

NOM-076-SCT2-2003

NORMA OFICIAL MEXICANA, LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS DE INTERCONEXIÓN Y DE TERMINAL 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 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; 1o., 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41, 47 y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 104, 108, 109, 110, 111, 112, 113 y 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 6 fracción XIII y 21 fracciones VIII, XIII, XIV y XVI 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, 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 ferrocarriles troncales integrados verticalmente, una terminal de interconexión entre los ferrocarriles que convergen a esta y diversas líneas cortas, que están interconectadas entre sí para formar un sistema integral de transporte ferroviario nacional, dicha segmentación contempla servicios de interconexión y de terminal, que permiten en todo tiempo la prestación de los servicios de transporte entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación, 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 los servicios de interconexión y de terminal a efecto de que exista una adecuada convivencia entre los concesionarios, que propicie una mejor cobertura de los mercados, mayor eficiencia y reglas claras para los usuarios del servicio público de transporte ferroviario de carga.

Que el numeral 1.4.2. de los Títulos de Concesión indica que se confiere 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 vías troncales y dieciocho en la Líneas Cortas, con excepción de los derechos de paso y los derechos de arrastre detallados en el anexo nueve correspondiente, en los citados Títulos de Concesión se incluyen menciones generales sobre las terminales, estaciones o patios, particularmente en el numeral 2.2, donde se señala que "el concesionario deberá proporcionar los servicios de terminal e interconexión, en condiciones equitativas y no discriminatorias, en cuanto a oportunidad, calidad y precio...".

Que habiéndose dado cumplimiento al procedimiento establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y su Reglamento, para la emisión de normas oficiales mexicanas, el Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, con fecha 14 de octubre de 2002, ordenó la publicación en el **Diario Oficial de la Federación** del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-076-SCT-2002, Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos", que establece las disposiciones para la prestación de los servicios de interconexión y terminal entre las empresas ferroviarias que operan en el territorio nacional.

Que durante el plazo de 60 días naturales, contados a partir de la fecha de publicación del proyecto de Norma Oficial Mexicana, la Manifestación de Impacto Regulatorio y los análisis que sirvieron de base para su elaboración, a

que se refiere el artículo 45 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 32 de su Reglamento, estuvieron a disposición del público en general para su consulta.

Que actualmente, en algunos casos, se presentan diferentes criterios para la interpretación de los servicios de interconexión y terminal entre las empresas ferroviarias concesionadas. Asimismo, se presentan también diferencias en los criterios para determinar las contraprestaciones económicas por dichos servicios, lo cual está repercutiendo en la oportunidad, calidad, seguridad, eficiencia y costo de los servicios a los usuarios, he tenido a bien expedir la siguiente:

**NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-076-SCT2-2003, LINEAMIENTOS PARA EL USO
DE LOS SERVICIOS DE INTERCONEXION Y DE TERMINAL ENTRE LOS
CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS**

México, D.F., a 17 de febrero de 2004.- 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. Acceso
- 6. Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión
- 7. Reglas generales
- 8. Bibliografía
- 9. Concordancia con normas y disposiciones internacionales
- 10. Evaluación de la conformidad
- 11. Vigilancia
- 12. Sanciones
- 13. Capacitación
- 14. Vigencia

Anexo I Relación de los puntos de interconexión del Sistema Ferroviario Mexicano.

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:
 - Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V.
 - Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.
 - Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.
 - Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.
 - Ferrosur, S.A. de C.V.
 - Gobierno del Estado de Baja California
 - Línea Coahuila-Durango, S.A. de C.V.
 - TFM, S.A. de C.V.
- Institución educativa:
 - Unidad Profesional Interdisciplinaria de Ingeniería y Ciencias Sociales y Administrativas (UPIICSA).
- Asociaciones, Cámaras, Confederaciones y Consejos:
 - Asociación Nacional de Transporte Privado, A.C. (ANTP)

- Asociación Nacional de la Industria Química, A.C. (ANIQ)
- Asociación Nacional de Industriales de Aceites y Mantecas Comestibles, A.C.
- Asociación Nacional de Carros de Ferrocarril (ANCAF)
- Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR)
- Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (CANACERO)
- Cámara Nacional de la Industria de Aceites, Grasas, Jabones y Detergentes
- Cámara Nacional del Cemento (CANACEM)
- Cámara Nacional de Manufacturas Eléctricas (CANAME)
- Cámara de la Industria Harinera del Distrito Federal y del Estado de México
- Cámara de la Industria Harinera de la Zona Centro
- Cámara de Minera de México (CAMIMEX)
- Cámara Nacional de la Industria de Aceites y Grasas Comestibles (CANIAG)
- Cámara de la Industria de la Transformación de Nuevo León (CAINTRA)
- Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN)
- Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco (CCIJ)

INTRODUCCION

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 servicios de interconexión y de terminal entre sí, para formar una red integrada y continua de transporte ferroviario nacional, que permiten en todo tiempo la prestación de los servicios de transporte entre las vías férreas de dos concesionarios como una ruta continua de comunicación, obteniendo con ello condiciones de competencia entre las distintas empresas ferroviarias.

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 Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario 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.

Los citados servicios de interconexión y de terminal son de importancia fundamental, ya que permiten la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, 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 y particularmente para 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 prestar a otros concesionarios los servicios de interconexión y de terminal 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.

El Reglamento del Servicio Ferroviario, establece que el servicio de interconexión comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario respectivo a su destino u origen, incluyendo los servicios de terminal, asimismo, que el servicio de interconexión deberá permitir en todo tiempo la prestación de los servicios de transporte terrestre entre las vías férreas de los concesionarios como una ruta continua de comunicación.

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 para la 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 la prestación del servicio ferroviario entre las vías férreas de los concesionarios, como una vía continua de comunicación, y evitar afectaciones a los usuarios de ese servicio. Por lo anterior, es necesario establecer las disposiciones generales a las que deberán sujetarse los concesionarios, entre los que se encuentran los servicios de interconexión y de terminal, 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 lo previsto 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 de transporte ferroviario de carga, 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 de estos últimos que afectan la prestación de ese servicio, ha decidido expedir la presente Norma Oficial Mexicana, la cual precisa conceptos que son básicos para la prestación de dicho servicio y para garantizar que el Sistema Ferroviario Mexicano funcione como una vía continua de comunicación. Esta Norma tiene particular importancia desde la perspectiva de competencia, ya que en la medida que se promueva un acceso eficiente a los mercados, se incentivará la racionalización de los costos, la innovación y el fortalecimiento de la calidad del servicio. Todo lo anterior beneficiará al servicio público de transporte ferroviario de carga y por tanto, dará una alternativa eficiente a los usuarios, lo cual se traduce en una mayor competitividad de la economía.

1. Objetivo

Establecer los lineamientos, criterios, especificaciones y reglas uniformes para la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, requeridos para brindar el servicio público de transporte ferroviario de carga, con fundamento en lo previsto en los artículos 1, 6 fracciones I y III, 24, 35 y demás conducentes de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, 104, 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 las 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, así como a los usuarios de dicho servicio.

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, de terminal, o bien de una combinación de éstos.

asignatario.- El titular de los derechos y obligaciones contenidos en los títulos de asignación.

capacidad declarada a usuarios.- Es la cantidad de carros que en una vía particular se pueden cargar y/o descargar en el plazo libre, que debe notificar por escrito el usuario al concesionario que le entrega los carros y al concesionario de origen.

cargo adicional.- Cobro que se aplica al usuario por algún servicio efectuado por el concesionario, distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga. Cuando así corresponda, dicho servicio, debe ser solicitado por el usuario conforme a la tarifa de servicios diversos, que los concesionarios registren ante la Secretaría.

carro ajeno.- Carro de un concesionario o de un ferrocarril extranjero que se encuentra en las vías de otro concesionario.

carro particular.- Carro en propiedad o arrendado por un particular, que no forma parte de la flota del concesionario.

carro propio.- Carro arrendado o en propiedad que forma parte de la flota del concesionario.

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.

compensación en el sistema de demoras.- Es el proceso mediante el cual se establece una compensación entre el concesionario y el usuario por la aplicación de las demoras.

cómputo de demoras.- Es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas en la tarifa de servicios diversos, que registran los concesionarios ante la Secretaría, y en esta Norma.

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 inicio.- Es aquel que recibe la carga de parte del usuario y realiza la entrega de la misma en el primer punto de interconexión.

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, toda vez que, este concesionario es el que origina el mencionado servicio 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 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 o espuela del usuario a disposición de éste, 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, en los puntos de interconexión donde sea posible efectuar esta operación.

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, entendiéndose que la 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 de embarque.

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, el cual quedará establecido en los convenios de intercambio que celebren los concesionarios.

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.

renta de carro (car-hire).- Es el pago que realiza un concesionario a otro concesionario por el uso de un carro ajeno, mismo que se cubre por hora y/o por kilómetro recorrido, se exceptúan de lo anterior, los tráficos en frontera y puertos, cuando el usuario solicite por escrito realizar el pago por fuera de la tarifa negociada o acordada entre el usuario y el concesionario, en el puerto o frontera que corresponda.

servicios de terminal.- Son aquellos a los que se refiere el artículo 119 del Reglamento del Servicio Ferroviario, además de los que se consideran como tales en la presente Norma.

situación de carros.- Es el momento expresado en fechas y horas, en que se coloca un carro para su carga y/o descarga o para su intercambio en las vías que correspondan.

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 local.- Es el servicio público de transporte ferroviario de carga que presta un solo concesionario en sus vías o en las vías de otro concesionario a través de derechos de paso.

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 mínimo de veinticinco carros de un mismo usuario, que tiene un mismo origen y mismo destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.

tren consolidado.- Es aquel integrado por un grupo de carros, que tiene 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 contrata con el 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. Acceso

Los concesionarios deberán otorgarse el acceso en forma eficiente y no discriminatoria, para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.

Los concesionarios que tengan acceso a través de derechos de paso o derechos de arrastre en términos de sus respectivos títulos de concesión y convenios celebrados entre ellos a zonas industriales o industrias, sujetarán su operación a lo establecido en la Ley, el Reglamento, los títulos de concesión, la Norma Oficial Mexicana 075-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los derechos de paso y derechos de arrastre obligatorios entre los concesionarios ferroviarios mexicanos, en lo conducente a lo previsto en la presente Norma y, en su caso, a las demás disposiciones que al respecto emita la Secretaría.

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; con respecto a los servicios de terminal, el acceso podrá darse, entre otros, a través del traslado ordinario entre concesionarios.

6. Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal

6.1. Servicios de interconexión y de terminal.

6.1.1. Puntos de interconexión.

Los puntos de interconexión son los límites físicos en donde entroncan las vías férreas de un concesionario con las de otro, los cuales se señalan en el Anexo I de la presente Norma, así como los puntos donde inician o terminan los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios de los concesionarios, establecidos en los títulos de concesión, además de aquellos puntos de interconexión que hayan sido convenidos entre los concesionarios conforme al artículo 104 del Reglamento. Los usuarios podrán consultar en la Secretaría, los puntos de interconexión que hayan convenido los concesionarios.

En todos los puntos de interconexión los concesionarios deberán proporcionar los servicios de interconexión y de terminal en condiciones equitativas y en forma no discriminatoria.

6.1.2. 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, modificación al trazo de la vía y mantenimiento de la vía; (ii) accidente ferroviario y (iii) caso fortuito o fuerza mayor. Para tal efecto, el concesionario conectante, elaborará un documento mediante el cual notifique de esto al concesionario de origen, 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, tiempo probable de la reanudación del servicio, nombre, cargo y firma del responsable. Lo anterior, deberá comunicarlo el concesionario de origen al usuario, dentro del mismo plazo, a partir de que reciba dicha notificación el concesionario.

Los concesionarios deberán garantizar los pagos por los servicios de interconexión y de terminal que se presten, mediante el otorgamiento de la garantía, la cual será equivalente al importe generado por el volumen de operaciones del último trimestre en la prestación de estos servicios, debiendo enviar a la Secretaría copia de la garantía, dentro de los veinte días naturales siguientes a la expedición de la misma.

6.1.3. Convenios sobre servicios de interconexión y de terminal.

Los concesionarios deberán convenir los términos y condiciones, con base en los cuales se prestarán los servicios de interconexión y de terminal.

Todos los convenios que celebren los concesionarios, conforme a los cuales se prestarán los servicios de interconexión y de terminal, 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

6.2.1. Los concesionarios se cubrirán la contraprestación por los servicios de interconexión y de terminal, conforme a lo convenido entre ellos. Para efecto de lo anterior, el concesionario deberá solicitar al otro concesionario, la cotización específica para que le preste esos servicios; y este último 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.

6.2.2. Para el tráfico interlineal, en ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen el importe equivalente a una tarifa de tráfico local por su tramo recorrido en forma independiente, debido a que la tarifa para tráfico interlineal es cobrada por toda la ruta por el concesionario de origen, desde la terminal o estación de origen hasta la terminal o estación de destino considerando para ello el factor fijo y variable correspondientes.

6.2.3. En el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las condiciones y contraprestaciones que deberán cubrirse, por los servicios de interconexión y de terminal, la Secretaría resolverá lo conducente conforme a lo establecido en el artículo 35 de la Ley, y en los artículos 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.

6.2.3.1. Tráfico interlineal

6.2.3.1.1. En el tráfico interlineal en distancias mayores a treinta kilómetros sobre la vía, cuando los concesionarios no se pongan de acuerdo en las contraprestaciones conforme a las cuales se prestarán ese servicio, la Secretaría determinará la contraprestación, en términos de lo señalado en el numeral 6.2.3. anterior, tomando en consideración, además de los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento, en el que se incluye el valor del aprovechamiento pagado por el título de concesión, las tarifas que los concesionarios registren ante la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el promedio de los descuentos aplicados en las rutas involucradas respecto al producto de que se trate, en la inteligencia que los concesionarios involucrados deberán presentar a la Secretaría la información operativa y comercial correspondiente, a efecto de que ésta cuente con los elementos necesarios para determinar el citado descuento, en caso de que los concesionarios no aporten dicha información, la Secretaría las ajustará considerando el descuento promedio del Sistema Ferroviario Mexicano, para el producto o grupo de productos de que se trate.

Para determinar la contraprestación en favor del o de los concesionarios conectantes, se considerarán los factores fijos y variables de las tarifas para el servicio público de transporte ferroviario de carga regular, que registren los concesionarios para el producto de que se trate, y en el caso de carga especializada, se considerarán los factores fijo y variable de la tarifa registrada ante la Secretaría, relativa a la unidad de medida de transporte correspondiente, así como el descuento señalado anteriormente; aplicando el procedimiento que se describe a continuación:

6.2.3.1.1.1. El factor fijo de la tarifa registrada ante la Secretaría por el concesionario de inicio, dividido en partes iguales entre los concesionarios que presten el tráfico interlineal en toda la ruta, incluyendo al concesionario de origen; más lo señalado en el punto siguiente.

6.2.3.1.1.2. El factor variable de la tarifa registrada ante la Secretaría por el concesionario conectante, multiplicado por la distancia efectivamente recorrida por éste entre el punto de interconexión hasta el destino final o al siguiente punto de interconexión.

6.2.3.1.1.3. El resultado obtenido de sumar los puntos 6.2.3.1.1.1 y 6.2.3.1.1.2 anteriores se multiplicará por el tonelaje de carga transportada declarada en la carta de porte correspondiente y se afectará por el descuento señalado en el numeral 6.2.3.1.1 anterior.

6.2.3.1.2. En el tráfico interlineal en distancias de hasta treinta kilómetros sobre la vía, cuando los concesionarios no se pongan de acuerdo en las contraprestaciones conforme a las cuales se prestará ese servicio, la Secretaría determinará una contraprestación única expresada en pesos por carro, en términos de lo señalado en el numeral 6.2.3. anterior, tomando en consideración además de los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento, los elementos para determinar la contraprestación por el tráfico interlineal en distancias mayores a treinta kilómetros sobre la vía, descrita en el numeral 6.2.3.1.1.3 anterior, aplicada a una distancia máxima de treinta kilómetros.

Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios, el concesionario conectante podrá conceder, si así se lo requiriera el concesionario de origen, el acceso directo para la entrega o retiro de los carros de ese tipo de trenes. En el caso de que el concesionario conectante esté de acuerdo en conceder el paso al concesionario de origen, y se trate de trenes con 25 carros o más, el primero le aplicará a este último un descuento en la contraprestación, equivalente al

ahorro en los costos por dejar de movilizar dichos trenes en el tráfico interlineal, en distancias de hasta treinta kilómetros sobre la vía, dicho descuento será determinado por la Secretaría, conforme a lo señalado en el párrafo anterior.

6.2.3.2. Traslado ordinario entre concesionarios.

Tratándose del traslado ordinario entre concesionarios, cuando los concesionarios no se pongan de acuerdo en las contraprestaciones la Secretaría determinará una contraprestación única expresada en pesos por carro, en términos de lo señalado en el numeral 6.2.3. anterior, tomando en consideración los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento, referidos a todo el Sistema Ferroviario Mexicano.

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 la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, 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.

Todos los concesionarios serán responsables de llevar registros de información completos y precisos, sobre los servicios de interconexión y de terminal que se presten; así como de todos los pagos y cargos que se generen por dichos servicios. Los concesionarios deberán intercambiar mensualmente, la información que acredite los cargos y pagos por los servicios prestados y recibidos, a efecto de que se cubran las contraprestaciones correspondientes.

6.3.3. Lugar, tiempo y forma de pago.

Los concesionarios deberán cubrirse las contraprestaciones por la prestación de los servicios de interconexión y de terminal en forma mensual y a más tardar dentro de los treinta 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 quince 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 el concesionario no esté de acuerdo con la contraprestación, que pretenda aplicarle el otro concesionario, por la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, el primero deberá presentar su inconformidad ante el segundo, 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 que prestó los servicios de interconexión y de terminal, tendrá cinco días hábiles contados a partir del siguiente día al de la recepción de la citada inconformidad, para dar respuesta al otro concesionario, en caso de no estar de acuerdo con la misma.

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

Para efectos de pagar 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 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 otro concesionario 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 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 6.2.3 anterior.

6.4. Distancias para tráficos interlineales.

Los concesionarios proporcionarán a la Secretaría la descripción de los tramos previstos para realizar tráficos interlineales, especificando la distancia establecida en cada uno de ellos, desde el inicio o destino al punto de interconexión, debiendo ser estas distancias consistentes con las distancias de los horarios registrados ante la Secretaría por los concesionarios. Para tal efecto, éstos cuentan con un plazo de treinta días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Norma para regularizar dichas distancias.

6.5. Sistema de información de tráficos interlineales.

El concesionario conectante deberá proporcionar al concesionario de origen información previa, que le permita a este último conocer las diferentes rutas en las que preste el tráfico interlineal y las condiciones del mismo, así como durante la prestación del servicio, la información de la localización de los carros movilizados por sus vías, preferentemente en forma electrónica o según sea acordado entre el concesionario conectante y el de origen, con el fin de que este último proporcione esa información al usuario, a más tardar dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a que le sea solicitada dicha información, en el caso de carga general, y a la brevedad posible, para el caso de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos.

6.6. Aspectos operativos en puntos de interconexión.

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

Los convenios que celebren los concesionarios, conforme a los cuales se llevará a cabo el tratamiento del equipo en mal estado y su reparación, deberán tomar en consideración las disposiciones establecidas de la presente y otras normas relacionadas, así como las contenidas en los convenios y tratados internacionales que para el caso se prevean en la operación ferroviaria.

En la operación de los servicios de interconexión o de terminal, cuando el concesionario que preste estos servicios detecte carros ajenos o particulares cargados o vacíos, así como de aquellos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, que 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 que contrate con el usuario la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, sobre el estado que guardan dichos carros a efecto de que éste comunique tal situación al usuario. El concesionario que detectó el equipo en mal estado podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:

6.6.1.1. Las reparaciones a carros cargados ajenos o particulares deberán ser las mínimas necesarias, a efecto de garantizar la seguridad de los mismos, 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, de inmediato, a efecto de que autorice dichas reparaciones, en caso de que éste no conteste dentro de las veinticuatro horas siguientes a dicho aviso, se suspenderá el cargo por renta de carro y se aplicarán cargos por derechos de piso. En el caso de que los carros ajenos o particulares 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 que contrate con el usuario la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, deberá recabar la autorización de este último para ese propósito. Para los carros que contengan materiales y residuos peligrosos, el concesionario 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 en 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.

6.6.1.2. Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares que no sean cargados, deberán ser las mínimas 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.

6.6.1.3. Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares para ser cargados, deberán ser las mínimas 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.

6.6.1.4. Las reparaciones mencionadas en los numerales 6.6.1.2. y 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro, el importe por las citadas reparaciones deberá ser acordado entre el concesionario y el propietario del carro.

6.6.1.5. Cuando se prevea que las reparaciones a que se refieren los numerales 6.6.1.2. y 6.6.1.3. 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.

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

6.6.1.7. 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.

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

6.6.2. Carros detenidos en los patios por fallas de intercambio.

Los convenios que celebren los concesionarios, conforme a los cuales se llevará a cabo el intercambio de equipo, y el tratamiento de los carros detenidos en los patios por fallas de intercambio, deberán tomar en consideración las disposiciones establecidas de la presente Norma, así como las contenidas en los convenios y tratados internacionales que para el caso se prevean en la operación ferroviaria.

El intercambio, en este caso, se dará cuando los carros se hayan colocado en la o las vías de la terminal o punto de interconexión, acordadas por los concesionarios para intercambio y se hayan separado la o las locomotoras de dichos carros, así como, cuando el concesionario entregue al otro concesionario la documentación física o electrónica correspondiente que permita el movimiento de carros a su destino final y/o al ferrocarril conectante. En ningún caso podrán rechazarse carros, salvo que presenten fallas por defecto mecánico o por falta de datos en la guía de embarque que impidan su movimiento; en el caso de carros para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, además podrán rechazarse aquellos que presenten fallas en su identificación o fugas del producto peligroso transportado y que pongan en riesgo la seguridad en la operación ferroviaria y para las poblaciones por las que circulen esos carros. Los carros rechazados podrán permanecer en las vías de intercambio hasta por veinticuatro horas sin cargo alguno, pasado este lapso, por cada veinticuatro horas o fracción que los carros continúen en las vías citadas, causarán un cargo equivalente al que corresponda por derecho de piso, contemplado en la tarifa de servicios diversos para carros particulares, registrada ante la Secretaría.

6.6.3. Confronta de la carga.

En los puntos de interconexión en donde sea posible efectuar el intercambio, el concesionario conectante deberá revisar que todos los carros conserven el sello de integridad. En caso de identificar algún carro cuyo sello haya sido violado, requerirá al otro concesionario la confronta de la carga, y será el concesionario que solicite esta confronta quien cubra los costos, en caso de resultar algún faltante, éste será cubierto por el concesionario que entregue la carga, sin que por ningún motivo se trasladen dichos costos al usuario.

6.6.4. Condiciones para el tráfico interlineal en distancias de hasta treinta kilómetros sobre la vía, para trenes unitarios y trenes consolidados.

El concesionario de origen deberá cumplir con las disposiciones que se señalan a continuación, cuando el concesionario conectante decida concederle el acceso directo para la entrega o retiro de los carros, a que se refiere el numeral 6.2.3.1.2 anterior:

- Solicitar el acceso con veinticuatro horas de anticipación.
- Integrar los trenes con un mínimo de 25 carros.
- Su tripulación deberá conocer las reglas de operación del concesionario conectante.
- Obtener la autorización previa del centro de control de tráfico del concesionario conectante, para la movilización de los trenes.
- Documentar los carros de origen a destino.
- Asegurarse de que el propietario de la espuela de origen o destino, cuente al interior de sus instalaciones con las medidas de seguridad necesarias y la suficiente capacidad en sus vías para el manejo de ese tipo de trenes.

7. Reglas generales

7.1. Servicio público de transporte ferroviario de carga.

El servicio público de transporte ferroviario de carga comprende el traslado de la carga desde las vías del público de la estación o terminal en que el concesionario inicia el servicio, hasta las vías del público de la estación o terminal de destino, el uso de los carros requeridos cuando sea el caso, y el plazo libre a usuarios para carga y descarga tanto en origen como en destino.

7.2. Tarifas.

Las tarifas que presenten los concesionarios ante la Secretaría para su registro, deberán permitir la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, conforme a lo establecido en el artículo 46 de la Ley, lo cual verificará la Secretaría tomando en consideración, entre otros elementos, los siguientes:

El nivel de prestación del servicio en términos de tiempos y recorridos; la disponibilidad de equipo moderno y suficiente; niveles tarifarios acordes con las condiciones de mercado y las características de la carga; la prestación del servicio con equipos apropiados a la particularidad del producto transportado y medidas implementadas para la protección de la carga; utilización de sistemas y procedimientos de seguridad, así como de sistemas de información que permitan a los usuarios conocer con oportunidad y eficiencia la ubicación y situación de su carga.

La tarifa cotizada a los usuarios deberá incluir la contraprestación por los servicios de interconexión y de terminal que se presten los concesionarios, por lo que dicha contraprestación no constituirá un cargo adicional a la tarifa cobrada al usuario, considerando lo establecido en el numeral 6.2.2. anterior. En ningún caso, la tarifa por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, para el cual se requieran servicios de interconexión y de terminal, podrá ser superior a la tarifa por tráfico local por el mismo recorrido total.

7.3. Cotizaciones de los servicios ferroviarios.

Los concesionarios deberán proporcionar por escrito a los usuarios, las tarifas por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga que éstos les soliciten, en un plazo máximo de cinco días hábiles siguientes a la fecha en que los concesionarios recibieron la petición respectiva con todos los datos necesarios, fijando la vigencia de dicha cotización y el importe correspondiente.

7.4. Ruta.

El usuario tiene el derecho de elegir la ruta por la cual se transportará su carga. En aquellos casos donde el usuario no especifique la ruta, el concesionario de origen la definirá, debiendo elegir la que implique la menor distancia operativamente viable. En la carta de porte se deberán especificar la ruta y los puntos de interconexión.

El concesionario que preste el servicio utilizando una ruta diferente a la solicitada por el usuario o en su defecto por el concesionario de origen, salvo en caso fortuito o fuerza mayor, deberá absorber los costos originados por el cambio de la ruta, y en caso de que la tarifa resulte menor a la originalmente establecida, deberá reintegrar al usuario la diferencia. En todos los supuestos, el concesionario conectante está obligado a dar aviso al concesionario de origen, en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas, para carga general y para materiales y residuos peligrosos en forma inmediata, del cambio de la ruta que se empleará, así como los motivos del cambio.

El concesionario de origen deberá cubrir al o a los concesionarios conectantes la contraprestación, dentro del plazo a que se refiere el numeral 6.3.3. de la presente Norma. Los concesionarios podrán pactar entre ellos condiciones distintas, siempre que no se afecte el interés del usuario.

7.5. Cargos.

Las tarifas que se apliquen al usuario por cualquier otro concepto distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga, salvo pacto en contrario podrán quedar desglosadas en la facturación.

7.6. Plazo libre.

7.6.1. El plazo libre a usuarios deberá ser de veinticuatro horas, salvo en el caso de trenes unitarios, el cual será de cuarenta y ocho horas con derecho a dos movimientos de situación de carros. Para el caso de movimientos en puertos y zonas fronterizas se tendrán veinticuatro horas adicionales de plazo libre según corresponda. Los concesionarios pueden convenir con los usuarios la ampliación del plazo libre, en cualquier caso, los concesionarios deberán informar a los usuarios del plazo libre de que disponen.

Cuando los carros son situados antes de las doce horas, el plazo libre empezará a contar a partir de las doce horas, del mismo día y cuando los carros son situados después de las doce horas, el plazo libre empezará a contar a partir de las veinticuatro horas. En ambos casos será requisito previo que los carros se encuentren relacionados en el aviso al público o en la notificación al usuario que deberá efectuarse a más tardar a las diez horas del día en que es situado el carro.

Para el cómputo del plazo libre no se considerarán los domingos y los días festivos que se establezcan en las tarifas de servicios diversos.

7.6.2. El usuario o el tercero designado por éste, para recibir la carga, debe avisar por escrito al concesionario que ha terminado de realizar la carga o descarga de los carros en sus vías, para tal efecto el concesionario pondrá a disposición del usuario una dirección de correo electrónico o fax para recibir la notificación respectiva.

7.6.3. El plazo libre a concesionarios deberá ser de veinticuatro horas y comenzará desde el momento en que se realiza el intercambio. Para el cómputo de este plazo libre se considerarán los días naturales.

7.7 Capacidad declarada y provisión de equipo de arrastre.

7.7.1. El usuario deberá notificar por escrito la capacidad declarada de las vías particulares de inicio y de destino, a los concesionarios que le proporcionen el servicio público de transporte ferroviario de carga.

7.7.2. Los concesionarios situarán los carros en las instalaciones del usuario sin rebasar su capacidad declarada. Los carros que se sitúen en un día, deben corresponder a un grupo de carros documentados en una fecha, pero si la cantidad de éstos es inferior a la capacidad declarada, puede completarse la misma con carros del grupo documentado el siguiente día o los documentados en exceso, siempre y cuando el usuario esté de acuerdo.

7.8. Demoras, derechos de piso y compensación.

7.8.1. Se causarán cargos por demora en los siguientes supuestos:

7.8.1.1. Carros situados para carga o descarga. La demora iniciará a partir de la hora en que concluye el plazo libre a usuarios sin que se hubiera dado el aviso al que se refiere el numeral 7.6.2. anterior y concluirá a la hora en que se hubiera dado el aviso, los cargos por la demora serán cubiertos por los usuarios.

7.8.1.2. Carros recibidos en la estación o terminal de destino en una misma fecha en exceso a la capacidad declarada por el usuario. La demora iniciará a partir de la hora de arribo a la estación o terminal de destino y concluirá al momento del aviso al que se refiere el numeral 7.6.2. anterior, los cargos serán cubiertos por el usuario, con excepción de lo señalado en el siguiente párrafo.

Cuando los carros arriben en exceso como resultado de su acumulamiento en origen o trayecto, la demora iniciará a partir de la hora de arribo a la estación o terminal de destino y concluirá cuando los carros sean situados, los cargos serán cubiertos por el concesionario responsable del acumulamiento.

7.8.1.3. Cuando no sea posible colocar la cantidad de carros conforme a la capacidad declarada, porque aún se tienen en la vía particular carros sin descargar, por causas imputables al usuario, los carros que no se puedan situar, causarán demora, así como los de las siguientes fechas que resulten directamente afectados por esta causa y que de hecho causen demora, a excepción de aquellos que, a solicitud del usuario, puedan ser colocados aunque rebasen la capacidad declarada.

7.8.1.4. Para carros no cargados o descargados dentro del plazo libre a usuarios, la demora iniciará a partir de la hora en que concluye el plazo libre y será cubierta por el usuario.

7.8.1.5. Cuando el usuario libere el grupo de carros cargados o vacíos para ser retirados por el concesionario de su vía particular, la demora en la que incurre el concesionario iniciará seis horas después de que recibió el aviso del usuario y concluirá en el momento en que sea retirado el grupo de carros liberados. Al efecto, se entenderá por el grupo de carros, los carros que fueron situados por el concesionario sobre las vías particulares del usuario, para su carga o descarga, en un solo evento.

Cuando el concesionario entrega al usuario carros cargados o vacíos después del plazo establecido en la carta porte, la demora en la que incurre el concesionario iniciará a las 23:59 horas de la fecha de entrega establecida en la carta porte y concluirá al ser situados cada uno de los carros documentados.

Los cargos por demoras en que incurra el concesionario serán cubiertos al usuario por el concesionario con quien éste contrate el servicio público de transporte ferroviario de carga; a su vez, los concesionarios responsables de la demora, deberán cubrir dichos cargos al concesionario con quien el usuario haya contratado ese servicio.

No se aplicarán a los concesionarios cargos por demoras, cuando por caso fortuito o causas de fuerza mayor, éstos se vean impedidos para realizar la situación de carros o el retiro de los mismos.

7.8.2. En los supuestos anteriores, los carros particulares no causarán demora pero causarán derecho de piso, si se encuentran en las vías del concesionario. Este cargo será cubierto según el caso, por el usuario o el concesionario, que sean responsables de que el carro sea redocumentado o puesto en movimiento.

7.8.3. Las demoras o los derechos de piso se computarán por cada veinticuatro horas o fracción transcurridas a partir de su inicio.

7.8.4. Las demoras que se causen cuando se documenten carros a vías distintas a las del público o a vías particulares que no son propiedad del usuario, se estará a lo siguiente:

7.8.4.1. El usuario será responsable de cubrir las demoras que se causen por documentar en exceso a la capacidad declarada o por cualquier otra causa imputable al mismo, que origine demoras efectivamente incurridas.

7.8.4.2. El usuario será responsable de las demoras en destino causadas por falta de aviso al que se refiere el numeral 7.6.2. anterior y, en su caso, de la documentación del mismo, o provocadas por un tercero que le preste servicios de maniobras, de carga o descarga.

7.8.5. Casos que exceptúan demoras, derechos de piso o cargos por maniobras.

Los concesionarios no deberán aplicar cargos por demoras, derechos de piso o por maniobras en los siguientes casos:

7.8.5.1. Cuando se acumulen carros en cantidad superior a la capacidad declarada, por causas no imputables al usuario.

7.8.5.2. A los usuarios, por causas imputables a los concesionarios.

7.8.5.3. A los usuarios, cuando por caso fortuito o causas de fuerza mayor, éstos se vean impedidos para poner los carros a disposición de los concesionarios.

7.8.5.4. Cuando el concesionario ponga a disposición del usuario, equipo para el desalojo posterior a la hora de solicitud o que le sea entregado posteriormente por causa de un tercero.

7.8.6. Compensación en el sistema de demoras.

Las demoras a que se refiere el numeral 7.8.1.5. anterior, se podrán compensar contra cualquier importe que deba cubrir el usuario al concesionario de origen.

7.8.7. Los concesionarios deberán presentar a la Secretaría, transcurridos dos meses después a la entrada en vigor de esta Norma, un manual para el cómputo de demoras, en cuya elaboración hayan participado éstos, los usuarios y la Secretaría.

7.8.8. En el caso de desacuerdo en la aplicación de demoras, derechos de piso o compensaciones, los concesionarios y usuarios podrán solicitar la intervención de la Secretaría, a efecto de que ésta resuelva lo conducente, acompañando los elementos que consideren convenientes.

7.9. Renta de carro y costo por uso de equipo.

7.9.1. La renta de carro será un cargo que se dará en forma exclusiva entre los concesionarios y no deberá cobrarse en forma adicional a la tarifa; sin embargo, en el caso de carro ajeno, el costo por uso de este equipo será un componente de la tarifa, en este caso y previo acuerdo entre usuarios y concesionarios el pago por uso de equipo puede realizarse por el primero en frontera o puerto según sea el caso.

7.9.2. De conformidad con el artículo 69 del Reglamento del Servicio Ferroviario, cuando un usuario aporte equipo para la transportación de su carga, los concesionarios deberán reconocer dicha aportación en la tarifa respectiva. El reconocimiento antes citado será pactado en forma individual entre el usuario y el concesionario de origen considerando las características específicas del tráfico, el cual no podrá ser inferior al establecido por la Secretaría conforme a lo dispuesto en el artículo 35 de la ley y en los artículos 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.

La forma de pago, la determinación de la distancia y el cómputo del tiempo, se establecerán en los convenios que al respecto se celebren los concesionarios y los usuarios, de los cuales deberá proporcionarse copia a la Secretaría.

7.10. Interrupción del servicio.

Cuando por accidentes graves o desastres naturales el concesionario conectante estime que el tráfico de carros se interrumpirá por periodos mayores a setenta y dos horas, éste deberá dar aviso tanto al concesionario de origen como a los usuarios, a fin de que planeen adecuadamente la entrega de equipo o carga, para que no se documenten unidades a la ruta de que se trate, mientras permanezca la interrupción.

En el caso de que el equipo del concesionario de origen se vea forzado a detenerse sobre la vía y el equipo no esté en condiciones de proseguir, el concesionario conectante deberá proporcionar el equipo ferroviario necesario o cualquier otra ayuda que pudiese 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 de origen.

7.11. Los concesionarios podrán celebrar convenios con condiciones distintas a las establecidas en los numerales 6.3.3., 6.3.4., 6.6.1. y 7.6.3. de la presente Norma, mismos que deberán presentar ante la Secretaría, quien verificará que en ningún caso se afecte la continuidad, seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios. En tal virtud, las condiciones establecidas en esta Norma, quedarán sin efecto sólo por el tiempo que estén vigentes los convenios que establezcan condiciones distintas a éstas. En el caso de que resulten afectados el servicio o los usuarios, se deberá aplicar lo establecido en esta Norma.

7.12. La Secretaría constituirá un comité consultivo, el cual se integrará por los participantes en la elaboración de 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 entrada en vigor de la presente Norma.

8. Bibliografía

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

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.

9. Concordancia con normas y disposiciones 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 servicios de interconexión y de terminal se presten 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**.

Fuente : Diario Oficial de la Federación

Fecha de publicación: 19 de Mayo de 2004

ANEXO de la Norma Oficial Mexicana NOM-076-SCT2-2003, Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos, publicada el 3 de marzo de 2004.
Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ANEXO
RELACION DE LOS PUNTOS DE INTERCONEXION FISICOS DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
1	BUENAVISTA	JUAREZ-1+000	Del Valle de México	Noreste
2	BUENAVISTA	MORELOS-1+000	Del Valle de México	Noreste
3	PANTACO	B-7+715 = MORELOS-6+024	Del Valle de México	Noreste
4	NAUCALPAN	N-11+000	Del Valle de México	Noreste
5	JALTOCAN	H-18+800	Del Valle de México	Sureste
6	LOS REYES	VK-24+883 = V-18+781	Del Valle de México	Noreste
7	LOS REYES	VK-27+000	Del Valle de México	Del Sur
8	HUEHUETOCA CN	A-47+000	Del Valle de México	Sureste
9	HUEHUETOCA NM	B-49+000	Del Valle de México	Pacífico Norte
10	HUEHUETOCA CM	A-47+000	Del Valle de México	Sureste
11	TEOTIHUACAN	VS-0+695	Del Valle de México	Noreste
12	TEOTIHUACAN	S-47+616	Del Valle de México	Sureste
13	CELAYA	NB-68+383 y NB 68+692	Pacífico Norte	Noreste
14	CELAYA (CRUCERO)	A+289+513 = NB-68+715	Pacífico Norte	Noreste
15	CHIHUAHUA	A-1608+052	Pacífico Norte	Línea Corta Ojinaga- Topolobampo
16	TABALOAPA (CRUCERO)	A-1607+649= Q-261+631	Pacífico Norte	Línea corta Ojinaga- Topolobampo
17	SUFRAGIO	T-741+650 = Q-881+950	Pacífico-Norte	Línea Corta Ojinaga- Topolobampo
18	HERCULES	JUAREZ-240+816 = B-265+015	Noreste	Pacífico-Norte
19	LOBOS	F-43+770 = MF-17+755	Noreste	Pacífico-Norte
20	MARISCALA	B-285+992 = A-263+922	Noreste	Pacífico-Norte
21	MONTERREY	M-500+000 y M-528+000	Noreste	Pacífico-Norte
22	TOPO GRANDE (Crucero)	BF-35+876 = M-535+841	Noreste	Pacífico-Norte
23	ORIENTAL	VB-189+027 = V-217+026	Noreste	Sureste
24	RAMOS ARIZPE	B-929+007 = R-424+650	Noreste	Pacífico-Norte
25	SALINAS VICTORIA	BM-0+000	Noreste	Pacífico-Norte
26	SAN NICOLAS	AL-11+245 = B-213+000 y AL-10+450 = B-213+850	Noreste	Pacífico Norte
27	SAN LORENZO	V-102+087 = VB-0+600	Noreste	Del Sur
28	SAN LORENZO	V-101+196 = HB-37+532	Noreste	Del Sur
29	TAMPICO	M-4+128 = L-672+419	Noreste	Pacífico-Norte
30	SANTA FE	V-454+600	Noreste	Sureste
31	VIBORILLAS	BC-8+756	Pacífico Norte	Noreste

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
32	VIBORILLAS (CRUCERO)	BC-8+054 = B-246+674	Pacífico Norte	Noreste
33	SABINAS	RB-3+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
34	CD. FRONTERA	RD-3+250	Pacífico Norte	Coahuila-Durango
35	ESCALON	RD-337+350	Pacífico Norte	Coahuila-Durango
36	FELIPE PESCADOR	DC-264+579	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
37	NOGALES	TA-0+500	Pacífico Norte	De Nacozari
38	NOGALES	T-0+000	Pacífico Norte	Southern Pacific/Union Pacific
39	TEOCALCO	B-83+035 = AB-8+950 y B-83+252 = AB-8+950, AB 9+248	Pacífico Norte	Sureste
40	TORREON	DA-251+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
41	BARROTERAN	RC-3+000	Pacífico-Norte	Coahuila-Durango
42	IROLO	HB-28+914	Sureste	Del Sur
43	CHICALOTE	L-14+320 = A-599+320, A-599+783 y L-14+783	Pacífico Norte	Noreste
44	AJUNO	IN-134+800	Pacífico Norte	Noreste
45	CD. JUAREZ	A-1974+300	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific
46	CD. JUAREZ	A-1974+406	Pacífico Norte	Atchinson Topeka & Santa Fe
47	PIEDRAS NEGRAS	R-0+000	Pacífico Norte	Unión Pacific/Southern Pacific
48	MEXICALI	UA-0+000	Pacífico Norte	Union Pacific/Southern Pacific
49	TIJUANA	UB-0+000	Tijuana-Tecate	San Diego Imperial Valley
50	LA JUNTA, CHIH.	QA-2+855	Línea Corta Ojinaga- Topolobampo	Línea Independiente La Junta-N. Casas Grandes-Méndez
51	MENDEZ	QA-547+000	Pacífico Norte	Línea Independiente La Junta-Nuevo Casas Grandes-Méndez
52	EMP. DTO. ATENCINGO	VB-101+00	Sureste	Del Sur
53	SANCHEZ	E-150+000	Sureste	De Oaxaca
54	MEDIAS AGUAS	Z-95+928 = G-299+869	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
55	EL CHAPO	FA-18+000	Sureste	Del Mayab
56	TRES VALLES	GB-1+500	Sureste	Línea Corta Tres Valles-San Cristóbal
57	BERTHA	ZT-10+276 = Z-10+276	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
58	COATZACOALCOS	ZT-4+804	Sureste	Del Istmo de Tehuantepec
59	TAMUIN	MA-126+339	Noreste	Pacífico Norte

NUMERO	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	ENTRE	
			FERROCARRIL	FERROCARRIL
60	MARAVATIO	O-0+300	Noreste	Indep. Maravatio-Zitácuaro
61	SANZ (Crucero)	V-131+400 = S-115+451	Noreste	Sureste
62	SALINA CRUZ	Z-303+304	Chiapas-Mayab	Del Istmo de Tehuantepec
63	PATIO DE IXTEPEC	Z-254+600	Chiapas-Mayab	Del Istmo de Tehuantepec
64	PATIO DE CIUDAD HIDALGO	K-459+000	Chiapas-Mayab	De Guatemala
65	NUEVO LAREDO	B-1290+840	Noreste	Union Pacific/Texmex
66	MATAMOROS	F-330+570	Noreste	Union Pacific/BNSF/BRG

**RELACION DE LOS PUNTOS DE INTERCAMBIO ESTABLECIDOS EN LOS DERECHOS DE PASO
Y DERECHOS DE ARRASTRE OBLIGATORIOS DE LOS TITULOS DE CONCESION**

Número	CLAVE D.P. ^{1/}	LUGAR	UBICACION (KILOMETRO)	ENTRE	
				FERROCARRIL	FERROCARRIL
1	N-7	ESCOBEDO	B-315+000	Noreste	Pacífico-Norte
2	N-15	ORIENTAL	V-219+100	Noreste	Sureste
3	PN-11	AGUASCALIENTES (ENTRE ARELLANO- CHICALOTE)	DE A-574+000 A L-14+320 = A- 599+320	Pacífico-Norte	Noreste
4	PN-14	NOGALES	T-8+000	Pacífico-Norte	Nacozari
5	S-5	COATZACOALCOS	FA-0+000	Sureste	Del Mayab
6	S-7	PUEBLA	VB-109+946	Sureste	Oaxaca
7	S-8	PUEBLA	VB-109+946	Sureste	Del Sur
8	S-9	TIERRA BLANCA	G-93+000	Sureste	Línea Tres Valles- San Cristóbal

^{1/} Derechos de Paso obligatorios establecidos en el Anexo Nueve de los Títulos de Concesión.