán informar mensualmente a la Secretaría, de acuerdo al formato incluido en el Anexo I de la presente Norma.

7.4. La Secretaría constituirá un comité consultivo, el cual se integrará por los participantes en la elaboración de la esta Norma, mismo que atenderá aspectos relacionados con la aplicación de la presente Norma. Dicho comité será constituido dentro de los sesenta días naturales posteriores a la publicación de la presente Norma, en el **Diario Oficial de la Federación**.

8. Bibliografía

Manual de campo.- Reglas de Intercambio de la Asociación de Ferrocarriles Americanos. Edición 2000.

9. Concordancia con normas y lineamientos internacionales

No se tiene conocimiento de normas internacionales en esta materia.

10. Evaluación de la conformidad

Con fundamento en los artículos 38 fracción V, 68 y 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 1, 5, 6 fracciones I, 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.

11. 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 Oficial Mexicana.

12. Sanciones

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana será sancionado conforme a lo dispuesto por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, el Reglamento del Servicio Ferroviario y los demás ordenamientos legales 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.

13. 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 treinta días hábiles a partir de la entrada en vigor 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.

14. Vigencia

La presente Norma entrará en vigor a los sesenta días naturales contados a partir de la fecha de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Ciudad de México, Distrito Federal, a los catorce días del mes de octubre de dos mil dos.-
El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre,
Aarón Dychter Poltolarek.- Rúbrica.

ANEXO I

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

Concesionario otorgante:

Concesionario solicitante:

Derecho de paso:

Derecho de arrastre:

Periodo: Mensual

Concepto	UNIDADES TOTALES	UNIDADES CONCESIONARIO OTORGANTE	UNIDADES CONCESIONARIO SOLICITANTE
----------	---------------------	--	--

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

Tasa Promedio Carros