I N D I C E
PRIMERA SECCION
PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE GOBERNACION

Convenio de Coordinación y reasignación de recursos que celebran la Secretaría de Gobernación, con la participación del Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, y el Estado de Tlaxcala 2

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

Decreto por el que se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos
y el Gobierno de la Federación de Rusia en Cooperación y Asistencia Aduanera Mutua, firmado en la ciudad de Moscú, Rusia, el día veintiuno de julio de dos mil tres 17

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley que crea el Fideicomiso que administrará el fondo para el fortalecimiento de sociedades y cooperativas de ahorro y préstamo de apoyo a sus ahorradores 18

Decreto por el que se reforma el artículo 49 de la Ley de Instituciones de Crédito..... 20

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Instituciones de Crédito; de la Ley de Ahorro y Crédito Popular; de la Ley de los Sistemas de Ahorro para el Retiro; de la Ley Federal de Instituciones de Fianzas; de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros; de la Ley del Mercado de Valores; de la Ley de Sociedades de Inversión, y de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito 21

Resolución por la que se modifican los artículos primero, segundo, quinto y séptimo de la autorización otorgada a Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, para organizarse y operar como institución de banca múltiple filial 34

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL

Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de Jalisco 37

Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de México 42

Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de Yucatán 47

Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de Zacatecas 52

SECRETARIA DE ECONOMIA

Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria 58

SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, DESARROLLO RURAL, PESCA Y ALIMENTACION

Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Pesca 65

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-044/3-SCT2-2002, Instrucciones para la ejecución de inspecciones y reparaciones programables de conservación del equipo tractivo ferroviario. Parte 3. Inspección semestral o de 96,000 km de recorrido 68

SECRETARIA DE SALUD

Fe de erratas al Reglamento Interior de la Secretaría de Salud, publicado el 19 de enero de 2004 78

SECRETARIA DE LA REFORMA AGRARIA

Aviso de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado San Agustín, con una superficie aproximada de 00-95-54.110 hectárea, Municipio de Copainalá, Chis. 79

Aviso de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado Fracción San José del Carmen, con una superficie aproximada de 09-82-55.000 hectáreas, Municipio de San Cristóbal de las Casas, Chis. 79

Aviso de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado San Dionicio, con una superficie aproximada de 08-50-00.000 hectáreas, Municipio de San Cristóbal de las Casas, Chis. 80

Aviso de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado Fracción La Sierra, con una superficie aproximada de 01-54-58.000 hectárea, Municipio de San Cristóbal de las Casas, Chis. 81

BANCO DE MEXICO

Tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana 82

Tasa de interés interbancaria de equilibrio 82

Tasas de interés de instrumentos de captación bancaria en moneda nacional 83

Información semanal resumida sobre los principales renglones del estado de cuenta consolidado al 23 de enero de 2004 83

AVISOS

Judiciales y generales 84

SEGUNDA SECCION
PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-072/2-SCT2-2002, Reglas para la inspección, servicio y mantenimiento de ruedas y ejes de equipo de arrastre ferroviario. Parte 2.- Ejes para cojinetes a baleros 1

Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-073-SCT2-2002, Especificaciones para zapatas de freno tipo fierro vaciado de alto contenido de fósforo utilizadas en equipo ferroviario 7

Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-074-SCT2-2002, Disposiciones de compatibilidad y segregación en trenes de unidades de arrastre que transportan materiales y residuos peligrosos 19

Respuestas a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-076-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos, publicado el 18 de octubre de 2002 27

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN

ALEJANDRO LÓPEZ GONZÁLEZ, *Director General Adjunto*

Río Amazonas No. 62, Col. Cuauhtémoc, C.P. 06500, México, D.F., SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

Tel. 5128-0000 extensiones: *Dirección* 35006, *Producción* 35094 y 35100,

Inserciones 35078, 35079, 35080 y 35081; Fax 35076

Suscripciones y *quejas:* 35181 y 35009

Correo electrónico: *dof@segob.gob.mx.* Dirección electrónica: *www.gobernacion.gob.mx*

Impreso en Talleres Gráficos de México–México

280104-12.00 Esta edición consta de dos secciones

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

Tomo DCIV No. 19 Miércoles 28 de enero de 2004

CONTENIDO

SECRETARIA DE GOBERNACION
SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES
SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO
SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL
SECRETARIA DE ECONOMIA
SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, DESARROLLO RURAL, PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
SECRETARIA DE SALUD
SECRETARIA DE LA REFORMA AGRARIA
BANCO DE MEXICO
AVISOS

PODER EJECUTIVO
SECRETARIA DE GOBERNACION

CONVENIO de Coordinación y reasignación de recursos que celebran la Secretaría de Gobernación, con la participación del Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, y el Estado de Tlaxcala.

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

CONVENIO DE COORDINACION Y REASIGNACION DE RECURSOS QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, POR CONDUCTO DE LA SECRETARIA DE GOBERNACION A LA QUE EN ADELANTE SE DENOMINARA "SEGOB", REPRESENTADA POR SU TITULAR EL LICENCIADO SANTIAGO CREEL MIRANDA; ASISTIDO POR EL LICENCIADO FRANCISCO SUAREZ WARDEN, EN SU CARACTER DE OFICIAL MAYOR; CON LA PARTICIPACION DEL INSTITUTO NACIONAL PARA EL FEDERALISMO Y EL DESARROLLO MUNICIPAL AL QUE EN LO SUCESIVO SE DENOMINARA "INAFED", REPRESENTADA POR SU DIRECTOR GENERAL LICENCIADO CARLOS HUMBERTO GADSDEN CARRASCO, Y POR LA OTRA PARTE, EL EJECUTIVO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TLAXCALA AL QUE EN LO SUCESIVO SE DENOMINARA LA "ENTIDAD FEDERATIVA", REPRESENTADO POR EL M.V.Z. ALFONSO ABRAHAM SANCHEZ ANAYA, EN SU CARACTER DE GOBERNADOR CONSTITUCIONAL, Y ASISTIDO POR EL SECRETARIO DE GOBIERNO, LICENCIADO ROBERTO CUBAS CARLIN, EL SECRETARIO DE FINANZAS, C.P. RICARDO OLIVARES SANCHEZ; EL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO TLAXCALTECA DE DESARROLLO MUNICIPAL, C.P. PEDRO OLIVA PALACIOS, Y LA DE CONTRALORIA DEL EJECUTIVO ESTATAL, C.P. SILVIA OLIVARES SANCHEZ, CONFORME A LOS ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y LAS CLAUSULAS SIGUIENTES:

ANTECEDENTES

I. Entre los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, está el de contribuir al logro de los objetivos sectoriales de impulsar relaciones intergubernamentales auténticamente federalistas a través de mecanismos de comunicación intergubernamental, así como celebrar convenios que contribuyan a vigorizar la gobernabilidad democrática, la alianza federalista, la unidad nacional y la atención del interés público.

II. El Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, dispone en su artículo 12 que las dependencias y entidades paraestatales que requieran suscribir convenios de reasignación, deberán apegarse al convenio modelo que emitan las secretarías de Hacienda y Crédito Público (SHCP) y de Contraloría y Desarrollo Administrativo (SECODAM) hoy Secretaría de la Función Pública y obtener la autorización presupuestaria de la SHCP.

III. Asimismo, el Decreto invocado dispone que los convenios a que se refiere el párrafo anterior los celebrará el Ejecutivo Federal, por conducto de los titulares de las dependencias que reasignen los recursos presupuestarios, o de las entidades paraestatales y de la respectiva dependencia coordinadora de sector con los gobiernos de las entidades federativas.

IV. La Dirección General de Programación y Presupuesto sectorial "A" de la SHCP mediante oficio número 315-A-04-4216 de fecha 26 de mayo de 2003 emitió su dictamen de suficiencia presupuestaria para que "SEGOB" reasigne recursos a la "ENTIDAD FEDERATIVA" con cargo a su presupuesto autorizado.

V. El día 8 de julio de 2002, las secretarías de Gobernación y Comunicaciones y Transportes, celebraron un convenio intersecretarial, con el objeto de que ambas dependencias colaboren en el ámbito de sus respectivas competencias para lograr el establecimiento, puesta en marcha, operación resguardo y conservación de los medios digitales de acceso que integran el Sistema Nacional
"e-México" en lo correspondiente a "E-Local" en 200 municipios de 17 entidades federativas de nuestro país.

VI. El citado Convenio señala en su cláusula tercera inciso a) primer párrafo, que dentro del ámbito de sus atribuciones y mediante los mecanismos institucionales a su alcance, la "SEGOB", a través de "EL CEDEMUN", hoy el "INAFED", celebrará Convenios de Coordinación con los gobiernos de las entidades federativas con la participación que en cada caso corresponda a los municipios.

DECLARACIONES

I. Declara la "SEGOB":

1. Que es una dependencia del Poder Ejecutivo Federal que cuenta con las atribuciones necesarias para celebrar este Convenio, de conformidad con lo señalado en los artículos 26 y 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

2. Que tiene entre otras facultades las de conducir, siempre que no esté conferida esta facultad a otra Secretaría, las relaciones del Poder Ejecutivo con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, fomentando el desarrollo político mediante el fortalecimiento de las instituciones democráticas, de la participación ciudadana, y de la construcción de acuerdos políticos que permitan la gobernabilidad democrática.

3. Que su titular tiene las facultades suficientes y necesarias que le permiten suscribir el presente Convenio, según se desprende de lo previsto en el artículo 5o. fracciones XVIII y XXX del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación.

4. Que el C. Oficial Mayor de la Secretaría de Gobernación fue designado como tal, por el C. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, licenciado Vicente Fox Quesada, el día 1 de mayo de 2001; y que se encuentra debidamente facultado para representarla y suscribir el presente instrumento jurídico, de conformidad con el artículo 7o. en su fracción X del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación.

II. Declara el "INAFED":

1. Que es un órgano administrativo desconcentrado denominado Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (anteriormente Centro Nacional de Desarrollo Municipal) de conformidad con el Reglamento Interior de la "SEGOB" publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 30 de julio de 2002.

2. Que su objeto es formular, conducir y evaluar las políticas y acciones de la Administración Pública Federal en materia de federalismo, descentralización y desarrollo municipal.

3. Que dentro de las actividades que desarrolla el Instituto en materia de federalismo, descentralización y desarrollo municipal, se encuentra el impulsar la construcción de herramientas para la gobernabilidad democrática mediante el uso de tecnologías de información, a través de una red de comunicación en Internet y de una Intranet con los gobiernos de las entidades federativas y municipios o delegaciones, para lo cual ha implementado el proyecto E-Local que permitirá una comunicación horizontal entre los tres órdenes de gobierno.

4. Que su titular tiene las facultades necesarias y suficientes que le permiten suscribir en nombre de la entidad paraestatal el presente Convenio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 fracción VI del Reglamento Interior de la Secretaría de Gobernación.

III. Declara la "ENTIDAD FEDERATIVA":

1. Que en términos de los artículos 40, 43 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es un Estado Libre y Soberano, que forma parte integrante de la Federación según los principios de la Ley Fundamental y lo establecido por la Constitución Política del Estado de Tlaxcala y por la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala.

2. Que concurre a la celebración del presente Convenio a través del Gobernador del Estado quien se encuentra facultado para ello en términos de lo establecido en los artículos 69 y 70 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala y de las disposiciones locales aplicables.

3. De conformidad con los artículos 69 y 70 fracciones XXX y XXXVI de la Constitución Política del Estado; 28 fracción IV, 31, 32, 48 y 49 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala, este Convenio es también suscrito por el Secretario de Gobierno licenciado

Roberto Cubas Carlin, de la Secretaría de Finanzas C.P. Ricardo Olivares Sánchez, el Director General del Instituto Tlaxcalteca de Desarrollo Municipal, C.P. Pedro Oliva Palacios y la de Contraloría del Ejecutivo Estatal C.P. Silvia Olivares Sánchez.

En virtud de lo anterior y con fundamento en los artículos 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 22, 26 y 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 33 y 44 de la Ley de Planeación; 1 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas; 12 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003; así como en los artículos 69 y 70 fracciones XXX y XXXVI de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala y los artículos 28 fracción IV, 31, 32, 48 y 49 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Tlaxcala, y demás disposiciones legales aplicables, las partes celebran el presente Convenio al tenor de las siguientes:

DEFINICIONES

Para la interpretación y cumplimiento del presente Convenio, las partes entenderán por:

CCD's:	Centro Comunitario Digital. Sitios donde se ofrecerá acceso a Internet al público en general, mediante el uso de equipos y aplicaciones informáticas, los cuales estarán conectados en línea a la red mundial Internet y al NAP "e-México". Estarán ubicados en los locales que al efecto destinen los municipios, y constarán típicamente, de dos a veinte Estaciones de Trabajo más sus accesorios y periféricos.
El Servicio:	Conectividad Digital consistente en la facilidad de flujo de datos continuo y permanente entre el usuario y la red mundial Internet, mediante la instalación del equipamiento de telecomunicaciones necesario tanto al nivel de concentradores y/o unidades de control centrales como en los puntos terminales de conectividad de los CCD's contenidos en los anexos de este Convenio, ya sea a través de líneas físicas, vía satélite o nuevas tecnologías que resulten apropiadas.
Estación de Trabajo:	Cualquier dispositivo de cómputo que permita acceso a Internet, de acuerdo a lo establecido al anexo A de este Convenio, "Manual de Implantación".
Fideicomiso:	Instrumento de administración, de las actividades a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el desarrollo del Sistema Nacional e-México.
Medios Digitales de Acceso:	Conjunto de dispositivos lógicos y físicos que permiten El Servicio.
NAP e-México:	(Punto Neutral de Acceso a Red). Centro donde se intercambiará el tráfico de las redes de datos de todos los operadores de redes públicas y, en su caso, de las redes privadas que se requieran, de manera que se optimice el acceso a los contenidos "e-México", sin necesidad de que el tráfico de esta información salga del país para intercambiarse entre operadores de México y sin necesidad de que se requieran acuerdos bilaterales específicos entre operadores mexicanos.
Programa de Cobertura Social con Conectividad Digital:	Conjunto de mecanismos de participación que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha determinado para que los concesionarios de servicios públicos de telecomunicaciones incrementen su cobertura de servicios digitales, para proporcionar acceso adecuado a ellos a la mayoría de la población del país.
Punto Terminal de Conectividad Digital:	Ubicado en el CCD y que típicamente será el concentrador/distribuidor/conmutador de datos de la red de cómputo del propio CCD.
Tasa de Datos:	Es la cantidad de información medida en bits por segundo que fluye en un punto o sistema de una red de comunicaciones. Típicamente se mide en Kilobits por segundo -Kbps- (equivalentes a 1024 bits por segundo) o Megabits por segundo -Mbps- (equivalentes a 1024 Kbps).

Prestadores de Servicios de Telecomunicaciones:	Personas físicas o morales que prestan servicios de telecomunicaciones y cuentan para ello con una concesión para instalar, operar y explotar una red de telecomunicaciones o cuentan con un permiso para prestar servicios de telecomunicaciones utilizando las redes concesionadas a otros.
Operador de Red Pública de Telecomunicaciones:	Persona física o moral que cuenta con una concesión para prestar servicios públicos de telecomunicaciones mediante la instalación, operación y explotación de una red pública de telecomunicaciones, incluyendo los organismos descentralizados del Gobierno Federal que operan redes públicas de telecomunicaciones.
Operador del Centro Comunitario Digital:	Los municipios responsables del establecimiento, puesta en marcha, operación, resguardo y conservación de los medios digitales de acceso que integran el Sistema Nacional "e-México", así como de la utilización y conservación del servicio en lo correspondiente a "E-Local", en los locales que para tales efectos destinen.
Red Interna:	Equipo informático y sus medios de enlace, a través de los que se conectarán entre sí las estaciones de trabajo que integren cada CCD.
Medios Digitales de Acceso para Distribución al CCD:	Dispositivos de Conectividad Digital, Redes Externas, Accesorios, Software y Periféricos y otros dispositivos lógicos y físicos necesarios para hacer llegar El Servicio al CCD.
Medios Digitales de Acceso ubicados en el CCD:	Puntos Terminales de Conectividad Digital, Redes Internas, Estaciones de Trabajo, Accesorios, Software y Periféricos y otros dispositivos lógicos y físicos necesarios para distribuir El Servicio dentro del CCD.

De conformidad con los antecedentes, declaraciones y definiciones que anteceden, ambas partes acuerdan suscribir el presente Convenio, al tenor de las siguientes:

CLAUSULAS

PRIMERA.- OBJETO

El presente Convenio, y los anexos que forman parte del mismo, tienen por objeto reasignar recursos federales a la "ENTIDAD FEDERATIVA" para coordinar la participación del Ejecutivo Federal y de la "ENTIDAD FEDERATIVA" en materia del establecimiento, puesta en marcha, operación, resguardo y conservación de los medios digitales de acceso que integran el Sistema Nacional "e-México", así como en la utilización y conservación del servicio en lo correspondiente a "E-Local", en los municipios señalados en el Anexo "A", de conformidad con las especificaciones técnicas contenidas en el Anexo "B", y con las reglas contenidas en el Anexo "C", mismos que forman parte del presente Convenio mediante anexo; así como determinar la aplicación que se dará a tales recursos; los compromisos que sobre el particular asumen
la "ENTIDAD FEDERATIVA" y el Ejecutivo Federal, y los mecanismos para la evaluación y control de su ejercicio.

Los recursos que reasigna el Ejecutivo Federal a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, se aplicarán al programa y hasta por los importes que a continuación se mencionan:

PROGRAMA: E-Local IMPORTE: $426,035.00

El programa a que se refiere el párrafo anterior se prevé en forma detallada en el Anexo "C", el cual forma parte integrante del presente instrumento.

Con el objeto de asegurar la aplicación y efectividad del presente Convenio, las partes se sujetarán a lo previsto en este Convenio, así como a los anexos que forman parte integrante del mismo y, en su caso, a lo dispuesto en las Reglas de Operación del programa E-Local.

SEGUNDA.- REASIGNACION Y APORTACIONES

Para la realización de las acciones objeto del presente Convenio, el Ejecutivo Federal reasignará a la "ENTIDAD FEDERATIVA" recursos federales hasta por la cantidad de $426,035.00 (cuatrocientos veintiséis mil treinta y cinco pesos 00/100 M.N.) con cargo al presupuesto de la "SEGOB", en una sola

exhibición. Dichos recursos se radicarán a la cuenta bancaria específica que se establezca por la "ENTIDAD FEDERATIVA", previamente a la entrega de los recursos, en la institución de crédito bancaria que esta última determine, informando de ello a la "SEGOB".

Los recursos federales que se reasignen en los términos de este Convenio no pierden su carácter federal.

Con el objeto de que la distribución de los recursos reasignados a la "ENTIDAD FEDERATIVA" sea transparente, y a efecto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 12 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, se deberán observar los criterios que aseguren transparencia en la distribución, aplicación y comprobación de los recursos por la "ENTIDAD FEDERATIVA", y que a continuación se exponen:

PARAMETROS: Número de Centros Comunitarios Digitales que se instalen en los municipios de la "ENTIDAD FEDERATIVA".

TERCERA.- METAS E INDICADORES

Los recursos que reasigna el Ejecutivo Federal a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio se aplicarán al programa a que se refiere la cláusula primera del mismo, el cual tendrá las metas e indicadores que a continuación se mencionan:

METAS	INDICADORES
12 Centros Comunitarios Digitales	CCD's Instalados / CCD's Programados

CUARTA.- APLICACION

Los recursos que reasigna el Ejecutivo Federal a que alude la cláusula segunda de este instrumento, se destinarán en forma exclusiva al acondicionamiento y equipamiento de cada CCD en el local que al efecto destine cada uno de los municipios a que hace referencia el Anexo "A"; observando lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003.

Dichos recursos no podrán traspasarse a otros conceptos de gasto y se registrarán conforme a la naturaleza del gasto, sea de capital o corriente.

Los recursos que se reasignen, una vez devengados y conforme avance el ejercicio, deberán ser registrados contablemente de acuerdo con las disposiciones legales aplicables y se rendirán en la Cuenta de la Hacienda Pública de la "ENTIDAD FEDERATIVA", sin que por ello pierdan su carácter federal.

Los rendimientos financieros que generen los recursos a que se refiere la cláusula segunda de este Convenio, deberán destinarse al programa previsto en la cláusula primera del mismo.

QUINTA.- GASTOS ADMINISTRATIVOS

Para los gastos administrativos que resulten de la ejecución del programa previsto en la cláusula primera, se podrá destinar hasta un 1 (uno) por ciento del total de los recursos aportados por las partes.

SEXTA.- OBLIGACIONES DE LA "ENTIDAD FEDERATIVA"

La "ENTIDAD FEDERATIVA" se obliga a:

I. Aplicar los recursos a que se refiere la cláusula segunda de este instrumento en el programa establecido en la cláusula primera del mismo, sujetándose a los objetivos, metas e indicadores previstos en la cláusula tercera y, en su caso, Reglas de Operación previstas en el Anexo "C" de este instrumento.

II. Suscribir los acuerdos de coordinación o anexos de ejecución con los municipios, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 de la Ley de Planeación.

III. Responsabilizarse, a través de su Secretaría de Finanzas [o equivalente], de: administrar los recursos federales radicados únicamente en la cuenta bancaria específica señalada en la cláusula segunda, por lo que no podrán traspasarse tales recursos a otras cuentas; efectuar las ministraciones oportunamente para la ejecución del programa previsto en este instrumento;

recabar la documentación comprobatoria de las erogaciones; realizar los registros correspondientes en la contabilidad y en la Cuenta de la Hacienda Pública local conforme sean devengados y ejercidos los recursos, respectivamente, así como dar cumplimiento a las demás disposiciones federales aplicables en la administración de dichos recursos, en corresponsabilidad con la dependencia ejecutora local.

IV. Entregar mensualmente a la "SEGOB", por conducto de la Secretaría de Finanzas, la relación detallada sobre las erogaciones del gasto elaborada por la instancia ejecutora y validada por la propia Secretaría de Finanzas. Asimismo, la "ENTIDAD FEDERATIVA", a través de la Secretaría de Finanzas se compromete a mantener bajo su custodia la documentación comprobatoria original del gasto, hasta en tanto la misma le sea requerida por la "SEGOB", de conformidad con lo establecido en el cuarto párrafo del artículo 12 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003. La documentación comprobatoria del gasto de los recursos federales objeto de este Convenio, deberá cumplir con los requisitos fiscales establecidos en las disposiciones federales aplicables.

V. Iniciar las acciones para dar cumplimiento al programa a que hace referencia la cláusula primera de este Convenio, en un plazo no mayor a 15 (quince) días naturales, contados a partir de la formalización de este instrumento.

VI. Observar las disposiciones legales federales aplicables a las obras públicas y a los servicios relacionados con las mismas, así como a las adquisiciones, arrendamientos de bienes muebles y prestación de servicios de cualquier naturaleza que se efectúen con los recursos señalados en la cláusula segunda del presente Convenio.

VII. Requerir con la oportunidad debida a las instancias federales, estatales o municipales que correspondan, la asesoría técnica, autorizaciones o permisos que resulten necesarios para la realización del programa previsto en este instrumento.

VIII. Informar, a los 15 días hábiles siguientes a la terminación del trimestre de que se trate, a la SHCP, la SFP y a la "SEGOB", del avance programático presupuestario y físico-financiero del programa previsto en este instrumento.

IX. Evaluar trimestralmente, en coordinación con la "SEGOB" el avance en el cumplimiento de metas e indicadores previstos en la cláusula tercera, así como el impacto de las acciones que lleve a cabo de conformidad con este instrumento. El resultado de dichas evaluaciones se informará con la misma periodicidad a la SHCP y a la SFP.

X. Proporcionar la información y documentación que en relación con los recursos a que se refiere la cláusula segunda requieran los órganos de control y fiscalización federales y estatales facultados,
y permitir a éstos las visitas de inspección que en ejercicio de sus respectivas atribuciones lleven a cabo.

XI. Presentar a la "SEGOB", y por conducto de ésta a la SHCP y directamente a la SFP, a más tardar el último día hábil de febrero de 2004, el cierre de ejercicio de las operaciones realizadas, conciliaciones bancarias, recursos ejercidos, en su caso, con el desglose a que se refiere la cláusula segunda, y las metas alcanzadas en el ejercicio 2003.

SEPTIMA.- OBLIGACIONES DEL EJECUTIVO FEDERAL

El Ejecutivo Federal, a través de la "SEGOB", se obliga a:

I. Reasignar los recursos a que se refiere la cláusula segunda, párrafo primero, del presente Convenio.

II. Comprobar los gastos en los términos de las disposiciones aplicables, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo cuarto del artículo 12 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003.

III. Realizar los registros correspondientes en la Cuenta de la Hacienda Pública Federal.

IV. Evaluar trimestralmente, en coordinación con la "ENTIDAD FEDERATIVA", el avance en el cumplimiento de metas e indicadores previstos en la cláusula tercera, así como el impacto de las acciones que lleve a cabo de conformidad con este instrumento. El resultado de dichas evaluaciones se informará con la misma periodicidad a la SHCP y a la SFP.

V. Informar trimestralmente a la SHCP y a la SFP sobre los recursos reasignados a la "ENTIDAD FEDERATIVA", en el marco del presente Convenio.

VI. Remitir a la SHCP y a la SFP, copia certificada del presente Convenio, a más tardar 15 días hábiles posteriores a la conclusión del proceso de formalización.

OCTAVA.- RECURSOS HUMANOS

Los recursos humanos que requiera cada una de las partes para la ejecución del objeto del presente Convenio, quedarán bajo su absoluta responsabilidad jurídica y administrativa, y no existirá relación laboral alguna entre éstos y la otra parte, por lo que en ningún caso se entenderán como patrones sustitutos
o solidarios.

NOVENA.- CONTROL, VIGILANCIA Y EVALUACION

El control, vigilancia y evaluación de los recursos federales a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio corresponderá a la "SEGOB", a la SHCP, a la SFP y a la Auditoría Superior de la Federación conforme a las atribuciones que les confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Fiscalización Superior de la Federación y demás disposiciones aplicables; sin perjuicio de las acciones de vigilancia, control y evaluación que, en coordinación con la SECODAM, realice el órgano de control de la "ENTIDAD FEDERATIVA".

Las responsabilidades administrativas, civiles y penales derivadas de afectaciones a la Hacienda Pública Federal en que, en su caso, incurran los servidores públicos, federales o locales, así como los particulares, serán sancionadas en los términos de la legislación aplicable.

DECIMA.- VERIFICACION

Con el objeto de asegurar la aplicación y efectividad del presente Convenio, la "SEGOB" y la "ENTIDAD FEDERATIVA" se comprometen a revisar periódicamente su contenido, así como adoptar las medidas necesarias para establecer el enlace y la comunicación requerida para dar el debido seguimiento a los compromisos asumidos.

Las partes convienen en que la SFP podrá verificar en cualquier momento el cumplimiento de los compromisos a cargo de la "ENTIDAD FEDERATIVA", en los términos del presente instrumento.

Las partes convienen que la "ENTIDAD FEDERATIVA" destine el equivalente al dos al millar del monto total de los recursos reasignados y aportados en efectivo a favor de la Contraloría del Ejecutivo Estatal para que ésta realice los servicios de vigilancia, inspección, control y evaluación de las obras y acciones ejecutadas por administración directa con dichos recursos, importe que será ejercido conforme a los lineamientos que emita la SFP. La ministración de dichos recursos se hará conforme al calendario programado para el ejercicio de los mismos. Esto significa que del total de los recursos en efectivo, se restará el dos al millar, y la diferencia se aplicará a las acciones que se detallan en los anexos de este documento, o bien se tomen de los intereses financieros de la cuenta bancaria mencionada en la cláusula segunda. Para el caso de las obras públicas ejecutadas por contrato, aplicará lo dispuesto en el artículo 191 de la Ley Federal de Derechos.

DECIMA PRIMERA.- SUSPENSION DE LA REASIGNACION DE APOYOS

El Ejecutivo Federal, por conducto de la "SEGOB", previa opinión de la SHCP y/o recomendación de la SFP, podrá suspender la reasignación de recursos federales a la "ENTIDAD FEDERATIVA", cuando se determine que los mismos se destinaron a fines distintos a los previstos en este Convenio o por el

incumplimiento de las obligaciones contraídas, previa audiencia a la "ENTIDAD FEDERATIVA", en los términos del artículo 44 de la Ley de Planeación.

DECIMA SEGUNDA.- RECURSOS FEDERALES NO DEVENGADOS

Las partes acuerdan que los saldos disponibles de los recursos federales en la cuenta bancaria específica a que se refiere la cláusula segunda de este Convenio, incluyendo los rendimientos financieros generados, que no se encuentren devengados al 31 de diciembre de 2003, se reintegrarán a la Tesorería de la Federación, en un plazo de 15 días naturales.

DECIMA TERCERA.- MODIFICACIONES AL CONVENIO

Las partes acuerdan que el presente Convenio podrá modificarse de común acuerdo y por escrito, con apego a las disposiciones legales aplicables. Las modificaciones al Convenio deberán publicarse en el **Diario Oficial de la Federación** y en el Organo de Difusión Oficial de la entidad federativa dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización.

Los recursos federales reasignados a la "ENTIDAD FEDERATIVA" a que se refiere la cláusula segunda, no serán objeto de ajustes presupuestarios una vez suscrito el presente Convenio, de conformidad con lo dispuesto en el sexto párrafo del artículo 12 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003.

DECIMA CUARTA.- INTERPRETACION, JURISDICCION Y COMPETENCIA

Las partes manifiestan su conformidad para interpretar, en el ámbito de sus respectivas competencias, y resolver de común acuerdo, todo lo relativo a la ejecución y cumplimiento del presente Convenio, así como a sujetar todo lo no previsto en el mismo a las disposiciones aplicables del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 y demás ordenamientos que resulten aplicables.

De las controversias que surjan con motivo de la ejecución y cumplimiento del presente Convenio conocerá la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

DECIMA QUINTA.- VIGENCIA

El presente Convenio comenzará a surtir sus efectos a partir de la fecha de su suscripción, y hasta el 31 de diciembre de 2003 con excepción de lo previsto en la cláusula décima sexta, debiéndose publicar en el **Diario Oficial de la Federación** y en el Periódico Oficial de la "ENTIDAD FEDERATIVA", dentro de los 15 días hábiles posteriores a su formalización, de conformidad con el artículo 12 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003.

DECIMA SEXTA.- TERMINACION ANTICIPADA

Las partes acuerdan que podrá darse por terminado de manera anticipada el presente Convenio cuando se presente alguna de las siguientes causas:

I. Por estar satisfecho el objeto para el que fue celebrado.

II. Por acuerdo de las partes.

III. Por rescisión:

1. Por destinar los recursos federales a fines distintos a los previstos en el presente Convenio por parte de la "ENTIDAD FEDERATIVA", en cuyo caso los recursos deberán reintegrarse a la Tesorería de la Federación dentro del plazo establecido al efecto en las disposiciones aplicables.

2. Por el incumplimiento de las obligaciones contraídas.

IV. Por caso fortuito o fuerza mayor.

DECIMA SEPTIMA.- RELACION DE ANEXOS

Las partes convienen que forman parte integrante del presente instrumento los anexos que a continuación se relacionan, los cuales debidamente firmados por las partes corren agregados al presente Convenio:

Anexo A Relación de municipios.

Anexo B Manual de Implantación de los Centros Comunitarios Digitales e-México, requerimientos mínimos.

Anexo C Reglas de Operación del Programa E-Local.

DECIMA OCTAVA.- DIFUSION

El Ejecutivo Federal, a través de la "SEGOB" conforme a lo dispuesto en el artículo 63 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, y en los artículos 7 y 12 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, hará públicos el programa financiado con los recursos a que se refiere la cláusula segunda del presente Convenio, incluyendo sus avances físicos-financieros. La "ENTIDAD FEDERATIVA" se compromete por su parte a difundir al interior dicha información.

DECIMA NOVENA.- DOMICILIOS

Para todos los efectos derivados del presente Convenio, especialmente para avisos y notificaciones, la "SEGOB", el "INAFED" y la "ENTIDAD FEDERATIVA" señalan como sus domicilios los siguientes:

LA "SEGOB"	LA "ENTIDAD FEDERATIVA".	EL "INAFED"
Bucareli No. 99 Col. Juárez Deleg. Cuauhtémoc C.P. 06600, México, D.F.	Plaza de la Constitución No. 3 C.P. 90000 Tlaxcala, Tlax.	Tejocotes No. 164 Col. Del Valle Deleg. Benito Juárez C.P. 03200, México, D.F.

Estando enteradas las partes del contenido y alcance legal del presente Convenio, lo firman a los veinticinco días del mes de junio de dos mil tres.- Por la Secretaría de Gobernación: el Secretario de Gobernación, **Santiago Creel Miranda**.- Rúbrica.- El Oficial Mayor, **Francisco Suárez Warden**.- Rúbrica.-

El Director General del Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, **Carlos H. Gadsden Carrasco**.- Rúbrica.- Por la Entidad Federativa: el Gobernador Constitucional del Estado de Tlaxcala, **Alfonso A. Sánchez Anaya**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobierno, **Roberto Cubas Carlin**.- Rúbrica.- El Secretario de Finanzas, **Ricardo Olivares Sánchez**.- Rúbrica.- El Director General del Instituto Tlaxcalteca de Desarrollo Municipal, **Pedro Oliva Palacios**.- Rúbrica.- La Contralora del Ejecutivo Estatal, **Silvia Olivares Sánchez**.- Rúbrica.

CONVENIO DE COORDINACION Y REASIGNACION DE RECURSOS PRESUPUESTARIOS **ANEXO "A"**

ESTADO DE TLAXCALA **RELACION DE MUNICIPIOS**

CVE	MUNICIPIO	CABECERA	DIRECCION DEL CCD
003	ATLANGATEPEC	ATLANGATEPEC	PALACIO MUNICIPAL DOMICILIO CONOCIDO ATLANGATEPEC, TLAX., C.P. 90410

			TEL. 01 044-241-4-48-93
004	ATLZAYANCA	ATLZAYANCA	PRESIDENCIA MUNICIPAL AYUNTAMIENTO No. 1 ATLZAYANCA, TLAX., C.P. 90550 TELS. 01 276 765-30-25; 765-21-20 C.P. 765-30-25
005	APIZACO	APIZACO	PRESIDENCIA MUNICIPAL, AV. 16 DE SEPT. ESQ. CUAUHTEMOC, APIZACO, TLAX., C.P. 90300 TELS. 01 241 4-18-08-24; 4-18-08-45
007	CARMEN TEQUEXQUITLA, EL	VILLA DEL CARMEN TEQUEXQUITLA	PRESIDENCIA MUNICIPAL CUAUHTEMOC No. 1, CENTRO EL CARMEN TEQUEXQUITLA, TLAX. C.P. 90570 TELS. 01 276 767-03-97; 767-05-96 (CASETA) FAX 767-03-97
012	ESPAÑITA	ESPAÑITA	PRESIDENCIA MUNICIPAL PLAZA DE LA CONSTITUCION No. 1 ESPAÑITA, TLAX., C.P. 90290 TELS. 01 241 417-09-33; 418-12-40 AL 42
030	TERRENATE	TERRENATE	PRESIDENCIA MUNICIPAL AV. 27 DE SEPTIEMBRE No. 1 TERRENATE, TLAX., C.P. 90540 TELS. 01 246 462-41-97; 01-247-2-13-99 FAX 462-41-97
018	CONTLA DE JUAN CUAMATZI	CONTLA	PLAZA PRINCIPAL S/N, COL. FELIPE STGO. XICOTENCATL
053	SAN JUAN HUACTZINCO	SAN JUAN HUACTZINCO	REVOLUCION No.3
041	PAPALOTLA DE XICOTENCATL	PAPALOTLA	PRESIDENCIA MUNICIPAL, SECCION 2a, PAPALOTLA, TLAX., C.P. 90790 TELS. 01 222 2-81-97-22; 2-81-00-60, EXT. 105
046	EMILIANO ZAPATA	EMILIANO ZAPATA	PRESIDENCIA MUNICIPAL, CALLE EMILIANO ZAPATA No. 1 EMILIANO ZAPATA, TLAX., C.P. 90542 TEL. 01 246 462-38-60
047	LAZARO CARDENAS	LAZARO CARDENAS	PRESIDENCIA MUNICIPAL DOMICILIO CONOCIDO LAZARO CARDENAS, TLAX., C.P. 90540 TELS. 01 246 462-40-61; 01-241 7-56-43.
052	SAN JOSE TEACALCO	SAN JOSE TEACALCO	PRESIDENCIA MUNICIPAL, AV. CALLE 20 DE NOVIEMBRE S/N SAN JOSE TEACALCO, TLAX. C.P. 90492 TELS. 01 241 415-22-04; 01-246 3-25-49, FAX. 415-22-04

MANUAL DE IMPLANTACION DE LOS CENTROS COMUNITARIOS DIGITALES e-MEXICO

REQUERIMIENTOS MINIMOS

1. INMUEBLE

Selección

La SEGOB en coordinación con las instituciones que apoyen al proyecto con la instalación y/o operación de los CCD's deberán definir los lugares en donde se instalarán éstos, considerando los siguientes criterios:

- **a.** Usuarios potenciales en su área de influencia
- **b.** Facilidades de espacio para instalación
- **c.** Facilidades para conectividad
- **d.** Facilidades de acceso para discapacitados y público en general
- **e.** Oferta de personal capacitado o potencialmente letrado en computación
- **f.** Disponibilidad de recursos económicos y materiales para la operación del CCD

Se debe destacar como objetivo principal que los usuarios potenciales de la comunidad sean el principal mercado objetivo para los servicios del Centro y, se ponderen los criterios de selección de los sitios para la instalación de los CCD's. De igual manera, se deberá realizar una evaluación periódica de los Centros ya instalados, con el fin de determinar que su actual ubicación sea la óptima o, en su caso, solicitar
su reubicación.

Espacio

Al instalar el CCD, se considerará como mínimo, una área libre de aproximadamente 1.5 metros cuadrados por cada posición, considerando los espacios para el usuario, la mesa y la silla.

Por posición de trabajo se entenderá el conjunto de componentes (mobiliario y equipo) necesarios para que un usuario pueda hacer uso del servicio en el CCD. Asimismo deberá contar con iluminación natural o artificial suficiente y adecuada, así como ventilación hacia el exterior y, en su caso, aire acondicionado.

Seguridad

Deberá existir en todos los CCD's, los implementos de seguridad como extintores y señalizaciones diversas de seguridad, salidas de emergencia, instructivos para saber qué hacer en caso de incendio, en caso de sismo, etc.

La comunidad podrá recomendar la instalación de alarmas para evitar robos al local mientras esté cerrado. De existir los recursos económicos, cabría la consideración de contratar personal de seguridad.

Mobiliario

El mobiliario se deberá adecuar al espacio físico del lugar en donde se implementará el CCD, tomando en cuenta que éstos podrán ser de dos o hasta veinte posiciones de trabajo.

Deberá considerarse el suministro de mobiliario y equipo mínimo de oficina para el encargado del CCD.

En relación al mobiliario de los usuarios, éste deberá de incluir, además del propio de los equipos, el necesario para la sala de espera, como bancas, cestos para basura, ventiladores o aire acondicionado donde sea justificable y exista capacidad eléctrica y económica para hacerlo, etc., conforme se indica en el Anexo L.

2. PERSONAL

Cada CCD deberá contar con un encargado del Centro capacitado para la operación de los equipos y asesoría al público en todo momento, mientras esté abierto. Con cualidades propias de un educador y administrador con capacidad de convocatoria en la comunidad.

Con el apoyo del Instituto Latinoamericano de Comunicación Educativa se impartirá un curso de inducción al personal seleccionado como encargado del CCD, en los conocimientos básicos de su funcionamiento, con la finalidad de que éste sea de calidad, la capacitación técnica/operativa para el personal que atenderá los CCD's cubrirá:

- Introducción.- Qué es e-México y cuál es su objetivo

- Atención al cliente.- Saber la manera adecuada de tratar a todo tipo de usuarios
- Internet.- Amplio conocimiento de este medio de comunicación
- CCD's.- Objetivos, características, implementación y funcionamiento de éstos

3. RESUMEN DE REQUERIMIENTOS MINIMOS NECESARIOS PARA LA INSTALACION Y OPERACION DE UN CCD

Los CCD's deberán contar con los siguientes requisitos mínimos:

Ubicación, espacio y mobiliario

1. Estar ubicados en un lugar que permita el acceso de la población de manera rápida y segura durante las horas de servicio.

2. Contar con el espacio, iluminación y mobiliario adecuados para una utilización cómoda, higiénica y segura del equipo.

Equipo, software y horario de servicio.

- El CCD deberá poner a disposición del público entre 2 y 20 estaciones de trabajo que permitan el acceso a Internet, donde estará permitido que hasta el 30% del total de los equipos con que cuente cada sitio específico, sean utilizados para apoyar las funciones intrínsecas propias del operador del CCD en sus instalaciones, ya sean centros educativos y culturales, unidades médicas, palacios municipales, oficinas de correos o de telégrafos, u otros lugares específicos, mientras que al menos el otro 70% será dedicado al servicio del público en general. Asimismo, es importante aclarar que para este caso, todos y cada uno de los equipos de al menos el 70% referido que se destinen para el público en general, deberán de estar disponibles sin excepción durante al menos 40 horas semanales. Por otro lado, para el caso en que los equipos en su totalidad se destinen para uso compartido entre las funciones intrínsecas del operador del CCD y el público en general, como pudiera ser el caso de centros educativos y culturales donde ciertas horas del día todo el equipo se dedica al uso de estudiantes y maestros en la impartición de clases, el resto del día estaría disponible en su totalidad para uso del público en general. De ser este el caso, se deberán tener disponibles todos los equipos (o sea el 100% de ellos) durante al menos 20 horas a la semana.
- Las estaciones de trabajo y, en general los dispositivos lógicos y físicos necesarios para tener acceso al servicio e-México deberán cubrir los estándares mínimos de capacidad establecidos por la Coordinación General del Sistema Nacional e-México, tal como se especifica en este Manual de Implantación de CCD's.
- Las estaciones de trabajo deberán contar como mínimo con procesador Pentium I a 75 megahertz o equivalente, 32 megabytes en memoria central y 512 megabytes en disco duro disponibles y unidad de disco flexible de 3½". Por equivalente se entiende cualquier equipo, dispositivo o conjunto de ellos que permita al usuario obtener un servicio funcionalmente igual en cuanto a facilidad de uso y tiempo de respuesta.
- Los dispositivos de despliegue o pantallas deberán ser capaces de mostrar por lo menos un cuadro de 600x800 píxeles (estándar SVGA o equivalente).
- Las estaciones de trabajo o equipos de cómputo deberán contar o tener acceso al software mínimo indispensable para acceder, buscar, consultar, desplegar, extraer, almacenar e imprimir información proveniente de la Internet que se apegue al estándar HTML. Generalmente este software sería un sistema operativo Windows 95 o superior, un explorador Microsoft Explorer 4.0 o superior, un conjunto de aplicaciones de oficina Office 97 o superior y el lector Acrobat Reader 4.0 o superior. Son perfectamente aceptables conjuntos coherentes y operacionales de paquetes de software equivalentes funcionalmente de otras marcas o estándares, por ejemplo que operen sobre plataformas Apple o UNIX.
- Se deberá contar con acceso a, por lo menos, una impresora blanco y negro para papel bond tamaño carta de al menos 4 ppm.

- El equipo anterior, con la posible excepción de la impresora, deberá estar enlazado mediante una red interna, entre sí y con el punto terminal de conectividad digital.
- Periódicamente la Coordinación General del Sistema Nacional e-México homologará estándares, software o equipos como adecuados para el mencionado sistema.

Personal:

- El CCD deberá contar con un responsable de la operación del CCD y, en su caso, con el personal de apoyo necesario. Esta o estas personas deberán cubrir las funciones de administración, operación y mantenimiento diario del centro así como la promoción y facilitación de su uso en la comunidad.
  En particular serán responsables del registro y seguimiento del mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos de conectividad y cómputo.
- El CCD deberá designar a la persona responsable de la operación que deberá estar dispuesta a recibir un curso de capacitación previo de 20 horas al que será convocada con oportunidad, así como todos los cursos de actualización que sean necesarios, incluyendo las mejores prácticas en todo el país.
- Cada CCD deberá contar con acceso a personal técnico de soporte y a los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo necesarios para los medios digitales de acceso.

Imagen e-México:

- Los CCD's deberán identificarse exhibiendo en lugar visible desde el exterior el logotipo del Sistema Nacional e-México y la leyenda "CCD e-México", conforme al Manual de Identificación Gráfica.
- Con el objeto de reducir costos para la puesta en marcha de los CCD's e-México, estará permitido que las señalizaciones sean elaboradas con material de lona de vinil, impresas en selección de color y sostenidas con estructura rígida y de alta duración, y respetando las dimensiones mínimas establecidas.

Instalación eléctrica:

- Con la posible excepción de lo necesario para iluminación, el CCD deberá contar con una instalación eléctrica polarizada independiente del resto del inmueble incluyendo su propio centro de carga y tierra física.
- El CCD deberá contar con equipo de regulación de corriente y control de picos de capacidad suficiente para el equipo de cómputo y de conectividad interna y externa.
- La alimentación de energía eléctrica deberá soportar la carga de todos los equipos instalados en el CCD. En particular deberá preverse por lo menos una capacidad de 300W ininterrumpibles durante treinta minutos para el equipo de conectividad.

Conectividad:

- El CCD deberá tener una "red interna" o red de área local de datos para la interconexión de los equipos del CCD, ya sea alámbrica o inalámbrica a 10 Mbps como mínimo.
- El CCD deberá contar con un "Punto terminal de conectividad digital", que será un concentrador de cableado o conmutador (switcher) de red local para centralizar las conexiones de datos de los equipos, con al menos un puerto RJ45 libre para recibir la conectividad.
- Se debe disponer de, al menos, cuatro contactos eléctricos polarizados con capacidad de 300W entre ellos, a menos de 1.5 m de distancia del sitio en que se colocarán los equipos de conectividad.
- Además, dependiendo del operador de conectividad de que se trate, en el caso de ser necesario, el CCD deberá asignar uno de los equipos del propio Centro para desempeñar la función

"Proxy".

Este equipo deberá contar con, al menos, procesador de 200 MHz, 64 MB en RAM, 1 GB de disco duro disponible, lector-impulsor de CD-ROM y Windows 98 Segunda Edición o superior.

En el caso de conectividad Satelital:

Para la instalación de la antena, será necesario disponer de una superficie sólida, plana, sin obstáculos en las direcciones sureste y suroeste, para poder utilizar diversos satélites, y a menos de 20 m del "punto terminal de conectividad digital". Lo ideal sería una azotea, horizontal o inclinada, plana, de concreto armado o un muro sólido de ladrillo rojo con castillos de concreto armado. En caso necesario podría construirse una plataforma de concreto de 2 m por lado y 10 cm de espesor, armada con malla metálica o varilla. En todo caso, como se menciona arriba, la plataforma deberá estar colocada de tal manera que no existan obstáculos que impidan la vista en dirección sureste y suroeste.

CONVENIO DE COORDINACION Y REASIGNACION DE RECURSOS PRESUPUESTARIOS **ANEXO "C"**

ESTADO DE TLAXCALA **REGLAS DE OPERACION DEL PROGRAMA E-LOCAL**

REGLA PRIMERA.- DESTINO DE LOS RECURSOS

Los recursos presupuestales reasignados, materia de este Convenio se destinarán única y exclusivamente para el equipamiento y acondicionamiento de los Centros Comunitarios Digitales (CCD's) en las instalaciones de las presidencias municipales que se relacionan en el Anexo "A" del presente documento.

REGLA SEGUNDA.- OBJETIVO

El Gobierno del Estado con la participación de los gobiernos municipales relacionados en el Anexo "A" del presente Convenio, implementarán mecanismos y acciones conjuntas que permitan establecer y operar CCD's en las instalaciones de los propios municipios, conforme el "Manual de Implantación de los Centros Comunitarios Digitales e-México", Anexo "B" del presente Convenio.

REGLA TERCERA.- DEL COMITE TECNICO ESTATAL

El Gobierno del Estado constituirá un Comité Técnico Estatal, tomando en consideración las "Bases de Colaboración y Concertación para la Integración de los Comités Técnicos Estatales", que se anexan al presente Convenio con la letra "F" cuyas funciones serán, entre otras:

a) Diseñar e instrumentar estrategias estatales para la implementación del Sistema Nacional e-México y del Proyecto E-Local en la entidad federativa. En particular las características de cada uno de los CCD's a instalar en cada Ayuntamiento.

b) Implementar mecanismos de evaluación y seguimiento del Proyecto E-Local en el Estado.

c) Instrumentar las acciones necesarias para proporcionar capacitación a los supervisores y operadores de los CCD's.

d) Resolver de común acuerdo, cuestiones técnico-operativas con el propósito de alcanzar cabalmente los objetivos del presente Convenio.

e) Propiciar que los gobiernos locales cuenten con la tecnología suficiente y adecuada, que les permitan optimizar sus actividades en beneficio de la ciudadanía.

f) Fomentar las actividades de investigación y desarrollo de tecnologías de la información y comunicación en el estado y los municipios que lo conforman.

g) Ser un órgano representativo de la comunidad del Estado ante todo tipo de Organismos Gubernamentales, Académicos *y* Asociaciones equivalentes, tanto nacionales como internacionales, que estén vinculados con la informática.

h) Proporcionar y propiciar la comunicación y colaboración entre sus integrantes, para contribuir al mejoramiento de la enseñanza de la informática y de la computación en la Entidad.

i) Promover la difusión y fomento de los trabajos de investigación en el Estado y municipios, tales como congresos, talleres, conferencias, cursos especializados, etc.

j) Difundir artículos y publicaciones que permitan estimular el interés por las ciencias de la comunicación y la computación.

k) Promover la colaboración entre las distintas instituciones que realizan investigaciones y desarrollo en la ciencia de la computación, para la resolución de problemas computacionales que se les pudieran presentar a los gobiernos locales del Estado.

l) Promover el uso y aprovechamiento de las tecnologías de la información y comunicación de los gobiernos locales ante el sector privado en el ámbito estatal y nacional.

m) Gestionar becas para que funcionarios estatales y municipales, puedan mejorar su preparación profesional aspectos en las ciencias de la información, gestionando subvenciones del Gobierno Federal, del Estado y municipios, para sufragar total o parcialmente los gastos que demanden dichas becas.

n) Gestionar donativos de Instituciones públicas o privadas, para crear o mejorar la comunicación virtual entre la federación, el Estado y los municipios.

o) Las demás actividades de naturaleza técnicas y operativas que acuerden las partes y que sean necesarias para lograr los objetivos del presente Convenio.

REGLA CUARTA.- CONECTIVIDAD SATELITAL

Los CCD's establecidos en el Anexo "A" del presente Convenio, recibirán el servicio con una "tasa de datos" mínima de 256 Kbps desde las instalaciones del operador de redes públicas de telecomunicaciones al CCD y de 128 Kbps en el sentido inverso de conformidad con el Convenio de Colaboración Intersecretarial suscrito entre "LA SEGOB" y "LA SCT".

REGLA QUINTA.- CONECTIVIDAD TERRESTRE

De no ser posible la conectividad vía satelital, la prestación del servicio se dará con la modalidad terrestre alámbrica, para este caso se establecerá una "tasa de datos" mínima de 512 Kbps desde las instalaciones del operador de redes públicas de telecomunicaciones y/o del prestador de servicios de telecomunicaciones al CCD y de 256 Kbps en el sentido inverso.

REGLA SEXTA.- REQUERIMIENTOS DE INSTALACION

Para la instalación de los CCD's tanto el Gobierno del Estado, como los municipales deberán tomar en consideración el "Manual de Implantación de los Centros Comunitarios Digitales e-México", elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, particularmente su Anexo "R", mismo que se reproduce en el Anexo "B" del presente Convenio como "Resumen de Requerimientos Mínimos Necesarios para la Instalación y Operación de un CCD".

REGLA SEPTIMA.- EQUIPAMIENTO DE CCD'S

El equipamiento con que contará cada CCD, será determinado por el propio Comité Técnico Estatal, tomando en consideración las características particulares de cada Ayuntamiento, el importe de la reasignación de los recursos presupuestales considerados por el presente Convenio y al "Resumen de Requerimientos Mínimos Necesarios para la Instalación y Operación de un CCD". En caso necesario el gobierno estatal y los municipales se comprometen a aportar recursos materiales o económicos para cumplimentar la infraestructura de los CCD's.

REGLA OCTAVA.- OPERACION, ADMINISTRACION Y MANTENIMIENTO

La operación, administración y mantenimiento de los CCD's será responsabilidad única y exclusiva de los ayuntamientos, tomando en consideración el "Manual de Implantación de los Centros Comunitarios Digitales e-México". En todos los casos, las autoridades municipales podrán solicitar y recibir el apoyo material, económico, humano y tecnológico de las autoridades estatales, de conformidad con la legislación estatal vigente.

REGLA NOVENA.- CRONOGRAMA DE INSTALACION DE CCD'S

El gobierno estatal y los municipales se ajustarán a los tiempos indicados en el programa de trabajo elaborado por la SCT.

REGLA DECIMA.- INSTALACION DE CONECTIVIDAD

Para el caso en que el servicio no pueda ser instalado por causas imputables al Ayuntamiento operador del CCD, éste cubrirá al Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o al Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones que corresponda, los gastos derivados de la segunda visita para realizar la instalación, según se establezca en los convenios específicos con dicho Prestador de Servicios de Telecomunicaciones u Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones.

La fecha para el nuevo intento de instalación deberá estar dentro de un plazo que no excederá de 15 días naturales a partir de la primera fecha establecida o la que, en su caso, se hubiese comunicado por escrito al Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o al Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones que corresponda.

Para realizar la segunda visita de instalación, el Operador del CCD deberá solicitarlo al Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o al Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones que corresponda, mediante escrito de persona autorizada, donde se establezca la nueva fecha y el compromiso de pago por la instalación. Si después de hacer el segundo intento por instalar no se lograse nuevamente por causas ajenas al Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o al Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones, o en caso de que el Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o el Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones no haya recibido el aviso por escrito para el segundo intento de instalar dentro del plazo estipulado, el sitio perderá su derecho a recibir el servicio y la "LA SEGOB" a través de "INAFED" designará un nuevo lugar para reemplazarlo.

Los costos de instalación que se generen por el cambio de ubicación de un CCD, imputables al operador del mismo, serán cubiertos por el Operador del CCD reubicado. No se incurrirá en gasto adicional si el cambio se realiza mediante aviso por escrito dado al Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones y/o al Prestador de Servicios de Telecomunicaciones con copia al "INAFED", con 35 días naturales de anticipación a la fecha de instalación prevista.

Adicionalmente, si para el establecimiento del Servicio de conectividad digital satelital se requirieran aditamentos, montajes, protecciones, soportes o cualquier equipamiento adicional para la instalación y protección de la antena satelital, los gastos que se generen por estos conceptos correrán a cargo del Ayuntamiento operador del CCD.

Para la realización de la instalación de la conectividad, el Ayuntamiento operador del CCD deberá tener disponible en el sitio, en la fecha acordada para ello, a la persona técnicamente capaz y autorizada para modificar la configuración de los equipos instalados en el CCD y para cumplir el protocolo de instalación respectivo, que previamente le haga saber el Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o el Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones correspondiente.

REGLA DECIMA PRIMERA.- ASEGURAMIENTO DE CCD'S

Con la finalidad de asegurar la permanencia y contingencias en los CCD's, los operadores de los CCD's (municipios) deberán de contratar una póliza de seguro que cubra el costo de los equipos de cómputo, accesorios y periféricos de cada CCD, en caso de robo y siniestro.

REGLA DECIMA SEGUNDA.- CAPACITACION

A través del Comité Técnico Estatal se implementará un programa de capacitación a los operadores de los CCD's, a fin de garantizar el correcto uso de los equipos y el servicio a los usuarios. Asimismo, periódicamente se propiciarán cursos de actualización y mantenimiento de los CCD's.

REGLA DECIMA TERCERA.- COSTOS DE CONECTIVIDAD

Los Gobiernos Municipales relacionados en el Anexo "A" del presente Convenio, tendrán el compromiso de pagar al fideicomiso que al efecto formalice la SCT, para la administración del Sistema Nacional e-México, las cuotas de recuperación o a los operadores o prestadores de servicios de telecomunicaciones, según sea el caso, por el servicio de conectividad. Dicha cuota será inicialmente de $499.00 mensuales con IVA incluido, previa entrega de la factura correspondiente que cumpla con los requisitos establecidos en la Legislación Fiscal vigente.

La actualización de esta cuota de recuperación se hará anualmente durante el mes de enero, para el año calendario siguiente y será la resultante de actualizar la cuota vigente con el Indice Nacional de

Precios al Consumidor emitido por el Banco de México (INPC) o el que lo sustituya, para el periodo calendario desde la actualización o definición anterior.

La primera actualización de la cuota referida en el párrafo que antecede, se llevará a cabo en el mes de enero de 2004, aplicando el INPC correspondiente al año 2003.

REGLA DECIMA CUARTA.- INCUMPLIMIENTO EN LOS PAGOS

Para el caso de falta de pago de la cuota de recuperación de cualquiera de los CCD's y habiendo transcurrido un plazo de diez días naturales desde el vencimiento, el Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o el Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones que corresponda, enviará por escrito un atento recordatorio de pago al Ayuntamiento operador del CCD para que cubran dicho pago, a más tardar dentro de un plazo perentorio de otros diez días naturales.

Si transcurridos estos segundos diez días naturales desde el envío del aviso, no se ha cubierto la cuota pendiente de pago, el propio Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o el Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones que corresponda, notificará este hecho al Comité Técnico Estatal, a fin de que este último coadyuve en la cobranza o, en su caso, dentro de los siguientes diez días naturales analice la situación particular que origina el incumplimiento por parte del Ayuntamiento de que se trate, determine: la viabilidad de continuar con la prestación del Servicio en el referido CCD, previo pago de la cuota vencida; los mecanismos administrativos para subsanar el incumplimiento en el pago; o bien cancelar y proceder a la reubicación de el servicio en el sitio que indique "LA SEGOB" por medio del propio del "INAFED".

En el supuesto de que, vencido el último de los plazos mencionados en el párrafo inmediato anterior, sin que se hubiere logrado solucionar la problemática que originó el incumplimiento en el pago, el Comité Técnico Estatal deberá comunicar al "INAFED", en un plazo máximo de 15 días naturales contados a partir de que concluya el último plazo mencionado, la ubicación de un nuevo sitio en el que se instale el servicio en sustitución del CCD originalmente conectado.

El CCD al que se cancele el Servicio deberá devolver al Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones y/o al Prestador de Servicios de Telecomunicaciones el equipo de su propiedad que se encuentre instalado, a fin de que lo pueda reubicar al nuevo sitio. El nuevo sitio que reciba el servicio será responsable de pagar al Prestador de Servicios de Telecomunicaciones o al Operador de Redes Públicas de Telecomunicaciones correspondiente, los gastos de instalación que se generen por ello.

REGLA DECIMA QUINTA.- REPRESENTANTES ESTATALES Y MUNICIPALES

El Gobierno del Estado y los municipios designarán a un representante que servirá como enlace o facilitador para llevar a cabo la instalación de los CCD's, así como para la adquisición e instalación del equipo de cómputo, software, accesorios, red local, periféricos necesarios y acondicionamiento de los respectivos locales. Estos representantes en su oportunidad serán los responsables del mantenimiento preventivo y correctivo necesario para el funcionamiento del equipo de cómputo, periféricos, software y equipo de red local de cada CCD.

REGLA DECIMA SEXTA.- SUPERVISION

El Comité Técnico Estatal designará al o los responsables de supervisar el funcionamiento del equipo de cómputo, de cada uno de los CCD's, con la finalidad de verificar las condiciones en que se encuentren operando y, en su caso, para emprender las acciones que fueran necesarias para corregir cualquier defecto o falla que detecte.

REGLA DECIMA SEPTIMA.- CONECTIVIDAD PARA EL AYUNTAMIENTO

Los municipios considerados en este Convenio podrán utilizar hasta el 30% de las terminales disponibles del CCD para el uso exclusivo de las actividades oficiales del propio Ayuntamiento. Contribuyendo a propiciar las relaciones intergubernamentales auténticamente federalistas y eficientar la gestión pública municipal.

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

DECRETO por el que se aprueba el Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la Federación de Rusia en Cooperación y Asistencia Aduanera Mutua, firmado en la ciudad de Moscú, Rusia, el día veintiuno de julio de dos mil tres.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"LA CAMARA DE SENADORES DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE LE CONCEDE EL ARTICULO 76 FRACCION I DE LA CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

ARTICULO UNICO.- Se aprueba el ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL GOBIERNO DE LA FEDERACION DE RUSIA EN COOPERACION Y ASISTENCIA ADUANERA MUTUA, firmado en la ciudad de Moscú, Rusia, el día veintiuno de julio de dos mil tres.

México, D.F., a 30 de septiembre de 2003.- Sen. **Enrique Jackson Ramírez**, Presidente.- Sen. **Sara I. Castellanos Cortés**, Secretaria.- Rúbricas.**"**

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días
del mes de enero de dos mil cuatro.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Santiago Creel Miranda**.- Rúbrica.

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley que crea el Fideicomiso que administrará el fondo para el fortalecimiento de sociedades y cooperativas de ahorro y préstamo de apoyo a sus ahorradores.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY QUE CREA EL FIDEICOMISO QUE ADMINISTRARÁ EL FONDO PARA EL FORTALECIMIENTO DE SOCIEDADES Y COOPERATIVAS DE AHORRO Y PRÉSTAMO DE APOYO A SUS AHORRADORES

Artículo Único.- Se reforman la fracción X del artículo 2o.; la fracción I del artículo 7o., y la fracción V del artículo 8o., para quedar:

Artículo 2o.- .....

I. a IX. .....

X. Trabajos de Auditoría Contable: a los trabajos de análisis y evaluación de los estados financieros de una sociedad cuyos ahorradores sean sujetos de apoyo en los términos de esta Ley, los cuales deberán ser pagados con recursos públicos provenientes de las entidades federativas en las que se

ubiquen dichas sociedades; estos trabajos deberán realizarse con apego a los principios de contabilidad generalmente aceptados, y con base en normas de auditoría generalmente aceptadas, y

XI. .....

Artículo 7o.- .....

I. Sociedades de Tipo "I": a) Sociedades de Ahorro y Préstamo que se hayan constituido conforme a la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, y que ya no realicen operaciones activas ni pasivas; b) Sociedades Cooperativas que cuenten con secciones de ahorro y préstamo que se hayan organizado conforme a la Ley General de Sociedades Cooperativas, y que ya no realicen operaciones activas ni pasivas; c) Asociaciones y Sociedades Civiles que hayan realizado actividades de captación de recursos de sus integrantes para su colocación entre éstos, que ya no realicen operaciones activas ni pasivas; d) Sociedades de Solidaridad Social a que hace referencia la Ley de Sociedades de Solidaridad Social, que hayan realizado actividades de captación de recursos de sus integrantes para su colocación entre éstos, que ya no realicen operaciones activas ni pasivas.

En los casos a los que se refieren los incisos c) y d) se requerirá adicionalmente que durante el tiempo en que realizaron dichas operaciones, hayan observado el primer párrafo del artículo 38-P de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, en lo referente al número de integrantes o el monto de activos señalados en las Reglas Generales emitidas por la Secretaría, es decir, que indistintamente se cumpla con el requisito de que el número total de sus socios no fue superior a quinientos sin importar el monto total de sus activos, o bien, habiendo sido este número mayor, el monto de sus activos no excedió el millón y medio de pesos;

Para efectos de las sociedades señaladas en los incisos c) y d) anteriores, también serán Sociedades Objeto de esta Ley, las que hayan solicitado autorización a la Secretaría para constituirse y operar como sociedades de ahorro y préstamo.

II. .....

Artículo 8o.- .....

I. a **IV.** .....

V. Tratándose de sociedades cuyos Ahorradores sean sujetos de apoyo conforme a lo establecido en el artículo 1o., fracción II, de esta Ley, éstas deberán acreditar haber iniciado los trámites para efectuar los Trabajos de Auditoría Contable con el propósito de determinar su insolvencia a más tardar el 1o. de junio del 2004 en el caso de las sociedades señaladas en el artículo 7 fracción I; en el caso de las sociedades señaladas en la fracción II del citado artículo, éstas deberán acreditar haber iniciado los Trabajos de Consolidación antes del 31 de marzo del 2004.

.....

.....

.....

.....

.....

VI. ....."

Transitorios

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Se reconoce la labor del Gobierno Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la que ha destinado recursos desde el año 2000 para apoyar los gastos operativos del Fideicomiso Cajas de Ahorro, constituido el 13 de julio del año 2000 en Nacional Financiera, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo, con el objeto de recuperar los bienes relacionados con los procesos judiciales y administrativos que se han instaurado y que se instauren con motivo de ilícitos cometidos en perjuicio de los ahorradores de las 25 cooperativas Cajas Populares de Ahorro a que se refiere el

Contrato del Fideicomiso Cajas de Ahorro, para proceder a su venta con el fin de que con dichos recursos se resarza a los ahorradores mencionados.

En ese tenor, con el objeto de que se continúe con la labor del Fideicomiso Cajas de Ahorro y se cuente con los recursos necesarios para la recuperación de los bienes a que se refiere el párrafo anterior, así como para el cumplimiento de su objeto y su operación, el Fideicomiso con cargo a su patrimonio realizará las aportaciones de recursos necesarias hasta por un monto de 16 millones de pesos durante el año 2004.

Al respecto, la aportación al Fideicomiso Cajas de Ahorro de recursos señalados en el párrafo anterior por parte del Fideicomiso se realizará sin responsabilidad u obligaciones adicionales para éste y sin necesidad de que su Comité Técnico deba valorar o determinar ex ante sobre su procedencia.

Para garantizar la continuidad de la operación del Fideicomiso Cajas de Ahorro:

I. El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, preverá, conforme a sus disponibilidades, los recursos para que se continúe con los fines de Fideicomiso Cajas de Ahorro:

a) En el caso de que los fines del Fideicomiso Cajas de Ahorro no se hubieren alcanzado en su totalidad con los recursos antes señalados,

b) En el supuesto de que, después de los diversos procesos judiciales y administrativos que se han instaurado y que se instauren con motivo de ilícitos cometidos en perjuicio de los ahorradores de las 25 cooperativas Cajas Populares de Ahorro a que se refiere el Contrato del Fideicomiso Cajas de Ahorro, los bienes asegurados o decomisados puedan integrarse al patrimonio del Fideicomiso Cajas de Ahorro.

II. El producto de los bienes asegurados, decomisados o abandonados relacionados con los procesos judiciales y administrativos que se han instaurado y que se instauren con motivo de ilícitos cometidos en perjuicio de los ahorradores de las 25 cooperativas Cajas Populares de Ahorro a que se refiere el Contrato del Fideicomiso Cajas de Ahorro se destinará al propio Fideicomiso Cajas de Ahorro, y, en caso de existir excedentes, a resarcir el monto aportado por el Fideicomiso.

El Fideicomiso y el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes otorgarán al Fideicomiso Cajas de Ahorro apoyo y asesoría gratuita, con los medios y recursos a su alcance, a efecto de que este último esté en posibilidad de cumplir con su objeto.

TERCERO.- El período durante el cual operará el Fideicomiso y que está referido en el Artículo Tercero Transitorio del Decreto por el que se expidió la presente Ley, se prorrogará hasta el año 2006 o cuando se extinga su patrimonio en términos de la misma, lo que ocurra primero.

México, D.F., a 28 de diciembre de 2003.- Dip. **Juan de Dios Castro Lozano**, Presidente.- Sen. **Enrique Jackson Ramírez**, Presidente.- Dip. **Marcos Morales Torres**, Secretario.- Sen. **Sara I. Castellanos Cortés**, Secretaria.- Rúbricas**"**.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de enero de dos mil cuatro.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Santiago Creel Miranda**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se reforma el artículo 49 de la Ley de Instituciones de Crédito.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

SE REFORMA EL ARTÍCULO 49 DE LA LEY DE INSTITUCIONES DE CRÉDITO

ÚNICO.- Se reforma el artículo 49 de la Ley de Instituciones de Crédito, para quedar como sigue:

Artículo 49.- La Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, las instituciones de crédito o las sociedades a que se refiere la fracción IV del artículo 103 de esta Ley, podrán solicitar al Banco de México se evalúe si existen o no condiciones razonables de competencia en materia de comisiones o tarifas, respecto de operaciones activas, pasivas y de servicios de las citadas entidades financieras.

Al efecto, el Banco de México podrá también actuar de oficio, y deberá solicitar en un plazo no mayor a 60 días naturales la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que ésta, en términos de la Ley que la rige, determine entre otros aspectos, si existe o no competencia efectiva y los mercados relevantes respectivos.

Con base en la opinión de la citada comisión, el Banco de México, en su caso, tomará las medidas regulatorias pertinentes, las que se mantendrán sólo mientras subsistan las condiciones que las motivaran.

En la regulación, Banco de México establecerá las bases para la determinación de dichas comisiones y tarifas, así como mecanismos de ajuste y periodos de vigencia.

El Banco de México o las entidades sujetas a dicha regulación, podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la subsistencia de las condiciones que motivaron la regulación.

Independientemente de las sanciones previstas en esta Ley, el Banco de México podrá suspender operaciones con las instituciones que infrinjan lo dispuesto en este artículo.

Lo dispuesto en este artículo no impide que el Banco de México ejerza en cualquier momento las facultades a que se refiere el artículo 48 de esta Ley, así como las previstas en la Ley de Banco de México respecto a comisiones y tarifas.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

México, D.F., a 22 de diciembre de 2003.- Sen. **Enrique Jackson Ramírez**, Presidente.- Dip. **Juan de Dios Castro Lozano**, Presidente.- Sen. **Sara I. Castellanos Cortés**, Secretario.- Dip. **Marcos Morales Torres**, Secretario.- Rúbricas.**"**

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de enero de dos mil cuatro.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Santiago Creel Miranda**.- Rúbrica.

DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Instituciones de Crédito; de la Ley de Ahorro y Crédito Popular; de la Ley de los Sistemas de Ahorro para el Retiro; de la Ley Federal de Instituciones de Fianzas; de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros; de la Ley del Mercado de Valores; de la Ley de Sociedades de Inversión, y de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE INSTITUCIONES DE CRÉDITO; DE LA LEY DE AHORRO Y CRÉDITO POPULAR; DE LA LEY DE LOS SISTEMAS DE AHORRO PARA EL RETIRO; DE LA LEY FEDERAL DE INSTITUCIONES DE FIANZAS; DE LA LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y SOCIEDADES MUTUALISTAS DE SEGUROS; DE LA LEY DEL MERCADO DE VALORES; DE LA LEY DE SOCIEDADES DE INVERSIÓN, Y DE LA LEY GENERAL DE ORGANIZACIONES Y ACTIVIDADES AUXILIARES DEL CRÉDITO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se **REFORMA** el artículo 115, párrafos tercero al sexto, y se **ADICIONA** dicho artículo 115 con los párrafos séptimo al duodécimo de la Ley de Instituciones de Crédito, para quedar
como sigue:

ARTÍCULO 115.- .....

.....

Las instituciones de crédito y sociedades financieras de objeto limitado, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que realicen los miembros del consejo de administración, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, que pudiesen ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales y bancarias que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las instituciones de crédito y sociedades financieras de objeto limitado deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas instituciones y sociedades deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas instituciones y sociedades deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o

quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las instituciones y sociedades sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las instituciones de crédito y sociedades financieras de objeto limitado deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, a las instituciones de crédito y sociedades financieras de objeto limitado, quienes estarán obligadas a entregar información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para obtener información adicional de otras personas con el mismo fin y a proporcionar información a las autoridades competentes.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a lo establecido en los artículos 117 y 118 de esta Ley.

Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las instituciones de crédito y sociedades financieras de objeto limitado, así como por los miembros del consejo de administración, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, por lo cual, tanto las entidades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores conforme al procedimiento previsto en el artículo 110 de la presente Ley, con multa de hasta 100,000 días de salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, tanto a las instituciones de crédito y sociedades financieras de objeto limitado, así como a los miembros del consejo de administración, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, y a las personas físicas y morales que, en razón de sus actos, ocasionen o intervengan para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en el artículo 25 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, las instituciones de crédito y sociedades financieras de objeto limitado, sus miembros del consejo de administración, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se **REFORMA** el artículo 124, y el artículo 130 fracciones XIV, segundo párrafo, y XV, segundo párrafo, y se **ADICIONA** el artículo 130 con una fracción XVI de la Ley de Ahorro y Crédito Popular, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 124.- Las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus Socios y Clientes, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiese ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso pudiese contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas en la misma, que realice o en el que intervenga algún miembro del consejo de administración, administrador, comisario, directivo, funcionario, empleado, apoderado o algún miembro del Comité de Supervisión.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales y financieras que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus Socios y Clientes, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas Cooperativas y Sociedades deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus Socios y Clientes;

c. La forma en que las mismas Cooperativas y Sociedades deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus Socios y Clientes o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere la fracción II de este artículo. Las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares estarán obligadas a proporcionar dicha información y documentación.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a lo establecido en el artículo 34 de esta Ley.

Las reglas y los lineamientos que de ellas deriven a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, comisarios, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, así como por los miembros del Comité de Supervisión, por lo cual, tanto las Cooperativas y Sociedades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores conforme al procedimiento previsto en el artículo 126 de la presente Ley, con la multa establecida por el artículo 130 fracción XVI de esta Ley.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, a las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares, como a los miembros del consejo de administración, administradores, miembros del Comité de Supervisión, comisarios, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, así como a las personas físicas y morales que, en razón de sus actos, hayan ocasionado o intervenido para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo

anterior, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en el artículo 122 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, las Cooperativas y Sociedades Financieras Populares, los miembros de sus consejos de administración, administradores, comisarios, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, así como los miembros del Comité de Supervisión, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO 130.- .....

I. a **XIII.** .....

XIV. .....

Igual sanción se impondrá a la Federación o Confederación que por cualquier medio impida que el contralor normativo realice sus funciones de conformidad a lo previsto en esta Ley.

XV. .....

Igual sanción se impondrá a las Entidades que no cumplan con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 105, estableciendo de forma clara y visible en sus sucursales, oficinas, en su publicidad y en toda la documentación que utilicen para instrumentar sus operaciones, que no contarán con la protección de dicho Fondo, hasta en tanto no hayan realizado las aportaciones al mismo durante el plazo a que se refiere
dicho párrafo, y

XVI. De 1,000 a 5,000 días de salario a la Entidad que incumpla con las disposiciones de carácter general a que se refiere el artículo 124 de esta Ley.

ARTÍCULO TERCERO.- Se **ADICIONAN** los artículos 100, con una fracción XXVII, pasando la actual fracción XXVII a ser fracción XXVIII, y el artículo 108 Bis de la Ley de los Sistemas de Ahorro para el Retiro, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 100. .....

I. a **XXVI.** .....

XXVII. Multa de dos mil a veinte mil días de salario a la administradora que incumpla con las disposiciones de carácter general a que se refiere el artículo 108 Bis de esta Ley;

XXVIII. Las infracciones a cualesquiera de las normas de esta Ley, de las leyes de seguridad social, así como las disposiciones que de ellas emanen en relación con los sistemas de ahorro para el retiro y que no tengan sanción especialmente señalada en este artículo serán sancionadas con multa de un mil a veinte mil días de salario.

ARTÍCULO 108 BIS.- Las administradoras, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiese ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas en la misma, que realice o en la que intervengan algún miembro del consejo de administración, administrador, directivo, funcionario, empleado o apoderado.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales y financieras que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las administradoras deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas administradoras deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas administradoras deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las administradoras sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las administradoras deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere
la fracción II de este artículo. Las administradoras estarán obligadas a proporcionar dicha información y documentación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para obtener información adicional de otras personas con el mismo fin y a proporcionar información a las autoridades competentes.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a la obligación de confidencialidad legal.

Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las administradoras, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, por lo cual, tanto las entidades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión, conforme al procedimiento previsto en el artículo 99 de la presente Ley, con la multa establecida por el artículo 100, fracción XXVII, de esta Ley.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, tanto a las administradoras, como a sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, así como a las personas físicas y morales que, en razón de sus actos, hayan ocasionado o intervenido para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en el artículo 52 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión, las administradoras, sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO CUARTO.- Se **REFORMA** el artículo 91 de la Ley de Sociedades de Inversión, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 91.- Las sociedades operadoras de sociedades de inversión, distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y, en su caso, las sociedades de inversión, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiese ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas en la misma, que realice o en el que intervenga algún miembro del consejo de administración, administrador, directivo, funcionario, empleado o apoderado.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales y bursátiles que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las sociedades operadoras de sociedades de inversión, distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y, en su caso, las sociedades de inversión, deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas sociedades y distribuidoras deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas instituciones y sociedades y distribuidoras deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las sociedades y distribuidoras sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las sociedades operadoras de sociedades de inversión, distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y, en su caso, las sociedades de inversión, deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere la fracción II de este artículo. Las sociedades operadoras de sociedades de inversión, distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y, en su caso, las sociedades de inversión, estarán obligadas a proporcionar dicha información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para

obtener información adicional de otras personas con el mismo fin y a proporcionar información a las autoridades competentes.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a lo establecido en el artículo 55 de esta Ley.

Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las sociedades operadoras de sociedades de inversión, distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y, en su caso, las sociedades de inversión, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, por lo cual, tanto las entidades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión conforme al procedimiento previsto en el artículo 84 de la presente Ley, con multa de hasta 100,000 días de salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, tanto a las sociedades operadoras de sociedades de inversión, distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y, en su caso, las sociedades de inversión, como a los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, así como a las personas físicas y morales que, en razón de sus actos, ocasionen o intervengan para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en el artículo 80 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión, las sociedades operadoras de sociedades de inversión, distribuidoras de acciones de sociedades de inversión y, en su caso, las sociedades de inversión, sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO QUINTO.- Se **REFORMA** el artículo 52 Bis 4 de la Ley del Mercado de Valores, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 52 BIS 4.- Las casas de bolsa y especialistas bursátiles, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiese ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas en la misma, que realice o en el que intervenga algún miembro del consejo de administración, administrador, directivo, funcionario, empleado o apoderado.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales y bursátiles que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las casas de bolsa y especialistas bursátiles, deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas casas de bolsa y especialistas bursátiles, deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas casas de bolsa y especialistas bursátiles, deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las casas de bolsa y especialistas bursátiles, sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las casas de bolsa y especialistas bursátiles, deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere la fracción II de este artículo. Las casas de bolsa y especialistas bursátiles estarán obligados a proporcionar dicha información y documentación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para obtener información adicional de otras personas con el mismo fin y a proporcionar información a las autoridades competentes.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a lo establecido en el artículo 25 de esta Ley.

Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las casas de bolsa y especialistas bursátiles, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, por lo cual, tanto las entidades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores conforme al procedimiento previsto en el artículo 50 Bis de la presente Ley, con multa de hasta 100,000 días de salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas a las casas de bolsa y especialistas bursátiles, como a los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados y personas físicas y morales, que en razón de sus actos, hayan ocasionado o intervenido para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en el artículo 42 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, las casas de bolsa y especialistas bursátiles, sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO SEXTO.- Se **REFORMA** el artículo 112, párrafos tercero al sexto, y se **ADICIONA** dicho artículo 112 con los párrafos séptimo al duodécimo de la Ley Federal de Instituciones de Fianzas, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 112.- .....

.....

Las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiera ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas en la misma, que realice o en el que intervenga algún miembro del consejo de administración, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales y financieras que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere la fracción II de este artículo. Las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, quienes estarán obligados a proporcionar dicha información y documentación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para obtener información adicional de otras personas con el mismo fin y a proporcionar información a las autoridades competentes.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a la obligación de confidencialidad legal, ni constituirá violación a las restricciones sobre revelación de información establecidas por vía contractual, ni a lo establecido por el artículo 126 de esta Ley, ni a lo

dispuesto en materia del secreto propio de las operaciones a que se refiere el artículo 46 fracción XV, en relación con los artículos 117 y 118 de la Ley de Instituciones de Crédito. Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados respectivos, por lo cual, tanto las entidades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas conforme al procedimiento previsto en el artículo 110 de la presente Ley, con multa de hasta 100,000 días de salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, a las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, como a sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados respectivos, así como a las personas físicas y morales que, en razón de sus actos, hayan ocasionados o intervenido para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en los artículos 82 y 87 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, las instituciones de fianzas y los agentes de fianzas, sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- Se **REFORMA** el artículo 140, párrafos tercero al sexto, y se **ADICIONA** dicho artículo 140 con los párrafos séptimo al duodécimo de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 140.- .....

.....

Las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y los agentes de seguros, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiesen ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas en la misma, que realice o en el que intervenga algún miembro del consejo de administración, directivos, funcionarios, empleados y apoderados.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se

realicen, y las prácticas comerciales y financieras que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y los agentes de seguros deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas instituciones, sociedades y agentes deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas instituciones, sociedades y agentes deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y agentes de seguros sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y los agentes de seguros deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere la fracción II de este artículo. Las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y los agentes de seguros, estarán obligados a proporcionar dicha información y documentación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para obtener información adicional de otras personas con el mismo fin y a proporcionar información a las autoridades competentes.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a la obligación de confidencialidad legal, ni constituirá violación a las restricciones sobre revelación de información establecidas por vía contractual, ni a lo dispuesto en materia del secreto propio de las operaciones a que se refiere el artículo 46 fracción XV, en relación con los artículos 117 y 118 de la Ley de Instituciones de Crédito.

Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y los agentes de seguros, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados respectivos, por lo cual, tanto las instituciones y sociedades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas conforme al procedimiento previsto en el artículo 138 de la presente Ley, con multa de hasta 100,000 días de salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, a las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y los agentes de seguros, así como a sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados y personas físicas y morales, que en razón de sus actos, hayan ocasionado o intervenido para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en los artículos 23 y 31 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, las instituciones y sociedades mutualistas de seguros y los agentes de seguros, sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a

que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO OCTAVO.- Se **REFORMA** el artículo 95, párrafos cuarto al séptimo, se **ADICIONA** dicho artículo 95 con los párrafos octavo al décimo tercero, y el artículo 95 Bis de la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 95.- .....

.....

.....

Las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiese ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las disposiciones señaladas en la misma, que realice o en el que intervenga algún miembro del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales y financieras que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere la fracción II de este artículo. Las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio, quienes estarán obligadas a proporcionar dicha información y documentación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para obtener información adicional de otras fuentes con el mismo fin y a proporcionar información a las autoridades competentes.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a la obligación de confidencialidad legal, ni constituirá violación a las restricciones sobre revelación de información establecidas por vía contractual.

Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, por lo cual, tanto las entidades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores conforme al procedimiento previsto en el artículo 88 de la presente Ley, con multa de hasta 100,000 días de salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, a las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio, así como a sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados respectivos, así como a las personas físicas y morales que, en razón de sus actos, hayan ocasionado o intervenido para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, atendiendo a las circunstancias de cada caso, podrá proceder conforme a lo previsto en el artículo 74 de esta Ley.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, las organizaciones auxiliares del crédito y casas de cambio, sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

ARTÍCULO 95 BIS.- Las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero, en términos de las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, escuchando la previa opinión del Servicio de Administración Tributaria, estarán obligadas, en adición a cumplir con las demás obligaciones que les resulten aplicables, a:

I. Establecer medidas y procedimientos para prevenir y detectar actos, omisiones u operaciones que pudieran favorecer, prestar ayuda, auxilio o cooperación de cualquier especie para la comisión del delito previsto en el artículo 139 del Código Penal Federal o que pudieran ubicarse en los supuestos del artículo 400 Bis del mismo Código, y

II. Presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, por conducto del Servicio de Administración Tributaria, reportes sobre:

a. Los actos, operaciones y servicios que realicen con sus clientes y usuarios, relativos a la fracción anterior, y

b. Todo acto, operación o servicio, que pudiesen ubicarse en el supuesto previsto en la fracción I de este artículo o que, en su caso, pudiesen contravenir o vulnerar la adecuada aplicación de las

disposiciones señaladas en la misma, que realice o en el que intervenga algún miembro del consejo de administración, administrador, directivo, funcionario, empleados, factor y apoderado.

Para efectos de lo previsto por este artículo, se entenderá por transmisor de dinero, a la persona que, de manera habitual y a cambio del pago de una contraprestación, comisión, beneficio o ganancia, recibe en el territorio nacional derechos o recursos en moneda nacional o divisas, directamente en sus oficinas, o por cable, facsímil, servicios de mensajería, medios electrónicos o transferencia electrónica de fondos, para que de acuerdo a las instrucciones del remisor, los transfiera al extranjero, a otro lugar dentro del territorio nacional o para entregarlos en el lugar en el que los recibe, al beneficiario designado.

Los reportes a que se refiere la fracción II de este artículo, de conformidad con las disposiciones de carácter general previstas en el mismo, se elaborarán y presentarán tomando en consideración, cuando menos, las modalidades que al efecto estén referidas en dichas disposiciones; las características que deban reunir los actos, operaciones y servicios a que se refiere este artículo para ser reportados, teniendo en cuenta sus montos, frecuencia y naturaleza, los instrumentos monetarios y financieros con que se realicen, y las prácticas comerciales que se observen en las plazas donde se efectúen; así como la periodicidad
y los sistemas a través de los cuales habrá de transmitirse la información.

Asimismo, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en las citadas reglas generales emitirá los lineamientos sobre el procedimiento y criterios que las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero deberán observar respecto de:

a. El adecuado conocimiento de sus clientes y usuarios, para lo cual aquéllas deberán considerar los antecedentes, condiciones específicas, actividad económica o profesional y las plazas en que operen;

b. La información y documentación que dichas personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero deban recabar para la apertura de cuentas o celebración de contratos relativos a las operaciones y servicios que ellas presten y que acredite plenamente la identidad de sus clientes;

c. La forma en que las mismas personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero deberán resguardar y garantizar la seguridad de la información y documentación relativas a la identificación de sus clientes y usuarios o quienes lo hayan sido, así como la de aquellos actos, operaciones y servicios reportados conforme al presente artículo, y

d. Los términos para proporcionar capacitación al interior de las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero sobre la materia objeto de este artículo. Las disposiciones de carácter general a que se refiere el presente artículo, señalarán los términos para su debido cumplimiento.

Las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero deberán conservar, por al menos diez años, la información y documentación a que se refiere el inciso c) del párrafo anterior, sin perjuicio de lo establecido en éste u otros ordenamientos aplicables.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público estará facultada para requerir y recabar, por conducto del Servicio de Administración Tributaria, información y documentación relacionada con los actos, operaciones y servicios a que se refiere la fracción II de este artículo. Las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero, quienes estarán obligadas a proporcionar dicha información y documentación.

El cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo no implicará trasgresión alguna a la obligación de confidencialidad legal, ni constituirá violación a las restricciones sobre revelación de información establecidas por vía contractual.

Las disposiciones de carácter general a que se refiere este artículo deberán ser observadas por las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero, así como por los miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados respectivos, por lo cual, tanto las entidades como las personas mencionadas serán responsables del estricto cumplimiento de las obligaciones que mediante dichas disposiciones se establezcan.

La violación a las disposiciones a que se refiere este artículo será sancionada por el Servicio de Administración Tributaria, con multa de hasta 100,000 días de salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal, en términos de su Ley.

Las mencionadas multas podrán ser impuestas, a las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero, así como a sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados respectivos, así como a las personas físicas y morales que, en razón de sus actos, hayan ocasionado o intervenido para que dichas entidades financieras incurran en la irregularidad o resulten responsables de la misma.

El Servicio de Administración Tributaria tendrá la facultad de supervisar, vigilar e inspeccionar el cumplimiento y observancia de lo dispuesto por este artículo, así como por las disposiciones de carácter general que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en términos del mismo.

Los servidores públicos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Servicio de Administración Tributaria, las personas que realicen las actividades a que se refiere el artículo 81-A y los transmisores de dinero, sus miembros del consejo de administración, administradores, directivos, funcionarios, empleados, factores y apoderados, deberán abstenerse de dar noticia de los reportes y demás documentación e información a que se refiere este artículo, a personas o autoridades distintas a las facultadas expresamente en los ordenamientos relativos para requerir, recibir o conservar tal documentación e información. La violación a estas obligaciones será sancionada en los términos de las leyes correspondientes.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

México, D.F., a 28 de diciembre de 2003.- Sen. **Enrique Jackson Ramírez**, Presidente.- Dip. **Juan de Dios Castro Lozano**, Presidente.- Sen. **Sara I. Castellanos Cortés**, Secretario.- Dip. **Ma. de Jesús Aguirre Maldonado**, Secretario.- Rúbricas**"**.

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de enero de dos mil cuatro.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Santiago Creel Miranda**.- Rúbrica.

RESOLUCION por la que se modifican los artículos primero, segundo, quinto y séptimo de la autorización otorgada a Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, para organizarse y operar como institución de banca múltiple filial.

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

y Crédito Público.- Subsecretaría de Hacienda y Crédito Público.- Unidad de Banca y Ahorro.

RESOLUCION UBA/117/2003

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la Unidad de Banca y Ahorro, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 31 fracción XXV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 45-C de la Ley de Instituciones de Crédito, en ejercicio de las atribuciones que le

confiere el artículo 27 fracción XXVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, y en atención a los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, en adelante Bank One México, es una institución de banca múltiple filial autorizada por esta Secretaría para organizarse y operar de conformidad con lo dispuesto por el artículo 45-C de la Ley de Instituciones de Crédito, cuya Resolución fue modificada por última vez mediante oficio 101.-1216 de fecha 5 de octubre de 1999.

2. Bank One México, mediante diversos escritos, el último de ellos de fecha 18 de noviembre de 2002, solicitó autorización de esta Secretaría para modificar sus estatutos sociales, a fin de reflejar los cambios requeridos en el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Instituciones de Crédito, publicado en el **Diario Oficia de la Federación** el día 4 de junio de 2001.

3. Mediante oficio número DGBA/DGABM/916/2002 de fecha 13 de diciembre de 2002, esta Secretaría aprobó la modificación estatutaria señalada en el numeral anterior. Asimismo, con el fin de cumplir con las formalidades y criterios aplicables a las instituciones de banca múltiple filiales, contenidos en las Reglas para el Establecimiento de Filiales de Instituciones Financieras del Exterior, se requirió a Bank One México, entre otros documentos, la presentación de la documentación debidamente apostillada que acreditara que su accionista mayoritario, First Chicago International Finance Corporation, cambió su denominación por la de Bank One International Holdings Corporation.

4. Bank One International Holdings Corporation y Bank One México, mediante escrito de fecha 14 de mayo de 2003, solicitaron autorización de esta Secretaría para modificar el artículo sexto de los estatutos sociales de Bank One México, en razón del aumento en su capital social por la cantidad equivalente a EUA $30'000,000.00 (treinta millones de dólares, moneda de los Estados Unidos de América 00/100), calculada en pesos mexicanos conforme al tipo de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera dentro de la República Mexicana, que publique el Banco de México el día hábil anterior a que la asamblea general extraordinaria de accionistas de Bank One México tuviese lugar.

5. Mediante oficio UBA/AIBM/454/2003 de fecha 3 de julio de 2003, esta Unidad Administrativa solicitó la opinión de la Dirección General Adjunta de Análisis Financiero y Vinculación Internacional respecto de la modificación estatutaria señalada en el numeral anterior.

CONSIDERACIONES

1. Que Bank One México presentó a esta Secretaría una comunicación apostillada y traducida del Banco de la Reserva Federal de Chicago, de fecha 3 de marzo de 2003, en la cual consta que su accionista mayoritario, First Chicago International Finance Corporation, cambió su denominación por la de Bank One International Holdings Corporation;

2. Que mediante oficio número DGBA/AIBM/278/2003 de fecha 10 de abril de 2003, esta dependencia tomó nota de la entrega de la documentación señalada en el numeral anterior;

3. Que mediante oficio UBA/DGAAF/059/2003 de fecha 15 de julio de 2003 la Dirección General Adjunta de Análisis Financiero y Vinculación Internacional manifestó no tener inconveniente, desde el punto de vista financiero, para que se aprobara la modificación estatutaria a que hace referencia

el numeral 4 de los antecedentes del presente oficio;

4. Que mediante oficio número UBA/DGABM/675/2003 de fecha 8 de septiembre de 2003, esta Secretaría aprobó la modificación al artículo sexto de los estatutos sociales de Bank One (México), S.A., en razón del aumento en su capital social, a fin de quedar en la cantidad de $522'242,000.00 (quinientos veintidós millones doscientos cuarenta y dos mil pesos 00/100 M.N.);

5. Que en virtud de lo señalado en los numerales 3 y 4 de los antecedentes, así como en las consideraciones 2 y 4 del presente oficio, es necesario modificar los artículos primero, segundo, quinto y séptimo de la autorización otorgada a Bank One México para organizarse y operar como institución de banca múltiple filial;

6. Que el sector financiero debe contribuir de manera fundamental al financiamiento del crecimiento económico en México;

7. Que en razón a lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, como parte de un crecimiento sostenido y dinámico, el gobierno promoverá el fortalecimiento del círculo ahorro-inversión;

8. Que conforme a las premisas del Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo 2002-2006, un sistema financiero sólido y eficiente es imprescindible para alcanzar tasas de crecimiento económico vigorosas y sostenidas en el mediano plazo, y

9. Que se requiere impulsar el desarrollo del marco de libre concurrencia y competencia en el sector financiero, que permita otorgar esquemas de crédito, que atiendan a todos los sectores, y que garantice, en la práctica, que los frutos de un mejor entorno macroeconómico lleguen a la población

y se traduzcan efectivamente en mayor bienestar, se expide la siguiente:

RESOLUCION POR LA QUE SE MODIFICAN LOS ARTICULOS PRIMERO, SEGUNDO, QUINTO Y SEPTIMO DE LA AUTORIZACION OTORGADA A BANK ONE (MEXICO), S.A., INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE, PARA ORGANIZARSE Y OPERAR COMO INSTITUCION DE BANCA MULTIPLE FILIAL.

RESOLUCION

UNICO.- Se modifican los artículos primero, segundo, quinto y séptimo de la autorización otorgada a Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, para organizarse y operar como Institución de Banca Múltiple Filial, para quedar dicha autorización, íntegramente, en los siguientes términos:

PRIMERO.- En uso de la facultad que al Gobierno Federal confiere el artículo 45-C de la Ley de Instituciones de Crédito, esta Secretaría autoriza la organización y operación de una institución de banca múltiple filial que se denominará Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple.

SEGUNDO.- El capital social de Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, será de $522'242,000.00 (quinientos veintidós millones doscientos cuarenta y dos mil pesos 00/100 M.N.).

TERCERO.- El domicilio de Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, será la Ciudad de México, Distrito Federal.

CUARTO.- La autorización a que se refiere la presente Resolución es, por su propia naturaleza, intransmisible.

QUINTO.- Bank One International Holdings Corporation será propietaria, en todo tiempo, de acciones que representen, por lo menos, el cincuenta y uno por ciento del capital social de Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple.

SEXTO.- Derogado.

SEPTIMO.- En lo no señalado expresamente en esta Resolución, Bank One (México), S.A., Institución de Banca Múltiple, se ajustará a las disposiciones del capítulo XIV de Servicios Financieros del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, a la Ley de Instituciones de Crédito, a las Reglas para el Establecimiento de Filiales de Instituciones Financieras del Exterior y a los lineamientos que respecto a sus operaciones emita el Banco de México, así como a la inspección y vigilancia de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.

TRANSITORIO

UNICO.- La presente Resolución surtirá efectos al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 6 de noviembre de 2003.- En términos de lo establecido por el artículo 27 último párrafo del Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el Director General Adjunto de Banca Múltiple, **Armando David Palacios Hernández**.- Rúbrica.- El Director General Adjunto de Análisis Financiero y Vinculación Internacional, **Sadi Lara Reyes**.- Rúbrica.

(R.- 190484)

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL

ACUERDO por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de Jalisco.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Desarrollo Social.

JOSEFINA EUGENIA VAZQUEZ MOTA, Secretaria de Desarrollo Social, con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 36 de la Ley de Planeación; 56 fracciones I y II del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, y 1, 4 y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Social, y

CONSIDERANDO

Que el Decreto del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 determina que el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribirá convenios de coordinación con los gobiernos estatales que impulsen el trabajo corresponsable en materia de superación de la pobreza y marginación y promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario y productivo, los cuales deberán ser publicados en el **Diario Oficial de la Federación**.

Que la Secretaría de Desarrollo Social, en el marco del Programa Hábitat, establece que el gobierno de cada entidad federativa, conjuntamente con la SEDESOL, determinarán, en atención a las necesidades y prioridades locales, las modalidades del Programa Hábitat que serán instrumentadas en la

ciudad o zona metropolitana seleccionada, así como la correspondiente distribución presupuestal, lo cual se formaliza, a través de un Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de los Recursos del Programa Hábitat, conforme a lo previsto en las Reglas de Operación correspondientes al Ejercicio Fiscal 2003, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** el 25 de marzo de 2003, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE PUBLICA EL ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 DESARROLLO SOCIAL CORRESPONDIENTE AL ESTADO DE JALISCO

UNICO.- Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de Recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social con el Estado de Jalisco.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiséis días del mes de diciembre de dos mil tres.- La Secretaria de Desarrollo Social, **Josefina Eugenia Vázquez Mota**.- Rúbrica.

ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 "DESARROLLO SOCIAL" QUE SUSCRIBEN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, A TRAVES DE LA SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL, EN LO SUCESIVO "LA SEDESOL", REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR EL SUBSECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y ORDENACION DEL TERRITORIO, DOCTOR RODOLFO TUIRAN GUTIERREZ, ASISTIDO POR EL DELEGADO EN EL ESTADO DE JALISCO, C. ING. MARTIN F. HERNANDEZ BALDERAS POR OTRA PARTE, EL EJECUTIVO DEL ESTADO DE JALISCO, C. LIC. FRANCISCO JAVIER RAMIREZ ACUÑA, EN LO SUCESIVO "EL ESTADO" REPRESENTADO POR LOS SECRETARIOS DE FINANZAS, EL LIC. IGNACIO NOVOA LOPEZ, DE DESARROLLO URBANO, ARQ. CLAUDIO SAINZ DAVID Y EL COORDINADOR GENERAL DEL COMITE DE PLANEACION PARA EL DESARROLLO DEL ESTADO DE JALISCO, C. ING. EDUARDO ROSALES CASTELLANOS; Y LOS AYUNTAMIENTOS DE TLAQUEPAQUE, TONALA, PUERTO VALLARTA Y ZAPOPAN, EN LO SUCESIVO "LOS MUNICIPIOS", REPRESENTADOS POR SUS PRESIDENTES MUNICIPALES, LOS CC. LIC. JOSE ANTONIO ALVAREZ HERNANDEZ, DR. VICENTE VARGAS LOPEZ, LIC. IGNACIO GUZMAN GARCIA Y DR. MACEDONIO TAMEZ GUAJARDO, EN EL MARCO DEL CONVENIO DE COORDINACION PARA EL DESARROLLO SOCIAL Y HUMANO, SUSCRITO ENTRE LAS PARTES, EN LO SUCESIVO "EL CONVENIO MARCO".

ANTECEDENTES

Conforme al artículo 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribió con el Gobierno del Estado de Jalisco el Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano, que tiene por objeto:

A. Ejecutar programas, acciones y recursos con el fin de trabajar de manera corresponsable en la tarea de superar la pobreza y mejorar las condiciones sociales y económicas de la población, mediante la instrumentación de políticas públicas que promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario y productivo, con equidad y seguridad, atendiendo al mismo tiempo, el desafío de conducir el desarrollo urbano y territorial.

B. Vincular las acciones de los programas sectoriales, regionales, institucionales y especiales que lleve a cabo el Ejecutivo Federal a través de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, con las de los respectivos programas estatales, con el propósito de que las acciones que se convenga realizar en la entidad federativa, con la participación que, en su caso, corresponda a los municipios interesados, sean congruentes con la planeación para el desarrollo integral del Estado y con la planeación nacional del desarrollo.

C. Conjuntar esfuerzos en materia de planeación, diseño, implementación y evaluación de programas y políticas sociales, en el desarrollo de un padrón único de beneficiarios y en el intercambio de información y desarrollo de instrumentos para la medición del desarrollo humano.

Conforme a lo establecido en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003
y de acuerdo con lo estipulado en el Convenio de Coordinación citado, éste operará a través de la suscripción de acuerdos o convenios de coordinación o concertación y anexos de ejecución anuales, en los que se estipulará la distribución de recursos, la realización de los programas, proyectos, acciones, obras y servicios, los recursos económicos aplicables, su vigencia, la aportación económica de las partes y otorgando la participación que, en su caso, corresponda a los municipios.

"LA SEDESOL" manifiesta que para efectos de este Acuerdo de Coordinación obtuvo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de la Dirección General de Programación y Presupuesto, la autorización correspondiente para comprometer recursos para el presente ejercicio fiscal a través del oficio de autorización número OM/DGPP/410.20/00143/03 de fecha 22 de enero de 2003.

Con base en lo antes expuesto y con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 33, 34 y 44 de la Ley de Planeación; 1o., 2o. y 25 de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal; 1o., 6, 7, 8, 48, 49, 50 y 51 de la Ley General de Asentamientos Humanos; 54 y 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003; en los artículos 6, 7 y 43 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Social, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 13 de septiembre de 2001; en el Acuerdo por el que se delegan facultades a los titulares de las delegaciones de la Secretaría de Desarrollo Social en las entidades federativas, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 31 de octubre de 2001; en el Acuerdo por el que se emiten y publican las Reglas de Operación del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 "Desarrollo Social"; las cláusulas primera, segunda y séptima del Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano del Estado de Jalisco, así como en lo previsto por los artículos 2, 15 fracción VI, 36, 46 y 50 fracciones X, XI, XVIII, XIX, XXII y XXIII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Jalisco; 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14 y 19 fracciones I y II, 20, 21 y 22 fracciones I, II, IV, IX, XIX, XX y XXI, 23 fracciones I, II, XIV y XVI, 24 y 30 fracciones VII, XXXII y XXXIV, 31 fracciones III, VIII, XXII y XXXVI, 39 fracciones I, VII, VIII, X, XV y XVIII, 41 fracciones I, II, III, XIII, XV, XVI y XXII y artículo 48 fracción V de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco; artículos 1 y 4 fracciones II, IV, V, VI, IX y X, y 6 fracciones I, III, VII y IX del Decreto de Creación del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado; en los artículos 1 y 2 fracción III, 3 y 4 fracciones I, II y VI, 5, 6, 9, 10, 17 y 18 fracciones I, IV y VIII y 72 de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus municipios; artículo 37 fracciones V, IX y X; 38 fracciones V y VII; 47 fracción II y XII, 48 fracción VI, 52 fracción II, 124 y 125 de la Ley de Gobierno y Administración Pública Municipal; artículos 4 y 5 fracciones XII, 7 fracciones II, III y IV, 10 fracciones III y XIV, 11 fracciones VII, XV, XXIX y XXXI, 27, 41, 43, 44, 48, 53, 179, 301, 384, 386, 387 y 388 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Jalisco, las partes han decidido establecer sus compromisos con arreglo a las siguientes:

CLAUSULAS

CAPITULO I. DEL OBJETO

PRIMERA. El presente Acuerdo de Coordinación tiene por objeto coordinar las acciones y recursos del Programa Hábitat entre "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS", a través de un esfuerzo conjunto y complementario que impulse el trabajo corresponsable del Programa Hábitat en las ciudades y zonas urbano-marginadas seleccionadas.

SEGUNDA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" se comprometen a adoptar un esquema de aportación complementario en el Programa materia del presente Acuerdo, conforme al presupuesto autorizado a cada orden de gobierno.

La ejecución del Programa Hábitat tendrá su sustento en propuestas de inversión, en las que se consigne la información correspondiente a la inversión federal, estatal y, en su caso, municipal, con apego a lo establecido en las Reglas de Operación del Programa, precisando si estas últimas corresponden a la modalidad de complementariedad o coparticipación.

CAPITULO II. DE LA DETERMINACION DE LAS CIUDADES Y MUNICIPIOS POR APOYAR

TERCERA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" promoverán que sus acciones se ejecuten en un marco de concurrencia y articulación de esfuerzos dirigidos a aquellas zonas urbano-marginadas en ciudades y zonas metropolitanas seleccionadas que por sus condiciones de pobreza y marginación así lo requieran, de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos en las Reglas de Operación, asimismo, se brindará atención diferenciada con apoyos específicos a la población en situación de pobreza, así como a las prioridades locales en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, de conformidad con lo establecido en la cláusula tercera de "EL CONVENIO MARCO", por lo que las partes convienen la atención a las siguientes zonas urbano-marginadas:

Ciudad	Municipio	Zona urbano-marginada	Características
Puerto Vallarta	Puerto Vallarta	En los polígonos: 687, 688, 690, 691, 692, 704, 708, 711, 724, 1810, 1811 y 1812	1,300 familias
Zapopan	Zapopan	En los polígonos: 667, 677, 679, 727, 680, 681, 705, 728, 733 y 748	1,920 familias
Tlaquepaque	Tlaquepaque	En los polígonos: 718, 741, 745, 747, 750, 752, 755, 758, 765, 769, 771, 772, 774, 776, 780 y 781	1,920 familias
Tonalá	Tonalá	En los polígonos 689, 696, 700, 720, 725, 729, 730, 732, 740, 742, 743, 762, 777, 1491 y 1494	1,280 familias

CAPITULO III. DEL FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA HABITAT

III.1 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LOS ORDENES DE GOBIERNO

Distribución Federal

CUARTA. "LA SEDESOL" asignará a "EL ESTADO" y, en su caso, por conducto de éste a "LOS MUNICIPIOS", recursos presupuestarios federales del Programa Hábitat previstos en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, conforme a lo establecido en el artículo 56 de dicho ordenamiento legal, las Reglas de Operación del Programa, por la cantidad total de: $40'124,534.00 (cuarenta millones ciento veinticuatro mil quinientos treinta y cuatro pesos 00/100 M.N.).

Dichos recursos serán destinados en las modalidades del Programa Hábitat, conforme a los criterios establecidos en las Reglas de Operación y sus Lineamientos Específicos.

QUINTA. La ministración de recursos federales para el Programa Hábitat se hará considerando la estacionalidad de gasto y, en su caso, el calendario presupuestario autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través del Sistema Integral de Administración Financiera Federal.

SEXTA. De la aplicación y ejercicio de los recursos señalados será responsable "EL ESTADO" y, en su caso, "LOS MUNICIPIOS", beneficiarios y demás ejecutores, de acuerdo con los instrumentos que se suscriban al efecto y de conformidad con lo establecido en las Reglas de Operación del Programa Hábitat, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** por "LA SEDESOL".

III.2 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DEL ESTADO

Distribución Estatal

SEPTIMA. "EL ESTADO", "LOS MUNICIPIOS" y, en su caso, LOS BENEFICIADOS se comprometen a su vez a aportar recursos en el Programa Hábitat por la cantidad de $53'956,876.00 (cincuenta y tres millones novecientos cincuenta y seis mil ochocientos setenta y seis pesos 00/100 M.N.), para los proyectos y acciones que se ejecutarán en las zonas urbano-marginadas señaladas en la cláusula tercera.

CAPITULO IV. DE LAS METAS

OCTAVA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" convienen en alcanzar con los recursos y esfuerzos convenidos, las siguientes metas, con la reserva de que las metas de Casa de Atención Infantil sólo serán realizadas con recursos de "LA SEDESOL" y "LOS MUNICIPIOS":

Número de familias atendidas	Hectáreas adquiridas para reserva de suelo	Casas de atención infantil instaladas
8,025	58-36-00	52

CAPITULO V. DE LAS RESPONSABILIDADES

NOVENA. El Programa Hábitat se sujetará en su instrumentación, operación, ejecución, evaluación, medición y seguimiento a lo que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las respectivas Reglas de Operación, a las demás disposiciones legales federales aplicables y a los instrumentos jurídicos, técnicos y operativos derivados de las Reglas de Operación.

DECIMA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" convienen en que podrán modificar la asignación de recursos entre zonas urbano-marginadas, cuando por causas justificadas así se requiera. Dichas modificaciones serán acordadas por el Coordinador General del COPLADE y el Delegado de "LA SEDESOL" en la entidad, quienes suscribirán las comunicaciones correspondientes, con la intervención de los representantes de "LOS MUNICIPIOS". Al final del ejercicio, a través de un anexo de ejecución, se especificarán todas y cada una de las asignaciones que se hayan modificado, integrándose al presente Acuerdo de Coordinación.

En ningún caso, se podrá modificar la distribución por modalidades asignadas a la entidad federativa, sin contar con la aprobación a nivel central de "LA SEDESOL".

DECIMA PRIMERA. Las partes se comprometen a:

A) "LA SEDESOL"

a) Cumplir en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a "LOS MUNICIPIOS", la asunción de dichos compromisos deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

c) A través de su Delegación Estatal apoyar en coordinación con "EL ESTADO", las gestiones de autorización y radicación de los recursos en el ámbito de su responsabilidad.

B) "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS"

a) Cumplir en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) A la correcta aplicación de los recursos federales materia del presente Acuerdo de Coordinación que se le asignen, sujetándose para su ejercicio a las Reglas de Operación y demás disposiciones normativas del Programa Hábitat.

c) Que sus dependencias y entidades ejecutoras cumplan con los compromisos asumidos a nivel presupuestario y de metas que involucren tanto recursos federales como estatales, diferenciando para estos efectos su fuente de origen y de aplicación.

d) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a "LOS MUNICIPIOS" la asunción de dichos compromisos, deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

e) En el ámbito de su jurisdicción, como instancia de ejecución de los recursos, elaborar cuando le sea requerida la justificación de las obras y acciones ejecutadas en la entidad federativa. En el caso de que la ejecución corresponda a "LOS MUNICIPIOS", se hará por conducto de "EL ESTADO", conforme a los lineamientos expedidos al efecto.

f) Que conforme a las Reglas de Operación, en su caso, garanticen la aportación correspondiente de los beneficiarios.

CAPITULO VI. DE LOS TRABAJOS DE SEGUIMIENTO, EVALUACION Y CONTROL DE LOS RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT

DECIMA SEGUNDA. "EL ESTADO" asume el compromiso de proporcionar al Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, informes trimestrales de seguimiento del Programa Hábitat, cuando el responsable ejecutor de dichos recursos sea el Ejecutivo Estatal. Para el caso de que el responsable ejecutor sea el municipio, éste informará al Ejecutivo Estatal, el que a su vez informará a "LA SEDESOL" en un lapso de 15 días naturales después de concluido el trimestre correspondiente, conforme a los lineamientos que emita esa dependencia.

"EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS", estos últimos, a través del primero señalado, podrán solicitar a "LA SEDESOL" apoyo, asistencia técnica y capacitación sobre los trabajos de seguimiento, evaluación y control de dichos recursos.

Asimismo, "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y, en su caso, "LOS MUNICIPIOS" colaborarán, en el ámbito de sus respectivas competencias y atribuciones, en la operación de un sistema de información en acciones
de capacitación que apoyen las actividades de medición, seguimiento y evaluación.

DECIMA TERCERA. "LA SEDESOL" promoverá la aplicación de diferentes métodos de captación de información y medición de avances para el seguimiento y evaluación del Programa Hábitat. Para ello, "EL ESTADO" apoyará estas tareas, promoviendo la colaboración de "LOS MUNICIPIOS" y de los beneficiarios, especialmente en lo que corresponde a la captación de la información que se requiera de los estudios de campo.

CAPITULO VII. ESTIPULACIONES FINALES

DECIMA CUARTA. En caso de incumplimiento de los términos del presente instrumento, atribuible a "EL ESTADO" o "LOS MUNICIPIOS", el Ejecutivo Federal con fundamento en lo expresado en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 y las leyes federales aplicables en la materia, a través de "LA SEDESOL", podrá suspender la radicación de recursos o bien solicitar su reintegro, escuchando previamente la opinión de la dependencia estatal competente.

En el supuesto de que "LA SEDESOL" incumpla los términos del presente Acuerdo, "EL ESTADO", después de escuchar la opinión de "LA SEDESOL", podrá suspender las acciones y recursos complementarios suscritos a través del presente instrumento.

DECIMA QUINTA. Las partes acuerdan que los saldos disponibles de los recursos federales, que no se encuentren devengados al término del ejercicio fiscal 2003, se reintegrarán a la Tesorería de la Federación. En cuanto a los rendimientos financieros de dichos saldos, éstos serán reintegrados invariablemente dentro de los primeros cinco días siguientes al mes de su correspondiente generación. En ambos casos los reintegros se efectuarán en los términos de las disposiciones aplicables**.**

DECIMA SEXTA. El presente Acuerdo de Coordinación se podrá revisar, adicionar, modificar o dar por terminado de común acuerdo por las partes. Dichas modificaciones deberán constar por escrito y entrarán en vigor a partir de su suscripción.

DECIMA SEPTIMA. Las partes realizarán las acciones necesarias para cumplir con los compromisos pactados en este Acuerdo de Coordinación. En el evento de que se presenten casos fortuitos o de fuerza mayor que motiven el incumplimiento a lo pactado, la contraparte quedará liberada del cumplimiento de las obligaciones que le son correlativas, debiendo comunicar dichas circunstancias por escrito a la brevedad posible.

DECIMA OCTAVA. Serán causas de inobservancia del presente Acuerdo, las siguientes:

1. El incumplimiento a los lineamientos que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las Reglas de Operación del Programa Hábitat y demás disposiciones jurídica-administrativas aplicables.

2. La aplicación de los recursos federales asignados por medio de este Acuerdo a "EL ESTADO" y a través de éste a "LOS MUNICIPIOS" a fines distintos de los pactados, y

3. La falta de entrega de la información, reportes y demás documentación prevista en este Acuerdo y en los diversos instrumentos derivados del mismo.

DECIMA NOVENA. Este Acuerdo surte sus efectos desde el día primero de enero hasta el treinta y uno de diciembre de dos mil tres y deberá publicarse, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de Planeación, en el **Diario Oficial de la Federación** y en el órgano oficial de difusión del Gobierno del Estado, con el propósito de que la población conozca las acciones coordinadas de la Federación con el Estado.

Este Programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este Programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este Programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente.

Leído que fue y debidamente enterados del alcance y contenido legal, se firma el presente Acuerdo de Coordinación en tres ejemplares, en la ciudad de Zapopan, a los quince días del mes de mayo de dos mil tres.- Por la Secretaría de Desarrollo Social: el Subsecretario de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, **Rodolfo Tuirán Gutiérrez**.- Rúbrica.- El Delegado de la Secretaría de Desarrollo Social en Jalisco,
Martín Hernández Balderas.- Rúbrica.- Por el Estado: el Secretario de Finanzas del Gobierno del Estado de Jalisco, **Ignacio Novoa López**.- Rúbrica.- El Secretario de Desarrollo Urbano del Gobierno del Estado de Jalisco, **Claudio Sainz David**.- Rúbrica.- El Coordinador General del COPLADE Jalisco, **Eduardo Rosales Castellanos**.- Rúbrica.- Por los Municipios: Tlaquepaque, Jalisco: el Presidente Municipal del H. Ayuntamiento de Tlaquepaque, Jalisco, **José Antonio Alvarez Hernández**.- Rúbrica.- El Síndico Municipal, **José de Jesús Reynoso Loza**.- Rúbrica.- Tonalá, Jalisco: el Presidente Municipal del H. Ayuntamiento de Tonalá, Jalisco, **Vicente Vargas López**.- Rúbrica.- El Síndico Municipal, **Roberto Benítez Santillán**.- Rúbrica.- Zapopan, Jalisco: el Presidente Municipal del H. Ayuntamiento de Zapopan, Jalisco, **Macedonio Tamez Guajardo**.- Rúbrica.- El Director Jurídico en Funciones del Síndico por Acuerdo del Ayuntamiento de fecha 2 de abril de 2003, **Jacinto Rodríguez Macías**.- Rúbrica.- Puerto Vallarta, Jalisco: el Presidente Municipal en Funciones del H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta, Jalisco, **Ignacio Guzmán García**.- Rúbrica.- El Síndico Municipal, **Roberto Ascencio Castillo**.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de México.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Desarrollo Social.

JOSEFINA EUGENIA VAZQUEZ MOTA, Secretaria de Desarrollo Social, con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 36 de la Ley de Planeación; 56 fracciones I y II del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, y 1, 4 y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Social, y

CONSIDERANDO

Que el Decreto del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 determina que el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribirá convenios de coordinación con los gobiernos estatales que impulsen el trabajo corresponsable en materia de superación de la pobreza y marginación y promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario y productivo, los cuales, deberán ser publicados en el **Diario Oficial de la Federación**.

Que la Secretaría de Desarrollo Social, en el marco del Programa Hábitat, establece que el gobierno de cada entidad federativa, conjuntamente con la SEDESOL, determinarán, en atención a las necesidades y prioridades locales, las modalidades del Programa Hábitat que serán instrumentadas en la ciudad o zona metropolitana seleccionada, así como la correspondiente distribución presupuestal, lo cual se formaliza, a través de un Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de los Recursos del Programa Hábitat, conforme a lo previsto en las Reglas de Operación correspondientes al Ejercicio Fiscal 2003, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** el 25 de marzo de 2003, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE PUBLICA EL ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 DESARROLLO SOCIAL CORRESPONDIENTE AL ESTADO DE MEXICO

UNICO.- Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de Recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social con el Estado de México.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiséis días del mes de diciembre de dos mil tres.- La Secretaria de Desarrollo Social, **Josefina Eugenia Vázquez Mota**.- Rúbrica.

ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 "DESARROLLO SOCIAL" QUE SUSCRIBEN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, A TRAVES DE LA SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL, EN LO SUCESIVO "LA SEDESOL", REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR EL SUBSECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y ORDENACION DEL TERRITORIO, C. RODOLFO TUIRAN GUTIERREZ, ASISTIDO POR EL DELEGADO EN EL ESTADO DE MEXICO, C. JOSE MARIA JURADO COBOS; POR OTRA PARTE, EL EJECUTIVO DEL ESTADO DE MEXICO, EN LO SUCESIVO "EL ESTADO" REPRESENTADO POR LA SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL Y EL COORDINADOR GENERAL DEL COMITE DE PLANEACION PARA EL DESARROLLO DEL ESTADO DE MEXICO, LOS C. ANA LILIA HERRERA ANZALDO Y EL C. SALVADOR MARTINEZ CERVANTES; Y LOS MUNICIPIOS DE CHIMALHUACAN Y TOLUCA, EN LO SUCESIVO "LOS MUNICIPIOS", REPRESENTADOS POR SUS PRESIDENTES MUNICIPALES, LOS C. JUAN MARTIN LUGO JARAMILLO Y C. JUAN JOSE LOPEZ ZAPIAIN, EN EL MARCO DEL CONVENIO DE COORDINACION PARA EL DESARROLLO SOCIAL Y HUMANO, SUSCRITO ENTRE LAS PARTES, EN LO SUCESIVO "EL CONVENIO MARCO".

ANTECEDENTES

Conforme al artículo 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribió con el Gobierno del Estado de México el Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano, el que tiene por objeto:

A. Ejecutar programas, acciones y recursos con el fin de trabajar de manera corresponsable en la tarea de superar la pobreza y mejorar las condiciones sociales y económicas de la población, mediante la instrumentación de políticas públicas que promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario y productivo, con equidad y seguridad, atendiendo al mismo tiempo, el desafío de conducir el desarrollo urbano y territorial.

B. Vincular las acciones de los programas sectoriales, regionales, institucionales y especiales que lleve a cabo el Ejecutivo Federal a través de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, con las de los respectivos programas estatales, con el propósito de que las acciones que se convenga realizar en la entidad federativa, con la participación que, en su caso, corresponda a los municipios interesados, sean congruentes con la planeación para el desarrollo integral del Estado y con la planeación nacional del desarrollo.

C. Conjuntar esfuerzos en materia de planeación, diseño, implementación y evaluación de programas y políticas sociales, en el desarrollo de un padrón único de beneficiarios y en el intercambio de información y desarrollo de instrumentos para la medición del desarrollo humano.

Conforme a lo establecido en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003
y de acuerdo con lo estipulado en el Convenio de Coordinación citado, éste operará a través de la suscripción de acuerdos o convenios de coordinación o concertación y anexos de ejecución anuales, en los que se estipulará la distribución de recursos, la realización de los programas, proyectos, acciones, obras y servicios, los recursos económicos aplicables, su vigencia, la aportación económica de las partes y otorgando la participación que, en su caso, corresponda a los municipios.

"LA SEDESOL" manifiesta que para efectos de este Acuerdo de Coordinación obtuvo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de la Dirección General de Programación y Presupuesto, la

autorización correspondiente para comprometer recursos para el presente ejercicio fiscal a través del oficio de autorización número OM/DGPP/410.20/00143/03 de fecha 22 de enero de 2003.

Con base en lo antes expuesto y con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 33, 34 y 44 de la Ley de Planeación; 1o., 2o. y 25 de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal; 1o., 6, 7, 8, 48, 49, 50 y 51 de la Ley General de Asentamientos Humanos; 54 y 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003; en los artículos 6, 7 y 43 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Social, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 13 de septiembre de 2001; en el Acuerdo por el que se delegan facultades a los titulares de las delegaciones de la Secretaría de Desarrollo Social en las entidades federativas, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 31 de octubre de 2001; en el Acuerdo por el que se emiten y publican las Reglas de Operación del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 "Desarrollo Social"; las cláusulas primera, segunda y séptima del Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano del Estado de México, así como en lo previsto por los 1o., 65 y 77 fracciones II, VI, XXIII, XXXVIII y XLI, 80, 138 y 139 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 2, 3, 5, 7, 13, 15, 19 fracción VI, 22, 23 y 24 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Estatal; en los artículos 1o., 2, 3, 5, 6, 7, 9, 12, 15, 39, 40, 41, 42, 43 y 44 de la Ley de Planeación del Estado de México y Municipios y 27, 31, 48 fracciones II y IV y 87 fracción I de la Ley Orgánica Municipal del Estado de México; artículos 1.1 fracción IV, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 y 5.6 del Código Administrativo del Estado de México, las partes han decidido establecer sus compromisos con arreglo a las siguientes:

CLAUSULAS

CAPITULO I.- DEL OBJETO

PRIMERA. El presente Acuerdo de Coordinación tiene por objeto coordinar las acciones y recursos del Programa Hábitat entre "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS", a través de un esfuerzo conjunto y complementario que impulse el trabajo corresponsable del Programa Hábitat en las ciudades y zonas urbano-marginadas seleccionadas.

SEGUNDA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" se comprometen a adoptar un esquema de aportación complementario en el Programa materia del presente Acuerdo, conforme al presupuesto autorizado a cada orden de gobierno.

La ejecución del Programa Hábitat tendrá su sustento en propuestas de inversión, en las que se consigne la información correspondiente a la inversión federal, estatal y, en su caso, municipal, con apego a lo establecido en las Reglas de Operación del Programa, precisando si estas últimas corresponden a la modalidad de complementariedad o coparticipación.

CAPITULO II. DE LA DETERMINACION DE LAS CIUDADES Y MUNICIPIOS POR APOYAR

TERCERA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" promoverán que sus acciones se ejecuten en un marco de concurrencia y articulación de esfuerzos dirigidos a aquellas zonas urbano-marginadas en ciudades y zonas metropolitanas seleccionadas que por sus condiciones de pobreza y marginación así lo requieran, de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos en las Reglas de Operación, asimismo, se brindará atención diferenciada con apoyos específicos a la población en situación de pobreza, así como a las prioridades locales en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, de conformidad con lo establecido en la cláusula tercera de "EL CONVENIO MARCO", por lo que las partes convienen la atención a las siguientes zonas urbano-marginadas:

Ciudad	Municipio	Zona urbano-marginada	Características
Toluca	Toluca	Barrio San Gabriel	321 familias
Toluca	Toluca	Barrio San Gabriel y La Concepción	416 familias
Toluca	Toluca	Barrio San Salvador y La Trinidad	609 familias
Toluca	Toluca	La extensión en el polígono 1924	853 familias

Toluca	Toluca	Polígonos 1915, 1917, 1923, 1928, 1931, 1933, 1934 y 1935	1,697 familias
Chimalhuacán	Chimalhuacán	La proporción del polígono 2242	4,462 familias

CAPITULO III. DEL FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA HABITAT

III.1 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LOS ORDENES DE GOBIERNO

Distribución Federal

CUARTA. "LA SEDESOL" asignará a "EL ESTADO" y, en su caso, por conducto de éste a "LOS MUNICIPIOS", recursos presupuestarios federales del Programa Hábitat previstos en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, conforme a lo establecido en el artículo 56 de dicho ordenamiento legal y las Reglas de Operación del Programa por la cantidad total de: $41'790,000.00 (cuarenta y un millones setecientos noventa mil pesos 00/100 M.N.).

Dichos recursos serán destinados en las modalidades del Programa Hábitat, conforme a los criterios establecidos en las Reglas de Operación y sus Lineamientos Específicos.

QUINTA. La ministración de recursos federales para el Programa Hábitat se hará considerando la estacionalidad de gasto y, en su caso, el calendario presupuestario autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través del Sistema Integral de Administración Financiera Federal.

SEXTA. De la aplicación y ejercicio de los recursos señalados será responsable "EL ESTADO" y, en su caso, "LOS MUNICIPIOS", beneficiarios y demás ejecutores, de acuerdo con los instrumentos que se suscriban al efecto y de conformidad con lo establecido en las Reglas de Operación del Programa Hábitat, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** por "LA SEDESOL".

III.2 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DEL ESTADO

Distribución Estatal

SEPTIMA. "EL ESTADO" y, en su caso, "LOS MUNICIPIOS" se comprometen a su vez a aportar recursos en el Programa Hábitat por la cantidad de $41'790,000.00 (cuarenta y un millones setecientos noventa mil pesos 00/100 M.N.), para los proyectos y acciones que se ejecutarán en las zonas urbano-marginadas señaladas en la cláusula tercera.

CAPITULO IV.- DE LAS METAS

OCTAVA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" convienen en alcanzar con los recursos y esfuerzos convenidos, las siguientes metas:

Número de familias atendidas	Hectáreas adquiridas para reserva de suelo	Casas de atención infantil instaladas
8,358	0	68

CAPITULO V. DE LAS RESPONSABILIDADES

NOVENA. El Programa Hábitat se sujetará en su instrumentación, operación, ejecución, evaluación, medición y seguimiento a lo que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las respectivas Reglas de Operación, a las demás disposiciones legales federales aplicables y a los instrumentos jurídicos, técnicos y operativos derivados de las Reglas de Operación.

DECIMA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" convienen en que podrán modificar la asignación de recursos entre zonas urbano-marginadas, cuando por causas justificadas así se requiera. Dichas modificaciones serán acordadas por el Coordinador General del COPLADE y el Delegado de "LA SEDESOL" en la entidad, quienes suscribirán las comunicaciones correspondientes, con la intervención de los representantes de los "MUNICIPIOS". Al final del ejercicio, a través de un anexo de ejecución, se especificarán todas y cada una de las asignaciones que se hayan modificado, integrándose al presente Acuerdo de Coordinación.

En ningún caso, se podrá modificar la distribución por modalidades asignadas a la entidad federativa, sin contar con la aprobación a nivel central de “LA SEDESOL”.

DECIMA PRIMERA.- Las partes se comprometen a:

A) “LA SEDESOL”

a) Cumplir en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a “LOS MUNICIPIOS”, la asunción de dichos compromisos deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

c) A través de su Delegación Estatal apoyar en coordinación con “EL ESTADO“, las gestiones de autorización y radicación de los recursos en el ámbito de su responsabilidad.

B) “EL ESTADO” y “LOS MUNICIPIOS”

a) Cumplir en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) A la correcta aplicación de los recursos federales materia del presente Acuerdo de Coordinación que se le asignen, sujetándose para su ejercicio a las Reglas de Operación y demás disposiciones normativas del Programa Hábitat.

c) Que sus dependencias y entidades ejecutoras cumplan con los compromisos asumidos a nivel presupuestario y de metas que involucren tanto recursos federales como estatales, diferenciando para estos efectos su fuente de origen y de aplicación.

d) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a “LOS MUNICIPIOS” la asunción de dichos compromisos, deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

e) En el ámbito de su jurisdicción, como instancia de ejecución de los recursos, elaborar cuando le sea requerida la justificación de las obras y acciones ejecutadas en la entidad federativa. En el caso de que la ejecución corresponda a “LOS MUNICIPIOS”, se hará por conducto de “EL ESTADO”, conforme a los lineamientos expedidos al efecto.

f) Que conforme a las Reglas de Operación, en su caso, garanticen la aportación correspondiente de los beneficiarios.

CAPITULO VI. DE LOS TRABAJOS DE SEGUIMIENTO, EVALUACION Y CONTROL DE LOS RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT

DECIMA SEGUNDA. “EL ESTADO” asume el compromiso de proporcionar al Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, informes trimestrales de seguimiento del Programa Hábitat, cuando el responsable ejecutor de dichos recursos sea el Ejecutivo Estatal. Para el caso de que el responsable ejecutor sea el municipio, éste informará al Ejecutivo Estatal, el que a su vez informará a “LA SEDESOL” en un lapso de 15 días naturales después de concluido el trimestre correspondiente, conforme a los lineamientos que emita esa dependencia.

“EL ESTADO” y “LOS MUNICIPIOS”, estos últimos, a través del primero señalado, podrán solicitar a “LA SEDESOL” apoyo, asistencia técnica y capacitación sobre los trabajos de seguimiento, evaluación y control de dichos recursos.

Asimismo, “LA SEDESOL”, “EL ESTADO” y, en su caso, “LOS MUNICIPIOS” colaborarán, en el ámbito de sus respectivas competencias y atribuciones, en la operación de un sistema de información en acciones
de capacitación que apoyen las actividades de medición, seguimiento y evaluación.

DECIMA TERCERA. “LA SEDESOL”, promoverá la aplicación de diferentes métodos de captación de información y medición de avances para el seguimiento y evaluación del Programa Hábitat. Para ello,

"EL ESTADO" apoyará estas tareas, promoviendo la colaboración de "LOS MUNICIPIOS" y de los beneficiarios, especialmente en lo que corresponde a la captación de la información que se requiera de los estudios de campo.

CAPITULO VII. ESTIPULACIONES FINALES

DECIMA CUARTA. En caso de incumplimiento de los términos del presente instrumento, atribuible a "EL ESTADO" o "LOS MUNICIPIOS", el Ejecutivo Federal, con fundamento en lo expresado en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 y las leyes federales aplicables en la materia, a través de "LA SEDESOL", podrá suspender la radicación de recursos o bien solicitar su reintegro, escuchando previamente la opinión de la dependencia estatal competente.

En el supuesto de que "LA SEDESOL" incumpla los términos del presente Acuerdo, "EL ESTADO", después de escuchar la opinión de "LA SEDESOL", podrá suspender las acciones y recursos complementarios suscritos a través del presente instrumento.

DECIMA QUINTA. Las partes acuerdan que los saldos disponibles de los recursos federales, que no se encuentren devengados al término del ejercicio fiscal 2003, se reintegrarán a la Tesorería de la Federación. En cuanto a los rendimientos financieros de dichos saldos, éstos serán reintegrados invariablemente dentro de los primeros cinco días siguientes al mes de su correspondiente generación. En ambos casos los reintegros se efectuarán en los términos de las disposiciones aplicables**.**

DECIMA SEXTA. El presente Acuerdo de Coordinación se podrá revisar, adicionar, modificar o dar por terminado de común acuerdo por las partes. Dichas modificaciones deberán constar por escrito y entrarán en vigor a partir de su suscripción.

DECIMA SEPTIMA. Las partes realizarán las acciones necesarias para cumplir con los compromisos pactados en este Acuerdo de Coordinación. En el evento de que se presenten casos fortuitos o de fuerza mayor que motiven el incumplimiento a lo pactado, la contraparte quedará liberada del cumplimiento de las obligaciones que le son correlativas, debiendo comunicar dichas circunstancias por escrito a la brevedad posible.

DECIMA OCTAVA. Serán causas de inobservancia del presente Acuerdo, las siguientes:

1. El incumplimiento a los lineamientos que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las Reglas de Operación del Programa Hábitat y demás disposiciones jurídica-administrativas aplicables;

2. La aplicación de los recursos federales asignados por medio de este Acuerdo a "EL ESTADO" y a través de éste a "LOS MUNICIPIOS" a fines distintos de los pactados, y

3. La falta de entrega de la información, reportes y demás documentación prevista en este Acuerdo y en los diversos instrumentos derivados del mismo.

DECIMA NOVENA. Este Acuerdo surte sus efectos desde el día primero de enero hasta el treinta y uno de diciembre del año de dos mil tres y deberá publicarse, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de Planeación, en el **Diario Oficial de la Federación** y en el órgano oficial de difusión del Gobierno del Estado, con el propósito de que la población conozca las acciones coordinadas de la Federación con el Estado, tomando en consideración que los ayuntamientos se renuevan cada tres años, concluyendo el día 17 de agosto del año de las elecciones para su renovación, de acuerdo a lo establecido por el artículo 16 de la Ley Orgánica Municipal del Estado de México, la vigencia del presente Acuerdo, para quienes firman en representación de los ayuntamientos de los municipios de Chimalhuacán y Toluca, tiene efectos hasta el día 17 de agosto de 2003.

Este Programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este Programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este Programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente.

Leído que fue y debidamente enterados del alcance y contenido legal, se firma el presente Acuerdo de Coordinación en cuatro ejemplares, en la ciudad de Toluca, a los quince días del mes de mayo de dos mil tres.- Por la Secretaría de Desarrollo Social: el Subsecretario de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, **Rodolfo Tuirán Gutiérrez**.- Rúbrica.- El Delegado de la Secretaría de Desarrollo Social en el Estado de México, **José María Jurado Cobos**.- Rúbrica.- Por el Estado: el Secretario de Desarrollo Social, **Ana Lilia Herrera Anzaldo**.- Rúbrica.- El Coordinador General del COPLADEM, **Salvador Martínez Cervantes**.- Rúbrica.- Por los Municipios: el Presidente Municipal de Chimalhuacán, **Juan Martín Lugo Jaramillo**.- Rúbrica.- El Secretario del H. Ayuntamiento de Chimalhuacán, **Marco Antonio Lázaro Cano**.- Rúbrica.- El Presidente Municipal de Toluca, **Juan José López Zapiaín**.- Rúbrica.- El Secretario del H. Ayuntamiento de Toluca, **Roberto Valdés García**.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de Yucatán.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Desarrollo Social.

JOSEFINA EUGENIA VAZQUEZ MOTA, Secretaria de Desarrollo Social, con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 36 de la Ley de Planeación; 56 fracciones I y II del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003; 1, 4 y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Social, y

CONSIDERANDO

Que el Decreto del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 determina que el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribirá convenios de coordinación con los gobiernos estatales que impulsen el trabajo corresponsable en materia de superación de la pobreza y marginación y promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario y productivo, los cuales, deberán ser publicados en el **Diario Oficial de la Federación**.

Que la Secretaría de Desarrollo Social, en el marco del Programa Hábitat, establece que el gobierno de cada entidad federativa, conjuntamente con la SEDESOL, determinarán, en atención a las necesidades y prioridades locales, las modalidades del Programa Hábitat que serán instrumentadas en la ciudad o zona metropolitana seleccionada, así como, la correspondiente distribución presupuestal, lo cual se formaliza, a través de un Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de los Recursos del Programa Hábitat, conforme a lo previsto en las Reglas de Operación correspondientes al Ejercicio Fiscal 2003, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación**, el 25 de marzo de 2003, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE PUBLICA EL ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 DESARROLLO SOCIAL CORRESPONDIENTE AL ESTADO DE YUCATAN

UNICO.- Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de Recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social con el Estado de Yucatán.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiséis días del mes de diciembre de dos mil tres.- La Secretaria de Desarrollo Social, **Josefina Eugenia Vázquez Mota**.- Rúbrica.

ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 “DESARROLLO SOCIAL” QUE SUSCRIBEN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, A TRAVES DE LA SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL, EN LO SUCESIVO “LA SEDESOL”, REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR EL SUBSECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y ORDENACION DEL TERRITORIO, DOCTOR RODOLFO TUIRAN GUTIERREZ, ASISTIDO POR EL DELEGADO EN EL ESTADO DE YUCATAN C. LIC. FERNANDO MEDINA GAMBOA; POR OTRA PARTE, EL ESTADO DE YUCATAN, EN LO SUCESIVO “EL ESTADO”, REPRESENTADO POR SU GOBERNADOR CONSTITUCIONAL, SEÑOR PATRICIO JOSE PATRON LAVIADA, CON LA INTERVENCION DE LOS SECRETARIOS DE PLANEACION Y PRESUPUESTO Y COORDINADOR GENERAL DEL COMITE DE PLANEACION PARA EL DESARROLLO DEL ESTADO, INGENIERO ALBERTO REYES CARRILLO, Y DE DESARROLLO SOCIAL, LICENCIADO XAVIER ANTONIO ABREU SIERRA, Y EL MUNICIPIO DE MERIDA, YUCATAN, EN LO SUCESIVO “EL MUNICIPIO”, A TRAVES DE SU AYUNTAMIENTO, REPRESENTADO POR LOS CONTADORES PUBLICOS ANA ROSA PAYAN CERVERA Y JOSE PERFECTO PINTO MATOS, EN SUS CARACTERES RESPECTIVOS DE PRESIDENTA MUNICIPAL Y SECRETARIO DE DICHO AYUNTAMIENTO, ASISTIDOS DE LA LICENCIADA ROCIO CHAVESTE GUTIERREZ, DIRECTORA MUNICIPAL DE DESARROLLO SOCIAL, EN EL MARCO DEL CONVENIO DE COORDINACION PARA EL DESARROLLO SOCIAL Y HUMANO, SUSCRITO ENTRE LAS PARTES, EN LO SUCESIVO “EL CONVENIO MARCO”.

ANTECEDENTES

Conforme al artículo 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribió con el Gobierno del Estado de Yucatán el Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano, que tiene por objeto:

A. Ejecutar programas, acciones y recursos con el fin de trabajar de manera corresponsable en la tarea de superar la pobreza y mejorar las condiciones sociales y económicas de la población, mediante la instrumentación de políticas públicas que promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario
y productivo, con equidad y seguridad, atendiendo al mismo tiempo el desafío de conducir el desarrollo urbano y territorial.

B. Vincular las acciones de los programas sectoriales, regionales, institucionales y especiales que lleve a cabo el Ejecutivo Federal a través de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, con las de los respectivos programas estatales, con el propósito de que las acciones que se convenga realizar en la entidad federativa, con la participación que, en su caso, corresponda a los municipios interesados, sean congruentes con la planeación para el desarrollo integral del Estado
y con la planeación nacional del desarrollo.

C. Conjuntar esfuerzos en materia de planeación, diseño, implementación y evaluación de programas
y políticas sociales, en el desarrollo de un padrón único de beneficiarios y en el intercambio de información y desarrollo de instrumentos para la medición del desarrollo humano.

Conforme a lo establecido en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003
y de acuerdo con lo estipulado en el Convenio de Coordinación citado, éste operará a través de la suscripción de acuerdos o convenios de coordinación o concertación y anexos de ejecución anuales, en los que se estipulará la distribución de recursos, la realización de los programas, proyectos, acciones, obras y servicios, los recursos económicos aplicables, su vigencia, la aportación económica de las partes y otorgando la participación que, en su caso, corresponda a los municipios.

“LA SEDESOL” manifiesta que para efectos de este Acuerdo de Coordinación obtuvo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la autorización correspondiente para comprometer recursos para el presente ejercicio fiscal a través del oficio de autorización número OM/DGPP/410.20/00143/03 de fecha 22 de enero
de 2003.

Con base en lo antes expuesto y con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 33, 34 y 44 de la Ley de Planeación; 1o., 2o. y 25 de la Ley de

Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal; 1o., 6, 7, 8, 48, 49, 50 y 51 de la Ley General de Asentamientos Humanos; 54 y 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, en los artículos 6, 7 y 43 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Social, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 13 de septiembre de 2001; en el Acuerdo por el que se delegan facultades a los titulares de las delegaciones de la Secretaría de Desarrollo Social en las entidades federativas, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 31 de octubre de 2001; en el Acuerdo por el que se emiten y publican las Reglas de Operación del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 "Desarrollo Social"; las cláusulas primera, segunda y séptima del Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano del Estado de Yucatán, y por los artículos 55, 60 y 87 fracción IX de la Constitución Política del Estado de Yucatán; 7, 8, 9, 11, 15, 16 y 35 fracción IV y 45 fracciones III, V y VII de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Yucatán; los artículos 18 y 20 fracciones IV y VIII de la Ley Estatal de Planeación; en los artículos 38 fracción I inciso g) y 40 de la Ley Orgánica de los Municipios del Estado de Yucatán, y en el artículo 6 fracciones I, III, V, XII y XIII de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado de Yucatán, las partes han decidido establecer sus compromisos con arreglo a las siguientes:

CLAUSULAS

CAPITULO I.- DEL OBJETO

PRIMERA. El presente Acuerdo de Coordinación tiene por objeto coordinar las acciones y recursos del Programa Hábitat entre "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "EL MUNICIPIO", a través de un esfuerzo conjunto
y complementario que impulse el trabajo corresponsable de dicho programa en las ciudades y zonas urbano-marginadas seleccionadas.

SEGUNDA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "EL MUNICIPIO" se comprometen a adoptar un esquema de aportación complementario en el Programa materia del presente Acuerdo, conforme al presupuesto autorizado a cada orden de gobierno.

La ejecución del Programa Hábitat tendrá su sustento en propuestas de inversión, en las que se consigne la información correspondiente a la inversión federal, estatal y, en su caso, municipal, con apego a lo establecido en las Reglas de Operación del Programa, precisando si estas últimas corresponden a la modalidad de complementariedad o coparticipación.

CAPITULO II.- DE LA DETERMINACION DE LAS CIUDADES Y MUNICIPIOS POR APOYAR

TERCERA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "EL MUNICIPIO" promoverán que sus acciones se ejecuten en un marco de concurrencia y articulación de esfuerzos dirigidos a aquellas zonas urbano-marginadas en ciudades y zonas metropolitanas seleccionadas, que por sus condiciones de pobreza y marginación así lo requieran, de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos en las Reglas de Operación, asimismo, se brindará atención diferenciada con apoyos específicos a la población en situación de pobreza, así como a las prioridades locales en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, de conformidad con lo establecido en la cláusula tercera de "EL CONVENIO MARCO", por lo que las partes convienen la atención a las siguientes zonas urbano-marginadas:

Ciudad	Municipio	Zona Urbano-marginada	Características
Mérida	Mérida	Polígonos 2411 y 2412 (*)	10,001 Familias en Situación de Pobreza Patrimonial
Mérida	Mérida	Ejido de Caucel, Municipio de Mérida	1,044 Familias

(*) NOTA.- Ver la delimitación de estos Polígonos en el Plano Anexo que forma parte integral de este Acuerdo. El número de familias fue certificado por el Consejo Estatal de Población (COESPO). Para Reserva de Suelo la meta es de 2,598 familias en un polígono aún por definir en el Ejido de Caucel.

CAPITULO III.- DEL FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA HABITAT

III.1 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LOS ORDENES DE GOBIERNO

Distribución Federal

CUARTA. "LA SEDESOL" asignará a "EL ESTADO" y, en su caso, por conducto de éste a "EL MUNICIPIO", recursos presupuestarios federales del Programa Hábitat previstos en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, conforme a lo establecido en el

artículo 56 de dicho ordenamiento legal y las Reglas de Operación del Programa por la cantidad total de: $64'943,760.00 (sesenta y cuatro millones novecientos cuarenta y tres mil setecientos sesenta pesos 00/100 M.N.).

Dichos recursos serán destinados en las modalidades del Programa Hábitat, conforme a los criterios establecidos en las Reglas de Operación y sus Lineamientos Específicos.

QUINTA. La ministración de recursos federales para el Programa Hábitat se hará considerando la estacionalidad de gasto y, en su caso, el calendario presupuestario autorizado por la Secretaría de Hacienda
y Crédito Público, a través del Sistema Integral de Administración Financiera Federal.

SEXTA. De la aplicación y ejercicio de los recursos señalados será responsable **"**EL ESTADO" y, en su caso, "EL MUNICIPIO" beneficiario y demás ejecutores, de acuerdo con los instrumentos que se suscriban al efecto y de conformidad con lo establecido en las Reglas de Operación del Programa Hábitat, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** por "LA SEDESOL" el veinticinco de marzo del presente año.

III.2 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DEL ESTADO

Distribución Estatal

SEPTIMA. "EL ESTADO" y, en su caso, "EL MUNICIPIO" se comprometen a su vez a aportar sus acciones y recursos en el Programa Hábitat por la cantidad de $84'816,550.56 (ochenta y cuatro millones ochocientos dieciséis mil quinientos cincuenta pesos 56/100 M.N.) para los proyectos y acciones que se ejecutarán en las zonas urbano-marginadas señaladas en la cláusula tercera. A esta aportación se deberá sumar la de los beneficiarios en la modalidad de Mejoramiento de Barrios por $6'104,713.44 (seis millones ciento cuatro mil setecientos trece pesos 44/100 M.N.).

CAPITULO IV.- DE LAS METAS

OCTAVA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "EL MUNICIPIO" convienen en alcanzar con los recursos y esfuerzos convenidos, las siguientes metas:

Número de familias atendidas	Hectáreas mínimas adquiridas para Reserva de Suelo	Casas de Atención Infantil instaladas
12,599	94.46	84

***** Estas tres Metas fueron establecidas con base en el documento "Metas Asignadas por Ciudad" de la Coordinación del Programa Hábitat. No están sujetas a reducción alguna.

CAPITULO V.- DE LAS RESPONSABILIDADES

NOVENA. El Programa Hábitat se sujetará en su instrumentación, operación, ejecución, evaluación, medición y seguimiento a lo que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las respectivas Reglas de Operación, a las demás disposiciones legales federales aplicables y a los instrumentos jurídicos, técnicos y operativos derivados de las Reglas de Operación.

DECIMA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "EL MUNICIPIO" convienen en que podrán modificar la asignación de recursos entre zonas urbano-marginadas, cuando por causas justificadas así se requiera. Dichas modificaciones serán acordadas por el Coordinador General del COPLADE y el Delegado de "LA SEDESOL" en la entidad, quienes suscribirán las comunicaciones correspondientes, con la intervención de los representantes de "EL MUNICIPIO". Al final del ejercicio, a través de un anexo de ejecución, se especificarán todas y cada una de las asignaciones que se hayan modificado, integrándose al presente Acuerdo de Coordinación.

En ningún caso se podrá modificar la distribución por modalidades asignadas a la entidad federativa, sin contar con la aprobación a nivel central de "LA SEDESOL".

DECIMA PRIMERA. Las partes se comprometen a:

A) "LA SEDESOL"

a) Cumplir, en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a "EL MUNICIPIO", la asunción de dichos compromisos deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

c) A través de su Delegación Estatal, apoyar en coordinación con "EL ESTADO", las gestiones de autorización y radicación de los recursos en el ámbito de su responsabilidad.

B) "EL ESTADO" y "EL MUNICIPIO"

Se comprometen en la distribución de los recursos:

a) Cumplir, en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) A la correcta aplicación de los recursos federales materia del presente Acuerdo de Coordinación que se le asignen, sujetándose para estos efectos, a las Reglas de Operación y demás disposiciones normativas del Programa Hábitat.

c) Que sus dependencias y entidades ejecutoras cumplan con los compromisos asumidos a nivel presupuestario y de metas que involucren tanto recursos federales como estatales, diferenciando para estos efectos su fuente de origen y de aplicación.

d) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a "EL MUNICIPIO" la asunción de dichos compromisos, deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

e) En el ámbito de su jurisdicción, como instancia de ejecución de los recursos, cuando le sea requerida, elaborar la justificación de las obras y acciones ejecutadas en la entidad federativa. En el caso de que la ejecución corresponda a "EL MUNICIPIO", se hará por conducto de "EL ESTADO", conforme a los lineamientos expedidos al efecto.

f) Que conforme a las Reglas de Operación, en su caso, garanticen la aportación correspondiente de los beneficiarios.

CAPITULO VI.- DE LOS TRABAJOS DE SEGUIMIENTO, EVALUACION Y CONTROL DE LOS RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT

DECIMA SEGUNDA. "EL ESTADO" asume el compromiso de proporcionar al Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, informes trimestrales de seguimiento del Programa Hábitat, cuando el responsable ejecutor de dichos recursos sea el Ejecutivo Estatal. Para el caso de que el responsable ejecutor sea "EL MUNICIPIO", éste informará al Ejecutivo Estatal, el que a su vez informará a "LA SEDESOL" en un lapso de 15 días naturales después de concluido el trimestre correspondiente, conforme a los lineamientos que emita esa dependencia.

"EL ESTADO" y "EL MUNICIPIO", este último, a través del primero señalado, podrán solicitar a "LA SEDESOL" apoyo, asistencia técnica y capacitación sobre los trabajos de seguimiento, evaluación y control de dichos recursos.

Asimismo, "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y, en su caso, "EL MUNICIPIO" colaborarán, en el ámbito de sus respectivas competencias y atribuciones, en la operación de un sistema de información en acciones
de capacitación que apoyen las actividades de medición, seguimiento y evaluación.

DECIMA TERCERA. "LA SEDESOL" promoverá la aplicación de diferentes métodos de captación de información y medición de avances para el seguimiento y evaluación del Programa Hábitat. Para ello,

"EL ESTADO" apoyará estas tareas, promoviendo la colaboración de "EL MUNICIPIO" y de los beneficiarios, especialmente en lo que corresponde a la captación de la información que se requiera de los estudios de campo.

CAPITULO VII.- ESTIPULACIONES FINALES

DECIMA CUARTA. En caso de incumplimiento de los términos del presente instrumento, atribuible a "EL ESTADO" o "EL MUNICIPIO", el Ejecutivo Federal, con fundamento en lo expresado en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 y las leyes federales aplicables de la materia, a través de "LA SEDESOL", podrá suspender la radicación de recursos o bien solicitar su reintegro, escuchando previamente la opinión de la dependencia estatal competente.

En el supuesto de que "LA SEDESOL" incumpla los términos del presente Acuerdo, "EL ESTADO", después de escuchar la opinión de "LA SEDESOL", podrá suspender las acciones y recursos complementarios suscritos a través del presente instrumento**.**

DECIMA QUINTA. Las partes acuerdan que los saldos disponibles de los recursos federales que no se encuentren devengados al término del ejercicio fiscal 2003, se reintegrarán a la Tesorería de la Federación. En cuanto a los rendimientos financieros de dichos saldos, éstos serán reintegrados invariablemente dentro de los primeros cinco días siguientes al mes de su correspondiente generación. En ambos casos los reintegros se efectuarán en los términos de las disposiciones aplicables**.**

DECIMA SEXTA. El presente Acuerdo de Coordinación se podrá revisar, adicionar, modificar o dar por terminado de común acuerdo por las partes. Dichas modificaciones deberán constar por escrito y entrarán en vigor a partir de su suscripción.

DECIMA SEPTIMA. Las partes realizarán las acciones necesarias para cumplir con los compromisos pactados en este Acuerdo de Coordinación. En el evento de que se presenten casos fortuitos o de fuerza mayor que motiven el incumplimiento a lo pactado, la contraparte quedará liberada del cumplimiento de las obligaciones que le son correlativas, debiendo comunicar dichas circunstancias por escrito a la brevedad posible.

DECIMA OCTAVA. Serán causas de inobservancia del presente Acuerdo las siguientes:

1. El incumplimiento a los lineamientos que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las Reglas de Operación del Programa Hábitat y demás disposiciones jurídico-administrativas aplicables.

2. La aplicación de los recursos federales asignados por medio de este Acuerdo a "EL ESTADO" y a través de éste a "EL MUNICIPIO" a fines distintos de los pactados, y

3. La falta de entrega de la información, reportes y demás documentación, prevista en este Acuerdo y en los diversos instrumentos derivados del mismo.

DECIMA NOVENA. Este Acuerdo surte sus efectos desde el día primero de enero hasta el treinta y uno de diciembre del año dos mil tres y deberá publicarse, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de Planeación, en el **Diario Oficial de la Federación** y en el Diario Oficial del Gobierno del Estado, con el propósito de que la población conozca las acciones coordinadas de la Federación con el Estado.

Este Programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este Programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este Programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente.

Leído que fue y debidamente enteradas las partes del alcance y contenido legal, firman el presente Acuerdo de Coordinación en tres ejemplares, en la ciudad de Mérida, Yucatán, a los seis días del mes de mayo de dos mil tres.- Por la Secretaría de Desarrollo Social: el Subsecretario de Desarrollo Urbano y

Ordenación del Territorio, **Rodolfo Tuirán Gutiérrez**.- Rúbrica.- El Delegado, **Fernando Medina Gamboa**.- Rúbrica.- Por el Estado: el Gobernador del Estado de Yucatán, **Patricio José Patrón Laviada**.- Rúbrica.-
El Secretario de Planeación y Presupuesto y Coordinador General del COPLADE Yucatán, **Alberto Reyes Carrillo**.- Rúbrica.- El Secretario de Desarrollo Social, **Xavier Antonio Abreu Sierra**.- Rúbrica.- Por el Municipio: la Presidenta Municipal, **Ana Rosa Payán Cervera**.- Rúbrica.- El Secretario Municipal, **José Perfecto Pinto Matos**.- Rúbrica.- La Directora de Desarrollo Social, **Rocío Chaveste Gutiérrez**.- Rúbrica.

ACUERDO por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la asignación y operación de recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social correspondiente al Estado de Zacatecas.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Desarrollo Social.

JOSEFINA EUGENIA VAZQUEZ MOTA, Secretaria de Desarrollo Social, con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 36 de la Ley de Planeación; 56 fracciones I y II del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003; 1, 4 y 5 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Social, y

CONSIDERANDO

Que el Decreto del Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 determina que el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribirá convenios de coordinación con los gobiernos estatales que impulsen el trabajo corresponsable en materia de superación de la pobreza y marginación y promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario y productivo, los cuales, deberán ser publicados en el **Diario Oficial de la Federación**.

Que la Secretaría de Desarrollo Social, en el marco del Programa Hábitat, establece que el gobierno de cada entidad federativa, conjuntamente con la SEDESOL, determinarán, en atención a las necesidades
y prioridades locales, las modalidades del Programa Hábitat que serán instrumentadas en la ciudad o zona metropolitana seleccionada, así como, la correspondiente distribución presupuestal, lo cual, se formaliza, a través de un Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de los Recursos del Programa Hábitat, conforme a lo previsto en las Reglas de Operación correspondientes al Ejercicio Fiscal 2003, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación**, el 25 de marzo de 2003, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE PUBLICA EL ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 DESARROLLO SOCIAL CORRESPONDIENTE AL ESTADO DE ZACATECAS

UNICO.- Acuerdo por el que se publica el Acuerdo de Coordinación para la Asignación y Operación de Recursos del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 Desarrollo Social con el Estado de Zacatecas.

TRANSITORIO

UNICO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Dado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintiséis días del mes de diciembre de dos mil tres.- La Secretaria de Desarrollo Social, **Josefina Eugenia Vázquez Mota**.- Rúbrica.

ACUERDO DE COORDINACION PARA LA ASIGNACION Y OPERACION DE RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT DEL RAMO ADMINISTRATIVO 20 “DESARROLLO SOCIAL” QUE SUSCRIBEN POR UNA PARTE EL EJECUTIVO FEDERAL, A TRAVES DE LA SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL, EN LO SUCESIVO “LA

SEDESOL", REPRESENTADA EN ESTE ACTO POR EL SUBSECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y ORDENACION DEL TERRITORIO, DOCTOR RODOLFO TUIRAN GUTIERREZ, ASISTIDO POR EL DELEGADO EN EL ESTADO DE ZACATECAS C. LICENCIADO PLACIDO HUMBERTO MORALES VAZQUEZ; POR OTRA PARTE, EL EJECUTIVO DEL ESTADO DE ZACATECAS, EN LO SUCESIVO "EL ESTADO" REPRESENTADO POR EL SECRETARIO DE PLANEACION Y DESARROLLO REGIONAL, SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y EL COORDINADOR EJECUTIVO DEL COMITE DE PLANEACION PARA EL DESARROLLO DEL ESTADO DE ZACATECAS, LOS CC. INGENIERO PEDRO DE LEON MOJARRO, ARQUITECTO HECTOR CASTANEDO QUIRARTE Y EL LICENCIADO FAUSTO A. YAÑEZ ALEMAN; Y LOS MUNICIPIOS DE GUADALUPE Y ZACATECAS, EN LO SUCESIVO "LOS MUNICIPIOS", REPRESENTADOS POR SUS PRESIDENTES MUNICIPALES, LOS CC. INGENIERO MANUEL FELIPE ALVAREZ CALDERON Y LICENCIADO MIGUEL ALONSO REYES, EN EL MARCO DEL CONVENIO DE COORDINACION PARA EL DESARROLLO SOCIAL Y HUMANO, SUSCRITO ENTRE LAS PARTES, EN LO SUCESIVO "EL CONVENIO MARCO".

ANTECEDENTES

Conforme al artículo 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, suscribió con el Gobierno del Estado de Zacatecas el Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano, el que tiene por objeto:

A. Ejecutar programas, acciones y recursos con el fin de trabajar de manera corresponsable en la tarea de superar la pobreza y mejorar las condiciones sociales y económicas de la población, mediante la instrumentación de políticas públicas que promuevan el desarrollo humano, familiar, comunitario
y productivo, con equidad y seguridad, atendiendo al mismo tiempo, el desafío de conducir el desarrollo urbano y territorial.

B. Vincular las acciones de los programas sectoriales, regionales, institucionales y especiales que lleve a cabo el Ejecutivo Federal a través de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, con las de los respectivos programas estatales, con el propósito de que las acciones que se convenga realizar en la entidad federativa, con la participación que, en su caso, corresponda a los municipios interesados, sean congruentes con la planeación para el desarrollo integral del Estado y con la planeación nacional del desarrollo.

C. Conjuntar esfuerzos en materia de planeación, diseño, implementación y evaluación de programas
y políticas sociales, en el desarrollo de un padrón único de beneficiarios y en el intercambio de información y desarrollo de instrumentos para la medición del desarrollo humano.

Conforme a lo establecido en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003
y de acuerdo con lo estipulado en el Convenio de Coordinación citado, éste operará a través de la suscripción de acuerdos o convenios de coordinación o concertación y anexos de ejecución anuales, en los que se estipulará la distribución de recursos, la realización de los programas, proyectos, acciones, obras y servicios, los recursos económicos aplicables, su vigencia, la aportación económica de las partes y otorgando la participación que, en su caso, corresponda a los municipios.

"LA SEDESOL" manifiesta que para efectos de este Acuerdo de Coordinación obtuvo de la Dirección General de Programación y Presupuesto de la misma Secretaría la autorización correspondiente para comprometer recursos para el presente ejercicio fiscal a través del oficio de autorización número OM/DGPP/410.20/00143/03 de fecha 22 de enero de 2003.

Con base en lo antes expuesto y con fundamento en los artículos 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 33, 34 y 44 de la Ley de Planeación; 1o., 2o. y 25 de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal; 1o., 6, 7, 8, 48, 49, 50 y 51 de la Ley General de Asentamientos Humanos; 54 y 56 del Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, en los artículos 6, 7 y 43 del Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo

Social, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 13 de septiembre de 2001; en el Acuerdo por el que se delegan facultades a los titulares de las delegaciones de la Secretaría de Desarrollo Social en las entidades federativas, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 31 de octubre de 2001; en el Acuerdo por el que se emiten y publican las Reglas de Operación del Programa Hábitat del Ramo Administrativo 20 "Desarrollo Social"; las cláusulas primera, segunda y séptima del Convenio de Coordinación para el Desarrollo Social y Humano del Estado de Zacatecas, así como en lo previsto por los artículos 2, 6, 8, 10 y 24 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Estatal; en los artículos 5, 6, 8, 21 y 22 de la Ley de Planeación en el Estado de Zacatecas; en los artículos 1, 3, 17 y 19 del Código Urbano del Estado de Zacatecas, y artículo 4 fracciones III y IV, 49 fracciones XVII y XXVII incisos b y k de la Ley Orgánica del Municipio del Estado de Zacatecas, las partes han decidido establecer sus compromisos con arreglo a las siguientes:

CLAUSULAS

CAPITULO I.- DEL OBJETO

PRIMERA. El presente Acuerdo de Coordinación tiene por objeto coordinar las acciones y recursos del Programa Hábitat entre **"**LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS", a través de un esfuerzo conjunto y complementario que impulse el trabajo corresponsable del Programa Hábitat en las ciudades y zonas urbano-marginadas seleccionadas.

SEGUNDA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" se comprometen a adoptar un esquema de aportación complementario en el Programa materia del presente Acuerdo, conforme al presupuesto autorizado a cada orden de gobierno.

La ejecución del Programa Hábitat tendrá su sustento en propuestas de inversión, en las que se consigne la información correspondiente a la inversión federal, estatal y, en su caso, municipal, con apego a lo establecido en las Reglas de Operación del Programa, precisando si estas últimas corresponden a la modalidad de complementariedad o coparticipación.

CAPITULO II.- DE LA DETERMINACION DE LAS CIUDADES Y MUNICIPIOS POR APOYAR

TERCERA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" promoverán que sus acciones se ejecuten en un marco de concurrencia y articulación de esfuerzos dirigidos a aquellas zonas urbano-marginadas en ciudades y zonas metropolitanas seleccionadas que por sus condiciones de pobreza y marginación así lo requieran, de acuerdo con los criterios de elegibilidad establecidos en las Reglas de Operación, asimismo, se brindará atención diferenciada con apoyos específicos a la población en situación
de pobreza, así como a las prioridades locales en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, de conformidad con lo establecido en la cláusula tercera de "EL CONVENIO MARCO", por lo que las partes convienen la atención a las siguientes zonas urbano-marginadas:

Ciudad	Municipio	Zona Urbano-marginada	Características
Guadalupe	Guadalupe	Polígonos en pobreza urbana identificados con los números 432, 433, 436, 437, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 1429, 1430, 1432, 1433, 1836 y 1838	Barrios o Polígonos seleccionados de acuerdo a las reglas de operación del Programa
Zacatecas	Zacatecas	Polígonos en pobreza urbana identificados con los números 434, 435, 438, 439, 440, 1431 y 1837	Barrios o Polígonos seleccionados de acuerdo a las reglas de operación del Programa

CAPITULO III.- DEL FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA HABITAT

III.1 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DE LOS ORDENES DE GOBIERNO

Distribución Federal

CUARTA. "LA SEDESOL" asignará a "EL ESTADO" y, en su caso, por conducto de éste a "LOS MUNICIPIOS", recursos presupuestarios federales del Programa Hábitat previstos en el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, conforme a lo establecido en el artículo 56 de dicho ordenamiento legal y las Reglas de Operación del Programa por la cantidad total de: $12'154'881.00 (doce millones ciento cincuenta y cuatro mil ochocientos ochenta y un pesos 00/100 M.N.).

Dichos recursos serán destinados en las modalidades del Programa Hábitat, conforme a los criterios establecidos en las Reglas de Operación y sus Lineamientos Específicos.

QUINTA. La ministración de recursos federales para el Programa Hábitat se hará considerando la estacionalidad de gasto y, en su caso, el calendario presupuestario autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través del Sistema Integral de Administración Financiera Federal.

SEXTA. De la aplicación y ejercicio de los recursos señalados será responsable "EL ESTADO" y, en su caso, "LOS MUNICIPIOS", beneficiarios y demás ejecutores, de acuerdo con los instrumentos que se suscriban al efecto y de conformidad con lo establecido en las Reglas de Operación del Programa Hábitat, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** por "LA SEDESOL".

III.2 ASIGNACIONES PRESUPUESTARIAS DEL ESTADO

Distribución Estatal

SEPTIMA. "EL ESTADO" y, en su caso, "LOS MUNICIPIOS" se comprometen a su vez a aportar recursos en el Programa Hábitat por la cantidad de $17'016,833.00 (diecisiete millones dieciséis mil ochocientos treinta y tres pesos 00/100 M.N.) para los proyectos y acciones que se ejecutarán en las zonas urbano-marginadas señaladas en la cláusula tercera.

CAPITULO IV.- DE LAS METAS

OCTAVA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" convienen en alcanzar con los recursos
y esfuerzos convenidos, las siguientes metas:

Número de familias atendidas	Hectáreas adquiridas para Reserva de Suelo	Casas de Atención Infantil instaladas
2,360	17.68	16

CAPITULO V.- DE LAS RESPONSABILIDADES

NOVENA. El Programa Hábitat se sujetará en su instrumentación, operación, ejecución, evaluación, medición y seguimiento a lo que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las respectivas Reglas de Operación, a las demás disposiciones legales federales aplicables y a los instrumentos jurídicos, técnicos y operativos derivados de las Reglas de Operación.

DECIMA. "LA SEDESOL", "EL ESTADO" y "LOS MUNICIPIOS" convienen en que podrán modificar la asignación de recursos entre zonas urbano-marginadas, cuando por causas justificadas así se requiera. Dichas modificaciones serán acordadas por el Coordinador General del COPLADE y el Delegado de "LA SEDESOL" en la entidad, quienes suscribirán las comunicaciones correspondientes, con la intervención de los representantes de los "MUNICIPIOS". Al final del ejercicio, a través de un anexo de ejecución, se especificarán todas y cada una de las asignaciones que se hayan modificado, integrándose al presente Acuerdo de Coordinación.

En ningún caso, se podrá modificar la distribución por modalidades asignadas a la entidad federativa, sin contar con la aprobación a nivel central de "LA SEDESOL".

DECIMA PRIMERA. Las partes se comprometen a:

A) "LA SEDESOL"

a) Cumplir en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a “LOS MUNICIPIOS”, la asunción de dichos compromisos deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

c) A través de su Delegación Estatal apoyar en coordinación con **“**EL ESTADO“, las gestiones de autorización y radicación de los recursos en el ámbito de su responsabilidad.

B) “EL ESTADO” y “LOS MUNICIPIOS”

Se comprometen en la distribución de los recursos:

a) Cumplir en el ámbito de su responsabilidad, lo que señalan las Reglas de Operación y los Lineamientos Específicos del Programa Hábitat.

b) A la correcta aplicación de los recursos federales materia del presente Acuerdo de Coordinación, que se le asignen, sujetándose para estos efectos para su ejercicio a las Reglas de Operación y demás disposiciones normativas del Programa Hábitat.

c) Que sus dependencias y entidades ejecutoras cumplan con los compromisos asumidos a nivel presupuestario y de metas que involucren tanto recursos federales como estatales, diferenciando para estos efectos su fuente de origen y de aplicación.

d) Que cuando en la ejecución de los proyectos, obras o acciones financiados por el Programa Hábitat corresponda a “LOS MUNICIPIOS” la asunción de dichos compromisos, deberá ser con la participación de los tres órdenes de gobierno y, en su caso, con organizaciones de la sociedad civil y la población beneficiaria.

e) En el ámbito de su jurisdicción, como instancia de ejecución de los recursos, elaborar cuando le sea requerida la justificación de las obras y acciones ejecutadas en la entidad federativa. En el caso de que la ejecución corresponda a “LOS MUNICIPIOS”, se hará por conducto de “EL ESTADO”, conforme a los lineamientos expedidos al efecto.

f) Que conforme a las Reglas de Operación, en su caso, garanticen la aportación correspondiente de los beneficiarios.

CAPITULO VI.- DE LOS TRABAJOS DE SEGUIMIENTO, EVALUACION Y CONTROL DE LOS RECURSOS DEL PROGRAMA HABITAT

DECIMA SEGUNDA. “EL ESTADO” asume el compromiso de proporcionar al Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, informes trimestrales de seguimiento del Programa Hábitat, cuando el responsable ejecutor de dichos recursos sea el Ejecutivo Estatal. Para el caso de que el responsable ejecutor sea el municipio, éste informará al Ejecutivo Estatal, el que a su vez informará a “LA SEDESOL” en un lapso de 15 días naturales después de concluido el trimestre correspondiente, conforme a los lineamientos que emita esa dependencia,

“EL ESTADO” y “LOS MUNICIPIOS”, estos últimos, a través del primero señalado, podrán solicitar a “LA SEDESOL” apoyo, asistencia técnica y capacitación sobre los trabajos de seguimiento, evaluación y control de dichos recursos.

Asimismo, “LA SEDESOL”, “EL ESTADO” y, en su caso, “LOS MUNICIPIOS” colaborarán, en el ámbito de sus respectivas competencias y atribuciones, en la operación de un sistema de información en acciones
de capacitación que apoyen las actividades de medición, seguimiento y evaluación.

DECIMA TERCERA. “LA SEDESOL” promoverá la aplicación de diferentes métodos de captación de información y medición de avances para el seguimiento y evaluación del Programa Hábitat. Para ello, “EL ESTADO” apoyará estas tareas, promoviendo la colaboración de “LOS MUNICIPIOS” y de los beneficiarios, especialmente en lo que corresponde a la captación de la información que se requiera de los estudios de campo.

CAPITULO VII.- ESTIPULACIONES FINALES

DECIMA CUARTA. En caso de incumplimiento de los términos del presente instrumento, atribuible a "EL ESTADO" o "LOS MUNICIPIOS", el Ejecutivo Federal, con fundamento en lo expresado en el Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003 y las leyes federales aplicables de la materia, a través de "LA SEDESOL", podrá suspender la radicación de recursos o bien solicitar su reintegro, escuchando previamente la opinión de la dependencia estatal competente.

En el supuesto de que "LA SEDESOL" incumpla los términos del presente Acuerdo, "EL ESTADO", después de escuchar la opinión de "LA SEDESOL", podrá suspender las acciones y recursos complementarios suscritos a través del presente instrumento.

DECIMA QUINTA. Las partes acuerdan que los saldos disponibles de los recursos federales, que no se encuentren devengados al término del ejercicio fiscal 2003, se reintegrarán a la Tesorería de la Federación. En cuanto a los rendimientos financieros de dichos saldos, éstos serán reintegrados invariablemente dentro de los primeros cinco días siguientes al mes de su correspondiente generación. En ambos casos los reintegros se efectuarán en los términos de las disposiciones aplicables.

DECIMA SEXTA. El presente Acuerdo de Coordinación se podrá revisar, adicionar, modificar o dar por terminado de común acuerdo por las partes. Dichas modificaciones deberán constar por escrito y entrarán en vigor a partir de su suscripción.

DECIMA SEPTIMA. Las partes realizarán las acciones necesarias para cumplir con los compromisos pactados en este Acuerdo de Coordinación. En el evento de que se presenten casos fortuitos o de fuerza mayor que motiven el incumplimiento a lo pactado, la contraparte quedará liberada del cumplimiento de las obligaciones que le son correlativas, debiendo comunicar dichas circunstancias por escrito a la brevedad posible.

DECIMA OCTAVA. Serán causas de inobservancia del presente Acuerdo, las siguientes:

1. El incumplimiento a los lineamientos que establece el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal 2003, a las Reglas de Operación del Programa Hábitat y demás disposiciones jurídicas-administrativas aplicables.

2. La aplicación de los recursos federales asignados por medio de este Acuerdo a "EL ESTADO" y a través de éste a "LOS MUNICIPIOS" a fines distintos de los pactados, y

3. La falta de entrega de la información, reportes y demás documentación prevista en este Acuerdo y en los diversos instrumentos derivados del mismo.

DECIMA NOVENA. Este Acuerdo surte sus efectos desde el día primero de enero hasta el treinta y uno de diciembre del año dos mil tres y deberá publicarse, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de Planeación, en el **Diario Oficial de la Federación** y en el órgano oficial de difusión del Gobierno del Estado, con el propósito de que la población conozca las acciones coordinadas de la Federación con el Estado.

Este Programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este Programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este Programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo con la Ley aplicable y ante la autoridad competente.

Leído que fue y debidamente enterados del alcance y contenido legal, se firma el presente Acuerdo de Coordinación en tres ejemplares, en la ciudad de Zacatecas, a los once días del mes de abril de dos mil tres.- Por la Secretaría de Desarrollo Social, El Subsecretario de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, **Rodolfo Tuirán Gutiérrez**.- Rúbrica.- El Delegado, **Plácido Humberto Morales Vázquez**.- Rúbrica.- Por el Estado: El Secretario de Planeación y Desarrollo Regional, **Pedro de León Mojarro**.- Rúbrica.- El Secretario de Obras Públicas, **Héctor Castanedo Quirarte**.- Rúbrica.- El Coordinador Ejecutivo del COPLADEZ, **Fausto A. Yáñez Alemán**.- Rúbrica.- Por los Municipios: El Presidente Municipal de Zacatecas, **Miguel Alonso Reyes**.- Rúbrica.- El Presidente Municipal de Guadalupe, **Manuel Felipe Alvarez Calderón**.- Rúbrica.- Testigo de Honor: el Gobernador del Estado de Zacatecas, **Ricardo Monreal Avila**.- Rúbrica.

SECRETARIA DE ECONOMIA

REGLAMENTO Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 17, 18 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 69-E, 69-F y 69-G de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, he tenido a bien expedir el siguiente

REGLAMENTO INTERIOR DE LA COMISIÓN FEDERAL DE MEJORA REGULATORIA

TÍTULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 1.- El presente Reglamento tiene por objeto regular la organización y funcionamiento de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, así como la manera en que se llevarán a cabo las suplencias respectivas.

Artículo 2.- La Comisión Federal de Mejora Regulatoria es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Economía, que cuenta con autonomía técnica y operativa para el ejercicio de sus atribuciones, en términos del Título Tercero A de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, de este Reglamento y de las demás disposiciones que resulten aplicables.

Artículo 3.- Para efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

I.	Comisión:	la Comisión Federal de Mejora Regulatoria;
II.	Consejo:	el Consejo Federal para la Mejora Regulatoria a que se refiere el artículo 69-F de la Ley;
III.	Dependencias y organismos descentralizados:	las dependencias de la Administración Pública Federal Centralizada incluyendo sus órganos administrativos desconcentrados, así como los organismos descentralizados de la Administración Pública Federal Paraestatal, conforme a lo dispuesto por el artículo 1 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
IV.	Ley:	la Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
V.	Registro:	el Registro Federal de Trámites y Servicios;
VI.	Secretaría:	la Secretaría de Economía, y
VII.	Titular:	el Director General de la Comisión.

Artículo 4.- El presupuesto de la Comisión proviene del Presupuesto de Egresos de la Federación aprobado por la H. Cámara de Diputados y su ejercicio se sujetará a la normatividad que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para las unidades de gasto autónomo.

Artículo 5.- El Titular determinará mediante acuerdo que será publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el calendario anual de suspensión de labores de la Comisión, en términos del segundo párrafo del artículo 28 de la Ley.

Los días en que la Comisión suspenda sus labores conforme a lo dispuesto en el párrafo anterior, serán considerados como inhábiles para todos los efectos legales. El Titular de la Comisión podrá habilitar días inhábiles, cuando así lo requiera el asunto.

TÍTULO SEGUNDO
DE LA ORGANIZACIÓN Y ATRIBUCIONES DE LA COMISIÓN

CAPÍTULO I
De la organización de la Comisión

Artículo 6.- El Titular de la Comisión será designado en términos del artículo 69-G de la Ley.

Artículo 7.- Al frente de la Comisión estará el Titular, quien para el ejercicio de sus atribuciones se auxiliará de las unidades administrativas siguientes:

I. Coordinación General de Mejora Regulatoria Sectorial;

II. Coordinación General de Mejora Regulatoria de Servicios y de Asuntos Jurídicos;

III. Coordinación General de Mejora Regulatoria Institucional;

IV. Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio;

V. Coordinación General de Proyectos Especiales, y

VI. Coordinación Ejecutiva.

Artículo 8.- Las Coordinaciones Generales y la Coordinación Ejecutiva de la Comisión estarán a cargo de los Coordinadores que al efecto nombre el Titular, quienes se auxiliarán de los Directores de Área, Subdirectores, Jefes de Departamento, Analistas y demás personal técnico y administrativo que sea requerido para el debido ejercicio de sus atribuciones y de conformidad con el presupuesto autorizado.

CAPÍTULO II
De las atribuciones del Titular

Artículo 9.- El trámite y resolución de los asuntos competencia de la Comisión, corresponden originariamente a su Titular, quien tiene las siguientes atribuciones:

I. Interpretar para efectos administrativos el Título Tercero A de la Ley;

II. Revisar el marco regulatorio nacional, diagnosticar su aplicación y elaborar para su propuesta al Titular del Ejecutivo Federal, proyectos de disposiciones legislativas y administrativas, así como programas para mejorar la regulación en actividades o sectores económicos específicos, tanto a nivel federal como estatal y municipal, conforme a los convenios de colaboración que, en su caso se celebren, en estos dos últimos casos;

III. Conducir la formalización de los proyectos de disposiciones legislativas y administrativas que elabore con base en la fracción anterior, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables;

IV. Establecer los calendarios para que las dependencias y organismos descentralizados presenten a la Comisión sus programas de mejora regulatoria y sus reportes periódicos sobre los avances en la ejecución de éstos, así como expedir los lineamientos para la elaboración de dichos programas y reportes;

V. Hacer públicos los programas de mejora regulatoria y los reportes periódicos de avance en la ejecución de éstos, que presenten las dependencias y organismos descentralizados en términos de la fracción II del artículo 69-D de la Ley; formular su opinión sobre dichos programas y reportes y hacerla pública conforme a lo dispuesto en el último párrafo del artículo 69-D de la Ley;

VI. Expedir el manual de elaboración de manifestaciones de impacto regulatorio;

VII. Hacer públicos, a través de los medios idóneos y de acuerdo con lo que establece la Ley y la regulación aplicable en materia de acceso a la información pública gubernamental:

a) Los anteproyectos y manifestaciones de impacto regulatorio que reciba;

b) Los dictámenes que emita conforme al artículo 69-J de la Ley;

c) Las autorizaciones y exenciones previstas en el segundo párrafo del artículo 69-H de dicho ordenamiento, salvo los casos previstos en el artículo 69-K del mismo;

d) Las opiniones que sobre dichos anteproyectos y manifestaciones formulen los particulares, y

e) Cualquier otra documentación o información que considere pertinente en materia de mejora regulatoria.

No podrá hacer públicos los datos y, en general, aquella información que debe permanecer reservada o confidencial de acuerdo con lo que establezcan las leyes y otras disposiciones administrativas aplicables;

VIII. Autorizar y, en su caso, opinar sobre la modificación de plazos y exenciones para la presentación de manifestaciones de impacto regulatorio, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 69-H de la Ley;

IX. Solicitar a las dependencias u organismos descentralizados correspondientes, ampliaciones o correcciones a las manifestaciones de impacto regulatorio que aquéllos le presenten y, en los casos previstos en el artículo 69-I de la Ley, solicitarles la designación de un experto, así como aprobar a éste, de conformidad con dicho artículo;

X. Otorgar las exenciones de prepublicación de anteproyectos a que se refiere el artículo 10 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, de conformidad con las disposiciones reglamentarias aplicables y los lineamientos de carácter general que emita el propio Titular de la Comisión;

XI. Cuando así lo estime conveniente y en los casos previstos por las disposiciones aplicables sobre la materia, emitir y entregar a las dependencias y organismos descentralizados, un dictamen parcial o total de los anteproyectos de disposiciones jurídicas a que se refiere el artículo 4 de la Ley y de sus respectivas manifestaciones de impacto regulatorio, dentro de los plazos y conforme a lo dispuesto por los párrafos primero y segundo del artículo 69-J de la Ley, o bien, un dictamen final cuando lo soliciten las dependencias y organismos descentralizados, dentro del plazo y de acuerdo a lo dispuesto por el tercer párrafo del artículo 69-J de la Ley;

XII. Resolver en definitiva las solicitudes que presenten las dependencias y organismos descentralizados para modificar los plazos para la presentación de la Manifestación de Impacto Regulatorio y para exentar su presentación, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 69-H de la ley;

XIII. Opinar sobre los tratados internacionales que México pretenda suscribir, en términos del tercer párrafo del artículo 69-H de la Ley;

XIV. Ejercer las facultades conferidas a la Secretaría de Economía en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización en materia de mejora regulatoria, especialmente las referidas en los artículos 45, 48 y 51 de dicho ordenamiento;

XV. Enviar a la Secretaría de Gobernación, para su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**, la lista de los títulos de los anteproyectos y manifestaciones de impacto regulatorio, así como de los dictámenes, autorizaciones y exenciones a que se refiere el artículo 69-K de la Ley;

XVI. Integrar y administrar el Registro con la información que las dependencias y organismos descentralizados le proporcionen en términos del artículo 69-M de la Ley y determinar la forma en que éstas deberán presentar dicha información;

XVII. Opinar sobre la información que le proporcionen las dependencias y organismos descentralizados para su inscripción en el Registro;

XVIII. Si lo estima conveniente, eximir, mediante acuerdo publicado en el **Diario Oficial de la Federación**, la obligación de proporcionar la información a que se refiere el artículo 69-M de la Ley, respecto de trámites específicos que se realicen exclusivamente por personas físicas, cuando éstos no se relacionen con el establecimiento o desarrollo de una actividad empresarial;

XIX. Brindar asesoría técnica en materia de mejora regulatoria a las dependencias y organismos descentralizados;

XX. Asesorar sobre mejora regulatoria a los estados y municipios que lo soliciten y celebrar convenios con éstos para tal efecto;

XXI. Celebrar acuerdos interinstitucionales en materia de mejora regulatoria, en los términos de la Ley sobre la Celebración de Tratados y participar con las dependencias y organismos competentes, en la negociación y discusión de convenios o tratados internacionales en dicha materia;

XXII. Expedir, publicar y presentar ante el Congreso de la Unión, un informe anual sobre el desempeño de las funciones de la Comisión y los avances de las dependencias y organismos descentralizados en sus programas de mejora regulatoria;

XXIII. Emitir los lineamientos en materia de difusión del desempeño de las funciones de la Comisión y autorizar la participación de los servidores públicos de la misma en eventos o ponencias relacionados con la mejora regulatoria;

XXIV. Representar legalmente a la Comisión en todos los asuntos relacionados con ésta; fungir como Secretario Técnico del Consejo y presentar ante éste los informes y asuntos que deban someterse a la consideración del mismo;

XXV. Delegar facultades a los servidores públicos de la Comisión, salvo las que se señalan en el último párrafo de este artículo;

XXVI. Adscribir orgánicamente a las distintas unidades administrativas de la Comisión y expedir sus manuales de organización y de procedimientos;

XXVII. Tramitar el presupuesto aprobado a la Comisión, mediante su administración y ejercicio; ejercer con autonomía la administración de los recursos humanos, técnicos, financieros y materiales asignados a la misma, y expedir copias certificadas de los documentos que obren en los archivos de la Comisión;

XXVIII. Nombrar y remover a los servidores públicos de la Comisión, conforme a los ordenamientos legales aplicables;

XXIX. Informar a la Secretaría de la Función Pública de los casos que tenga conocimiento sobre incumplimientos a lo previsto en la Ley y en los reglamentos y demás disposiciones aplicables sobre la materia, y

XXX. Las demás que le señalen la Ley, este Reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Salvo las facultades establecidas en las fracciones I; VI; XXI, en relación con la celebración de Acuerdos Interinstitucionales; XXII; XXIII; XXVI; XXVIII, y XXIX, el Titular de la Comisión podrá delegar las facultades a que se refiere este artículo, incluida la representación legal, en los servidores públicos que estime pertinentes, mediante acuerdo que será publicado en el **Diario Oficial de la Federación**.

CAPÍTULO III
De las funciones de las Coordinaciones Generales de la Comisión y de la Coordinación Ejecutiva

Artículo 10.- Son atribuciones de las Coordinaciones Generales de Mejora Regulatoria a que se refieren las fracciones I a III del artículo 7 de este Reglamento, las siguientes:

I. Revisar y formular comentarios, así como emitir el diagnóstico de su aplicación, respecto del marco regulatorio nacional;

II. Elaborar anteproyectos de disposiciones jurídicas y programas para mejorar la regulación nacional y proponerlos al Titular de la Comisión;

III. Emitir su opinión respecto de los programas de mejora regulatoria y de los reportes periódicos de avance en la ejecución de éstos, que presenten las dependencias y organismos descentralizados;

IV. En su caso, autorizar u opinar sobre la modificación de plazos para la presentación de manifestaciones de impacto regulatorio y sobre las exenciones para la presentación de éstas, de conformidad con el segundo párrafo del artículo 69-H de la Ley;

V. Solicitar ampliaciones o correcciones a las manifestaciones de impacto regulatorio que les presenten las dependencias y organismos descentralizados y, en los casos previstos en el artículo 69-I de la Ley, solicitarles la designación de un experto, así como aprobar éste, de conformidad con el citado artículo;

VI. Someter a la consideración del Titular, en su caso, los dictámenes parciales, totales o finales de
las manifestaciones de impacto regulatorio y, de ser expedidos por aquél, entregarlos a las dependencias u organismos descentralizados respectivos;

VII. Elaborar y proponer al Titular los proyectos de opinión sobre los tratados internacionales que México pretenda suscribir, en términos del tercer párrafo del artículo 69-H de la Ley;

VIII. Opinar respecto de los trámites y servicios que las dependencias y organismos descentralizados entreguen a la Comisión, para su inscripción en el Registro;

IX. En su caso, proponer al Titular eximir a las dependencias u organismos descentralizados, de la obligación de proporcionar la información a que se refiere el artículo 69-M de la Ley, respecto de trámites específicos que se realicen exclusivamente por personas físicas, cuando éstos no se relacionen con el establecimiento o desarrollo de una actividad empresarial determinada;

X. Proponer al Titular de la Comisión criterios de interpretación del Título Tercero A de la Ley;

XI. Informar al Titular de la Comisión sobre el avance en el cumplimiento, por parte de las dependencias y organismos descentralizados, de las obligaciones previstas en el Título Tercero A de la Ley;

XII. Auxiliar a la Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio en la elaboración del informe anual que el Titular debe presentar ante el Congreso de la Unión, sobre los avances de las dependencias y organismos descentralizados en materia de mejora regulatoria, así como en la elaboración de los informes y asuntos que el Titular deba someter a la consideración del Consejo;

XIII. Informar al Titular de la Comisión para que éste a su vez informe a la Secretaría de la Función Pública, de los casos que tengan conocimiento sobre incumplimientos a lo previsto en la Ley y en los reglamentos y demás disposiciones aplicables sobre la materia;

XIV. Expedir copias certificadas de los documentos que obren en los archivos respectivos, y

XV. Las demás que les delegue o señale el Titular y las que les confieran otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 11.- Son atribuciones de la Coordinación General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio, además de las enumeradas en el artículo 10, salvo la indicada en la fracción XII, las siguientes:

I. Coadyuvar con las Coordinaciones Generales a que se refiere el artículo 10, en la elaboración de los proyectos de dictámenes de las manifestaciones de impacto regulatorio que reciban;

II. Auxiliar a las Coordinaciones Generales a que se refiere el artículo 10, en la elaboración de las solicitudes que formulen a las dependencias u organismos descentralizados, de ampliaciones o correcciones a las manifestaciones de impacto regulatorio que no cumplan con los requisitos mínimos que al efecto establezcan las disposiciones jurídicas aplicables;

III. Elaborar y proponer al Titular, el manual de elaboración de manifestaciones de impacto regulatorio y someter a la consideración de éste las modificaciones al mismo;

IV. Operar el sistema electrónico de manifestaciones de impacto regulatorio;

V. Coordinar reuniones con las dependencias y organismos descentralizados a fin de prestarles asesoría y capacitación sobre la elaboración de las manifestaciones de impacto regulatorio;

VI. Elaborar e integrar el informe anual que el Titular debe presentar ante el Congreso de la Unión sobre los avances de las dependencias y organismos descentralizados en sus programas de mejora regulatoria, así como elaborar los informes y preparar los asuntos que el Titular deba someter a la consideración del Consejo y auxiliar a éste en las sesiones de dicho órgano;

VII. Coordinar la participación del Titular y de los demás servidores públicos de la Comisión en los diversos foros internacionales en materia de mejora regulatoria y temas afines, en coordinación con las instancias competentes, y

VIII. Las demás que le delegue o señale el Titular y las que le confieran otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 12.- Son atribuciones de la Coordinación General de Proyectos Especiales, además de las descritas en el artículo 10, las siguientes:

I. Estudiar y analizar las disposiciones jurídicas que integran el marco regulatorio nacional;

II. Llevar a cabo estudios de legislación extranjera a efectos de ser considerados en los trabajos de mejora regulatoria de la Comisión;

III. Revisar anteproyectos de ordenamientos y disposiciones jurídicas, así como de programas para mejorar la regulación de actividades o sectores específicos en el ámbito nacional, tanto a nivel federal como estatal y municipal, conforme a los convenios de colaboración que se celebren en estos dos últimos casos;

IV. Programar y supervisar la realización de estudios o investigaciones que contrate la Comisión en materia de mejora regulatoria federal, estatal o municipal, así como preparar las especificaciones técnicas y, en su caso, vigilar la ejecución de los contratos;

V. Brindar asesoría jurídica en materia de mejora regulatoria a las dependencias y organismos descentralizados;

VI. Asesorar y capacitar en materia de mejora regulatoria a los estados y municipios que lo soliciten y celebrar convenios con éstos para tal efecto;

VII. Con base en los convenios de coordinación respectivos, difundir entre estados y municipios las acciones de mejora regulatoria del Gobierno Federal y promover entre éstos la adopción de medidas similares en sus respectivos ámbitos de competencia;

VIII. Participar en las actividades jurídicas de la Comisión a nivel nacional e internacional, conjuntamente, en su caso, con la Coordinación General de Mejora Regulatoria respectiva y las demás instancias competentes;

IX. Compilar las disposiciones jurídicas de observancia general en materia de mejora regulatoria y coordinar la edición que se haga de dichas compilaciones, conjuntamente con la Coordinación General de Mejora Regulatoria respectiva;

X. En coordinación con las dependencias y organismos descentralizados, llevar a cabo las acciones que se requieran para que los mismos, en el ámbito de sus respectivas competencias, contribuyan a mejorar el marco regulatorio nacional;

XI. En coordinación con las instancias competentes, y cuando se solicite, coadyuvar con los Poderes Legislativo y Judicial Federales en la mejora del marco regulatorio nacional;

XII. Apoyar al Titular de la Comisión en la celebración de acuerdos interinstitucionales en materia de mejora regulatoria y en la participación de éste, con las dependencias y organismos competentes, en la negociación y discusión de convenios o tratados internacionales en dicha materia, y

XIII. Las demás que le delegue o señale el Titular y las que le confieran otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 13.- Son atribuciones de la Coordinación Ejecutiva, además de las que se indican en el artículo 10:

I. Someter a la consideración del Titular para su aprobación, el ejercicio del presupuesto autorizado a la Comisión;

II. Administrar el presupuesto aprobado a la Comisión, así como los recursos humanos, técnicos, financieros y materiales asignados a ésta, atendiendo al uso eficiente de los mismos en términos de la normatividad aplicable, e informar de dicha gestión al Titular;

III. Llevar a cabo las operaciones que requiera la Comisión en materia de adquisiciones, arrendamientos, servicios, obra pública y servicios relacionados con la misma conforme a la normatividad aplicable sobre la materia, incluyendo la celebración de pedidos, contratos y convenios;

IV. Elaborar los proyectos de manuales de organización y de procedimientos de la Comisión y someterlos a la consideración del Titular para su expedición;

V. Expedir la documentación que soporte los nombramientos de los Directores, Subdirectores, Jefes de Departamento, Analistas y demás personal técnico y administrativo autorizado a la Comisión;

VI. Auxiliar al Titular en la tramitación de los asuntos de carácter administrativo de la Comisión; integrar y custodiar el archivo de la Comisión, proporcionar el servicio de correspondencia y apoyar a las diferentes unidades de la Comisión en sus diversas actividades administrativas;

VII. Automatizar los procesos que lleve a cabo la Comisión y brindar la asesoría y soporte técnico que sobre dicha materia requieran sus diferentes unidades para el buen desempeño de sus funciones;

VIII. Establecer las políticas de comunicación social de la Comisión y coordinar el diseño y la aplicación de éstas, de acuerdo con los lineamientos establecidos por las autoridades competentes en materia de comunicación social del Gobierno Federal;

IX. Actuar como instancia de coordinación, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables, en las giras, reuniones de trabajo y presentaciones del Titular y de otros servidores públicos de la Comisión ante las dependencias y organismos descentralizados, Poderes Legislativo y Judicial, gobiernos estatales y municipales y entidades de carácter privado;

X. Tener a su cargo la oficialía de partes y recibir, turnar y dar seguimiento a las solicitudes e información que presenten a la Comisión las distintas dependencias y organismos

descentralizados, para su trámite y resolución por parte de las diferentes unidades administrativas de ésta;

XI. Fungir como unidad de enlace para efectos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental;

XII. Integrar y administrar el Registro con la información de los trámites y servicios que las dependencias y organismos descentralizados proporcionen a la Comisión y determinar la forma en que éstas deberán presentarla para su inscripción en el citado Registro;

XIII. Llevar a cabo el desarrollo informático del sitio en Internet de la Comisión e integrar al mismo y actualizar la información que las dependencias y organismos descentralizados le presenten a la Comisión en términos del Título Tercero A de la Ley;

XIV. Hacer públicos los programas de mejora regulatoria y los reportes periódicos de avance en la ejecución de éstos que las dependencias y organismos descentralizados presenten a la Comisión
y la opinión que sobre dichos programas y reportes formule ésta, así como los anteproyectos y manifestaciones de impacto regulatorio que reciba la Comisión, los dictámenes, autorizaciones
y exenciones indicados en la fracción V del artículo 9, así como las opiniones que sobre dichos anteproyectos y manifestaciones formule el sector privado;

XV. Presentar al Titular la lista de los títulos de los anteproyectos y manifestaciones de impacto regulatorio que reciba la Comisión, así como de los dictámenes, autorizaciones y exenciones que emita ésta para efectos de su envío a la Secretaría de Gobernación para su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**, y

XVI. Las demás que le delegue o señale el Titular y las que le confieran otras disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 14.- Para un mejor desempeño de las funciones de las Coordinaciones Generales de Mejora Regulatoria, el Titular de la Comisión podrá asignarles la ejecución de las tareas de mejora regulatoria de determinadas dependencias y entidades, agrupadas de acuerdo con los criterios que establezca el propio Titular de la Comisión.

TÍTULO TERCERO
DE LA SUPLENCIA

CAPÍTULO ÚNICO

Artículo 15.- El Titular de la Comisión podrá ser suplido en sus ausencias temporales por el Coordinador General de Proyectos Especiales; por el Coordinador General de Mejora Regulatoria Sectorial; por el Coordinador General de Mejora Regulatoria de Servicios y Asuntos Jurídicos; por el Coordinador General de Mejora Regulatoria Institucional, y por el Coordinador General de Manifestaciones de Impacto Regulatorio; en ese mismo orden y, a falta de éstos, por el Coordinador Ejecutivo.

Artículo 16.- Los Coordinadores Generales y el Coordinador Ejecutivo de la Comisión podrán suplirse entre ellos indistintamente.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Se deroga el artículo 51 del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de noviembre de 2002, y las demás disposiciones que se opongan al presente Reglamento.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de enero de dos mil cuatro.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Economía, **Fernando de Jesús Canales Clariond**.- Rúbrica.

SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, DESARROLLO RURAL, PESCA Y ALIMENTACION

DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Pesca.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

VICENTE FOX QUESADA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y con fundamento en los artículos 35, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y 3o., de la Ley de Pesca, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforman y adicionan los artículos 10, 14, 15, 45 fracción VIII, 61, 76 y 111, fracción III; se adicionan los artículos 14 bis, 14 bis 1, 14 bis 2, 14 bis 3; y se derogan los artículos 27 y 28 del Reglamento de la Ley de Pesca, para quedar como sigue:

"Artículo 10.- La legal procedencia de los productos pesqueros se comprobará:

I. Desde el momento del desembarque o cosecha, hasta su enajenación a terceros por cualquier título, con el aviso de arribo, cosecha, producción o recolección, y

II. Una vez enajenados por quienes los capturen, colecten o cultiven, con la factura respectiva y, en tratándose de productos decomisados, con la constancia de donación o de adjudicación a que se refiere el artículo 28 de la Ley.

Tratándose de especies obtenidas al amparo de permisos de pesca deportivo-recreativa y de fomento, otorgados a científicos, técnicos e instituciones de investigación científica, la legal procedencia de los productos capturados se amparará con el propio permiso.

Artículo 14.- El traslado de los productos pesqueros vivos, frescos, enhielados o congelados provenientes de la pesca o acuacultura, entre las entidades federativas con litoral marino y de cualquiera de ellas hacia las entidades federativas del interior, deberá efectuarse amparado con la Guía de Pesca que expida la Secretaría.

Se exceptúa del uso de la Guía de Pesca el traslado de los productos:

I. Obtenidos al amparo de permisos de pesca deportivo-recreativa y de fomento otorgados a científicos, técnicos e instituciones de investigación científica. En este caso, su traslado se amparará con el permiso respectivo, y

II. Cuando no existan oficinas de la Secretaría que expidan dicha guía dentro de un radio de veinte kilómetros desde el lugar de descarga, cosecha o producción de los mismos. En este supuesto, el traslado se amparará en los términos del artículo 14 bis.

Durante el traslado, se acreditará por cualquier persona el supuesto a que se refiere esta fracción mediante la fotocopia del último aviso de arribo, de cosecha o de recolección o producción, según proceda, presentado a la Secretaría en cumplimiento a lo dispuesto en este Reglamento.

Artículo 14 bis.- El traslado de los productos pesqueros vivos, frescos, enhielados o congelados provenientes de la pesca o acuacultura no previsto en el primer párrafo del artículo anterior, se realizará al amparo de la documentación con la que se acredite su legal procedencia.

Artículo 14 bis 1.- Se excluye de lo dispuesto por los artículos 14, primer párrafo, y 14 bis el traslado de los productos pesqueros vivos, frescos, enhielados o congelados destinados al consumo doméstico directo
de quien los transporta.

Artículo 14 bis 2.- La Secretaría publicará en el **Diario Oficial de la Federación** el formato de Guía de Pesca, el cual será de reproducción libre por parte de los interesados, tendrá una vigencia máxima de tres días hábiles, y deberá contener:

I. Lugar y Fecha de embarque;

II. Hora de salida;

III. Nombre o razón social del propietario o poseedor de los productos pesqueros;

IV. Domicilio fiscal o legal del propietario o poseedor de los productos pesqueros;

V. Datos del vehículo a utilizar, tales como la denominación y matrícula de la embarcación, tipo y número de placas tratándose de vehículos terrestres, y en los casos que proceda, la denominación o razón social de la compañía aérea, fecha y número de vuelo;

VI. Domicilio de destino final;

VII. Volumen en kilogramos de los productos a transportar, debiendo ser identificados por especie, estado de presentación, conservación y empaque;

VIII. Número(s) de folio y fecha(s) del aviso de arribo o de recolección, si se trata de permisionarios o concesionarios de pesca; del aviso de cosecha, si son acuacultores, o del aviso de producción cuando se trate de laboratorios productores de larvas, crías o reproductores para destinarlos a la acuacultura, siempre y cuando los productos pesqueros no hayan sido enajenados y su transportación se realice directamente por quienes los capturen, cultiven o produzcan en laboratorio;

IX. Número(s) de Folio y fecha(s) de la factura o constancia de donación o adjudicación, cuando los productos pesqueros a transportar ya hayan sido enajenados por quienes los capturen, cultiven o produzcan en laboratorio, y

X. Número de folio y fecha del inventario de existencias de especies en veda, si los productos transportados corresponden a especies inventariadas por encontrarse en veda; o fecha y aduana de entrada del pedimento de importación, en el caso de especies capturadas en el extranjero y/o número y fecha del Certificado CITES (Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre) si se trata de productos provenientes de especies amenazadas de fauna y flora acuáticas y/o fecha y nombre o razón social de la autoridad o laboratorio que expida el Certificado de Sanidad, cuando lo requiera la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

Artículo 14 bis 3.- El trámite para la expedición de la Guía de Pesca, se sujetará al siguiente procedimiento:

I. Los interesados podrán obtener el formato de la Guía de Pesca de las páginas de internet de la Secretaría y de la Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca, o en cualquiera de las oficinas de pesca de la Secretaría, en el cual asentarán los datos que se indican en las fracciones I a VII y, según corresponda, el(los) dato(s) correspondiente(s) a las fracciones VIII a X del artículo 14 bis 2, y lo presentarán por triplicado ante la oficina de pesca de la Secretaría para su resolución.

Al formato se deberá anexar para su cotejo la documentación con la cual se acredite la legal procedencia de los productos pesqueros a transportar y, en su caso, el Inventario de existencias de especies en veda, o el pedimento de importación si se trata de especies capturadas en el extranjero, y/o certificado de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre si se trata de productos provenientes de especies

amenazadas de fauna y flora acuáticas y/o Certificado de Sanidad de organismos acuáticos vivos.

II. La Secretaría, por conducto del titular de la oficina de pesca correspondiente, resolverá el trámite de manera inmediata, asignará un folio, firmará y sellará el formato, siempre y cuando se cumpla con los requisitos de información y documentación requeridos. Los documentos presentados para cotejo se entregarán también de manera inmediata a los solicitantes, una vez efectuado el procedimiento.

III. Si los interesados no cumplen con los requisitos de información y documentación, la Guía de Pesca no será foliada, firmada y sellada y, en ese momento, la autoridad pesquera notificará verbalmente al interesado los faltantes de información o documentación para que subsane las deficiencias encontradas. En este caso, el interesado iniciará un nuevo trámite al cumplir con los requisitos de información y/o documentación requeridos.

Tratándose de especies CITES, la Secretaría dará la intervención que corresponda a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, misma que actuará de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

Artículo 15.- La Secretaría determinará las normas que deberán adoptarse para el adecuado traslado de especies vivas para actividades acuícolas o de investigación.

Artículo 27.- Se deroga.

Artículo 28.- Se deroga.

Artículo 45.- …

I. a **VII. ...**

VIII. Llenar y firmar el formato de aviso de arribo al desembarque de los productos capturados, anotando todos los datos que en el mismo se piden, y presentarlo a la oficina de la Secretaría más cercana, dentro de las setenta y dos horas siguientes a la descarga;

IX. a **XIV. ...**

Artículo 61.- Los autorizados para recolectar del medio natural reproductores, larvas, postlarvas, crías, huevos, semillas, alevines o en cualquier otro estado, están obligados a llenar y firmar el aviso de recolección en el momento en que ésta concluya, proporcionando todos los datos que en el mismo se piden, y presentarlo a la oficina más cercana de la Secretaría, dentro de las setenta y dos horas siguientes al desembarque.

Artículo 76.- …

…

Tratándose de permisionarios de pesca de fomento cuya actividad u objeto social sea la captura, comercialización o transformación de productos pesqueros, están obligados a llenar y firmar el formato de aviso de arribo al desembarque de los productos capturados, aportando todos los datos que en el mismo se piden, y presentarlo a la oficina más cercana de la Secretaría, dentro de las setenta y dos horas siguientes a la descarga.

Artículo 111.- …

I. a **II. ...**

III. Presentar a la oficina de la Secretaría, que se encuentre más cercana a la unidad acuícola, cuando exista producción, los avisos de cosecha y/o producción, según corresponda, en un plazo no mayor de setenta y dos horas al término de la misma, debiendo llenarlos y firmarlos

inmediatamente de terminada la cosecha. Igual obligación tendrán los acuacultores que no necesiten concesión;

IV. a **XII. ...”**

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

SEGUNDO.- Se derogan las disposiciones administrativas que se opongan al presente Decreto.

TERCERO.- La Secretaría, dentro de un plazo no mayor de cinco días naturales, contados a partir de la fecha de publicación de este Decreto en el **Diario Oficial de la Federación**, publicará en el mismo órgano oficial el formato de Guía de Pesca.

Dado en la residencia oficial del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintidós días del mes de enero de dos mil cuatro.- **Vicente Fox Quesada**.- Rúbrica.- El Secretario de Marina, **Marco Antonio Peyrot González**.- Rúbrica.- El Secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, **Alberto Cárdenas Jiménez**.- Rúbrica.- El Secretario de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, **Javier Bernardo Usabiaga Arroyo**.- Rúbrica.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-044/3-SCT2-2002, Instrucciones para la ejecución de inspecciones y reparaciones programables de conservación del equipo tractivo ferroviario. Parte 3. Inspección semestral o de 96,000 km de recorrido.

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 I, VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41, 43, 45, 47 y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 33 de su Reglamento; 6 fracción III, 38 y 39 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 78 al 87, 135, 136, 137 y 138 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 6 fracción XIII y 21 fracción XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, he tenido a bien expedir el siguiente:

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-044/3-SCT2-2002, INSTRUCCIONES PARA LA EJECUCION DE INSPECCIONES Y REPARACIONES PROGRAMABLES DE CONSERVACION DEL EQUIPO TRACTIVO FERROVIARIO. PARTE 3. INSPECCION SEMESTRAL O DE 96,000 KM DE RECORRIDO

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 en el **Diario Oficial de la Federación**, presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, para que en términos del artículo 47 fracción II de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización se considere en su seno lo propuesto, sito en calle Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, Distrito Federal.

Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del proyecto de norma, así como la Manifestación de Impacto Regulatorio del mismo, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del comité respectivo.

Ciudad de México, Distrito Federal, a ocho de diciembre de dos mil tres.- 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. Símbolos y abreviaturas

6. Clasificación de la inspección; especificaciones técnicas, tolerancias y parámetros

7. Materiales y refacciones

8. Requerimientos generales

9. Supervisión de trabajos

10. Apéndice

11. Referencias bibliográficas

12. Concordancia con normas internacionales

13. Evaluación de la conformidad

14. Observancia

15. Sanciones

16. Vigencia

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-044/3-SCT2-2002, INSTRUCCIONES PARA LA EJECUCION DE INSPECCIONES Y REPARACIONES PROGRAMABLES DE CONSERVACION DEL EQUIPO TRACTIVO FERROVIARIO PARTE 3, INSPECCION SEMESTRAL O DE 96,000 KM DE RECORRIDO

PREFACIO

En la elaboración del presente Proyecto de Norma participaron las dependencias del Ejecutivo Federal, empresas ferroviarias concesionarias, permisionarias y privadas siguientes:

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL

SECRETARIA DE ECONOMIA

EMPRESAS FERROVIARIAS:

- 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 MEXICO, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL COAHUILA DURANGO, S.A. DE C.V.
- CIA. DE FERROCARRILES CHIAPAS-MAYAB, S.A. DE C.V.
- ALSTOM TRANSPORTE, S.A. DE C.V.
- GIMCO, S.A. DE C.V.
- MPI DE MEXICO, S.A. DE C.V.
- WABCO RAILWAY ELECTRONICS, S.A. DE C.V.
- GENERAL ELECTRIC TRANSPORTATION SYSTEMS MEXICO, S.A. DE C.V.
- GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE R.L. DE C.V.

Introducción

Esta Norma Oficial Mexicana es una parte de un conjunto de normas oficiales mexicanas que tienen la finalidad de formar un programa de inspecciones del equipo tractivo ferroviario, y es con el propósito de establecer disposiciones y recomendaciones para que las empresas ferroviarias cumplan con la legislación y reglamentación vigentes.

Las especificaciones técnicas y parámetros contenidos en la presente Norma Oficial Mexicana, se han adoptado de los fabricantes de equipo tractivo ferroviario (locomotoras) que están contenidas en los respectivos manuales de mantenimiento y, paralelamente, homologando o armonizando la normatividad extranjera regional contenida en el Código Federal de Regulaciones número 49 parte 229, emitido por la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA) de los Estados Unidos de América, a fin de que el prestador del servicio obtenga resultados satisfactorios en la operación comercial de las unidades tractivas.

De los diversos sistemas o equipos que integran a una locomotora, los que están relacionados directamente con la seguridad en la operación ferroviaria, el cumplimiento y verificación de los requisitos y parámetros, están considerados como disposiciones, es decir, de carácter obligatorio para las empresas ferroviarias concesionarias.

El programa recomendado a seguir es el siguiente:

Parte 1. Inspección Diaria o de Viaje.

Parte 2. Inspección trimestral o de 48,000 km de recorrido.

Parte 3. Inspección semestral o de 96,000 km de recorrido.

Parte 4. Inspección 12 meses o de 192,000 km de recorrido.

Parte 5. Inspección 24 meses o de 384,000 km de recorrido.

Los ciclos trimestrales y semestrales se repiten.

1. Objetivo

La presente Norma Oficial Mexicana establece disposiciones y recomendaciones en la inspección semestral o de 96,000 km de recorrido comprendida en el Programa de Inspección y Mantenimiento de las unidades que constituyen el parque tractivo ferroviario del tipo diesel-eléctrico de las empresas ferroviarias, con la finalidad de que éstas cumplan con las especificaciones técnicas, tolerancias y parámetros descritos para los sistemas o equipos que están directamente relacionados con la seguridad operativa.

2. Campo de aplicación

Las disposiciones y recomendaciones contenidas en la presente Norma están dirigidas a las empresas ferroviarias que operan en el país.

3. Referencias

Para la aplicación de esta Norma Oficial Mexicana es necesario consultar las siguientes normas oficiales mexicanas vigentes:

Norma Oficial Mexicana NOM-044/1-SCT2-1997, Instrucciones para la ejecución de inspecciones y reparaciones programables de conservación del equipo tractivo ferroviario.

Parte 1.- Inspección Diaria o de Viaje, publicada el 1 de junio de 1998 en el **Diario Oficial de la Federación**.

4. Definiciones

Para los propósitos de esta Norma, se aplican las definiciones siguientes:

Acoplador: dispositivo por el que se mantiene automáticamente la conexión de un carro con otro o con la locomotora e inversamente.

Alternador principal: máquina eléctrica giratoria, la cual recibe energía mecánica del motor diesel, transformándola en corriente eléctrica trifásica que, una vez rectificada, alimenta los motores de tracción.

Alternador de eje: es un alternador montado en un eje motriz que genera una señal cuyo valor es proporcional a la velocidad de la rueda de la locomotora, la que se compara con una señal de velocidad de referencia, en función de lo cual se genera la señal de control de transición y arenamiento.

Amortiguador: dispositivo que controla la acción de un resorte, retarda sus vibraciones proporcionando un movimiento suave.

Aparejo de tracción: mecanismo de conexión entre el acoplador y el larguero central, por medio del cual se amortiguan los impactos ocasionados por el acoplamiento de unidades y el movimiento del tren.

Bogie (truck): estructura de acero montada sobre dos o tres pares de ruedas (mancuernas), que en juegos de dos o más de ellas se utilizan para soportar el cuerpo de una locomotora y por medio de una unión articulada independiente se orienta convenientemente en las curvas.

Caja motriz: caja de acero fundido, ajustada para deslizar verticalmente en los pedestales del bastidor,
y que aloja el muñón del eje motriz en el que se encuentran integrados los cojinetes o rodillos, localizados en las mancuernas de ruedas.

Cárter: la parte inferior del motor diesel en la cual se aloja el cigüeñal.

Compresor: máquina que sirve para comprimir el aire que se emplea en los sistemas de frenos de aire, de señales y dispositivos neumáticos auxiliares.

Chumacera de suspensión: componente de motor de tracción que permite girar por medio de dos cojinetes (bronces) a deslizamiento de forma semicircular al eje motriz, provistas de un depósito de aceite para lubricación.

Dispositivo de Sobrevelocidad: mecanismo colocado en el motor de la locomotora diesel, con la finalidad de proteger el límite de las revoluciones por minuto establecidas en el manual de diseño de la unidad tractiva.

Filtros: dispositivos para eliminar las materias extrañas de los fluidos.

Freno dinámico: disposición de los circuitos eléctricos de la locomotora para que los motores de tracción actúen como generadores de corriente que crean una fuerza contraelectromotriz o retardatriz al utilizar el movimiento dinámico del tren en una fuerza eléctrica de frenado en pendientes descendentes.

Freno de mano: aparejo de freno de aplicación manual por medio de volante y que actúa sobre una sola rueda de la locomotora con la finalidad de asegurar su inmovilidad.

Interruptor: dispositivo mecánico accionado manualmente con contactos que abren y cierran para controlar diversas funciones de los circuitos.

Interruptor de circuito: un dispositivo de protección que abre un circuito cuando se presenta una sobrecarga de corriente, y opera en base al principio electromagnético que establece que una corriente excesiva genera una gran fuerza electromagnética, que a su vez hace que se dispare el interruptor.

Manómetro: instrumento de medición que sirve para indicar la presión de los fluidos en los sistemas de la locomotora.

Motor de tracción: máquina eléctrica rotatoria que transforma la energía eléctrica generada en el alternador o generador principal, en energía mecánica para accionar las ruedas motrices de la locomotora.

Placas de desgaste: placas metálicas para resistir el desgaste por rozamiento, que comúnmente se colocan sobre los traveseros de bogies (trucks), cabezales, etc.

Relevador eléctrico: dispositivo cuya finalidad es la de conmutar circuitos eléctricos con base en un electroimán asociado a una serie de contactos, éstos abren o cierran al paso de una corriente eléctrica.

Resistencia del freno dinámico: conjunto de resistores del tipo parrilla mediante las cuales la energía eléctrica generada por los motores de tracción es disipada en forma de calor, al presentarse la etapa de funcionamiento de la locomotora en frenado dinámico.

Resortes y muelles de bogie (truck): resortes y muelles que soportan el peso de la locomotora, y que proporcionan un movimiento suave a la misma.

Tolva de engranes: caja que cubre el piñón del motor de tracción y la corona del eje motriz para protegerlos del polvo y la humedad, donde se almacena la grasa para su lubricación.

Velocímetro: dispositivo colocado en la cabina de la locomotora, el cual sirve para indicar la velocidad de la misma.

5. Símbolos y abreviaturas

EMD Electro-Motive División (General Motors). Marca de equipo tractivo.

GE General Electric. (Marca de equipo tractivo).

MI Instructivo de Mantenimiento. (Maintenance Instructions).

AAR Asociation of American Railroads (Asociación de Ferrocarriles Americanos de los Estados Unidos de América).

FRA Federal Railroads Administration (Administración Federal de Ferrocarriles de los Estados Unidos de América).

OEM Fabricante de equipo original (Original Equipment Manufacturer).

6. Clasificación de la inspección, especificaciones técnicas, tolerancias y parámetros de componentes de los sistemas del equipo tractivo ferroviario relacionado con la seguridad operativa

6.1 Clasificación de la inspección programada:

Parte número 3.- Inspección semestral o de 96,000 km de recorrido.

6.2. Especificaciones técnicas, tolerancias y parámetros

La verificación de las especificaciones técnicas en la inspección semestral o de 96,000 km de recorrido al equipo tractivo ferroviario del tipo diesel eléctrico son las siguientes, considerando que el personal de los talleres tanto de las empresas ferroviarias concesionarias como de las permisionarias, deben conocer los modelos y marcas de locomotoras a los que aplican:

6.2.1. Recomendaciones para todos los sistemas.

6.2.1.1. Atender el informe del maquinista.

6.2.1.2. Verificar el funcionamiento del tablero de visualización de diagnóstico, en locomotoras equipadas con este dispositivo.

6.2.1.3. Inspeccionar en toda la locomotora tornillos, tuercas o uniones de tubos flojos, apretar conforme a instrucciones contenidas en el I M.

6.2.1.4. Revisar en tablero detector de mantenimiento, por luces encendidas indicadoras de falla. Corregir falla y restablecer.

6.2.2. Recomendaciones para los sistemas mecánicos.

6.2.2.1. Motor diesel.

a) Verificar que no existan fugas de agua, lubricante, combustible y escape de gases.

b) Detectar ruidos anormales y corregir.

c) Revisar operación del interruptor de presión del cárter.

6.2.2.2. Recomendaciones para el sistema de enfriamiento.

a) Verificar el nivel de agua del sistema de enfriamiento y agregar inhibidor de corrosión de acuerdo a lo indicado por el laboratorio químico.

b) Comprobar operación de interruptores de temperatura.

6.2.2.3. Disposiciones para los bogies (trucks).

a) Verificar y completar nivel de aceite lubricante en cojinetes de suspensión de motores de tracción.

b) Completar el nivel de lubricante en cajas de engranes de motores de tracción y verificar sus condiciones físicas.

c) Revisar visualmente lo siguiente, corrigiendo o cambiando las piezas que se detecten en mal estado físico:

c-1 Amortiguadores, resortes y/o muelles en general.

c-2 Fuelles de motores de tracción.

c-3 Ruedas.

c-4 Zapatas (cambiar si es necesario).

c-5 Rozaderas laterales.

c-6 Traveseros.

c-7 Cajas motrices y ataguías de pedestal.

d) Verificar placas de desgaste y almohadillas de suspensión, cambiar si es necesario.

e) Verificar la carrera de los vástagos de cilindros de freno.

f) Revisar las dimensiones, contorno y tolerancias de las ruedas.

g) Inspeccionar rodamientos de eje verificando si presentan evidencias de sobretemperatura.

h) Inspeccionar guardapolvos de platos de centro.

i) Revisar funcionamiento y mecanismo del freno de mano.

6.2.2.4. Disposiciones para los acopladores, aparejos de tiro y accesorios.

a) Revisar visualmente aparejos de tiro y sus accesorios.

b) Revisar accesorios, altura, holgura de acopladores y desgaste de muelas.

Los componentes del sistema deben cumplir con las especificaciones técnicas correspondientes.

6.2.3. Recomendaciones para los sistemas eléctricos.

6.2.3.1. Recomendaciones para el equipo eléctrico rotatorio.

a) Revisar motores de ventiladores del sistema de enfriamiento del motor diesel y de motores de tracción con sus ductos.

b) Revisar visualmente cables y conexiones del generador y alternador de eje.

c) Verificar que las tapas, guardas, mallas o cubiertas protectoras del equipo rotatorio de la locomotora estén aplicadas correctamente.

d) Verificar que el equipo eléctrico rotatorio no presente evidencias de:

d-1) Estar a cortocircuito o conectado a tierra.

d-2) Arrojar excesivamente soldadura de estaño.

d-3) Estar suelto o con desprendimiento.

d-4) Sobrecalentamiento en baleros de soportes, y

d-5) Excesiva acumulación de aceite.

e) Realizar autocomprobación manual de sistemas locomotrices, utilizando el tablero de visualización de diagnósticos en locomotoras GE AC 4400 CW y Súper 7 MP.

f) Verificar que los cables de alta tensión no presenten aislamientos deficientes, calentamientos excesivos, o daños mecánicos.

g) Revisar almohadillas de hule en suspensión de nariz de motores de tracción.

6.2.3.2. Disposiciones y recomendaciones para el equipo eléctrico de control.

Se marca como disposición la actividad que es obligatoria.

a) Revisar lo siguiente (Disposición):

a-1) Alumbrado interior y exterior.

a-2) Luces de aviso, luces indicadoras, así como campana de alarma.

a-3) Resistencias de freno dinámico y contactores.

a-4) Nivel y gravedad específica del electrolito (agregar agua destilada para completar nivel), cableado, conexiones de batería y funcionamiento del sistema de carga de baterías.

a-5) Circuitos de bajo voltaje a tierra.

a-6) Interconexiones, relevadores y contactos.

a-7) Receptáculos y conectores de conexión para unidad en múltiple.

b) Verificar el funcionamiento del velocímetro e inspeccionar cables y conexiones.

c) Verificar que el equipo de radiocomunicaciones se encuentre en condiciones de operación.

d) Verificar el aparato denominado de “Principio de tren”.

e) Verificar la operación del relevador de protección por sobrecarga del freno dinámico.

f) Verificar y realizar prueba de funcionamiento del equipo registrador de datos o eventos.

g) Revisar operación de los interruptores de corte de emergencia de combustible.

h) Realizar pruebas operativas al sistema alertador, en locomotoras equipadas con este dispositivo.

Revisar lo siguiente (Recomendación):

a) Efectuar prueba de secuencia (potencia) y operación del freno dinámico y transiciones.

b) Cambiar filtros para aire en compartimiento de control y limpiar alojamiento del mismo.

c) Limpiar potenciómetro de freno dinámico utilizando aire seco a baja presión.

d) Comprobar eléctricamente los diodos de tableros rectificadores y cambiar aquellos que sean necesarios.

e) Revisar operación de relevador de tierra y del relevador de sobrecarga del generador.

6.2.4. Disposiciones para el sistema neumático.

6.2.4.1. Compresor de aire.

a) Verificar las condiciones del aceite lubricante y el filtro de aceite.

b) Verificar la operación de la válvula de control de seguridad.

c) Verificar condiciones de filtros de aire de admisión.

d) Verificar la presión del aceite lubricante en el compresor.

e) Comprobar la operación del gobernador de control del compresor.

f) Revisar acoplamiento del compresor de aire.

g) Verificar el apriete correcto de los tornillos de anclaje del compresor.

6.2.4.2. Disposiciones para el equipo de frenos de aire.

a) Verificar el funcionamiento del pedal del hombre muerto o del alertador, en locomotoras equipadas con estos dispositivos.

b) Verificar el funcionamiento de purga automática y de válvulas de seguridad de los depósitos principales.

c) Verificar la presión del depósito para aire de los dispositivos de control del equipo eléctrico.

d) Verificar la correcta operación de cornetas, campana de aviso, válvula operadora de areneros y limpiaparabrisas.

e) Revisar que las válvulas angulares estén completas y no tengan fugas.

f) Realizar pruebas de funcionamiento del equipo de aire.

g) Verificar la condición de los filtros para H 818 y H 824 y verificar operación de la válvula electroneumática.

h) Corregir fugas del equipo de frenos de aire, tubo de freno y depósitos principales.

i) Revisar las condiciones físicas de las mangueras (del tubo de freno, tubo actuador, depósito principal y línea de tren) y empaques de conexión.

6.2.5. Misceláneos.

Se marca como disposición la actividad obligatoria.

"Se consideran como trabajos misceláneos todos aquellos no contemplados en la clasificación de los sistemas antes descritos."

6.5.1. Revisar en general lo siguiente:

a) Tubos de areneros. (Disposición).

b) Verificar que los extintores estén cargados, tengan su sello sin violar y vigentes. (Disposición).

c) Verificar que las tapas y cubiertas protectoras de compartimientos eléctricos estén aplicadas. (Disposición).

d) Mangueras, tuberías y grapas. (Recomendación).

e) Que las charolas para escurrimientos estén aseguradas. (Recomendación).

f) Indicadores de nivel de combustible. (Recomendación).

g) Asientos, coderas y pisos en cabina del maquinista. (Recomendación).

h) Verificar rotulación interna y externa en la carrocería, principalmente en las zonas de alta tensión eléctrica, interruptor de corte de emergencia de combustible y frenos de emergencia, así como de localización de extintores en el compartimiento del motor diesel. (Disposición).

i) Verificar las condiciones de los empaques de las tapas de los tableros de control, pedestal de control y puertas de cabina. (Recomendación).

j) Revisar juntas ahuladas de unión en ventanas y puertas, parabrisas de cabina. (Disposición).

k) Revisar y lubricar en la cabina del operador, bisagras y chapas de puertas. (Recomendación).

l) Revisar hules de limpiaparabrisas. (Recomendación).

m) Verificar que los compartimientos de: radiadores del compresor de aire, del equipo de frenos de aire, del equipo eléctrico de control, del alternador o generador principal del motor diesel y cabina de maquinista, se encuentren libres de líquidos y objetos que puedan representar riesgo. (Recomendación).

n) Verificar que la carrocería y pasillos estén limpios. (Disposición).

l) Registrar en el formato establecido el tipo de inspección realizada a la locomotora. (Disposición).

7. Materiales y refacciones

Se recomienda que los materiales y/o partes refacciones que se utilicen en el mantenimiento preventivo
y correctivo de los equipos o sistemas relacionados con la seguridad operativa de las locomotoras estén clasificados específicamente en los catálogos del fabricante de locomotoras, de fabricantes de refacciones OEM, de acuerdo a la marca y modelo de la misma. En el caso de partes y refacciones no fabricadas por las casas manufactureras certificadas, las empresas ferroviarias o talleres contratados a particulares o permisionarios serán responsables de que las refacciones aplicadas cumplan con las especificaciones correspondientes.

Respecto a los sistemas del equipo tractivo en los cuales la inspección o mantenimiento están sujetos a las recomendaciones de la AAR, en la reposición de partes y refacciones, se recomienda que los trabajos se ejecuten conforme a los manuales de mantenimiento editados por dicha asociación.

8. Requerimientos generales

8.1. Los talleres pertenecientes a empresas ferroviarias y talleres permisionarios, que estén designados para la ejecución de la inspección semestral o de 96,000 km de recorrido al equipo tractivo ferroviario, deben cumplir con los requisitos generales siguientes:

8.1.1. Las instalaciones deben tener la capacidad suficiente para la ejecución de las inspecciones.

8.1.2. Las inspecciones mencionadas en esta Norma, se deben realizar en instalaciones donde se cuente con fosas de manera que permitan que el equipo tractivo se inspeccione con facilidad la parte inferior
de la locomotora.

8.2. El taller debe disponer como mínimo de los instrumentos siguientes:

Escantillón: No. 34401 o 34401A para la determinación de defectos en ruedas. Ejemplo, el modelo Pratt and Whitney-700 USA autorizado por la A.A.R.*

También se podrá utilizar cualquier otro escantillón aprobado por la A.A.R.

Escantillón: No. 25623-1 para comprobar límite de condenación del contorno para acoplador tipo E, autorizado por la A.A.R.*

Escantillón: No. 44057 para comprobar límite de desgaste de muela, autorizado por la A.A.R.*

Escantillón: Reglamentario para ruedas de acero No. 714, uña sencilla, autorizado por la A.A.R.*

Escantillón: Para comprobar tramado de ruedas, autorizado por la A.A.R.*

Voltímetro: Con rango de medición de 0 a 1500 voltios y con una exactitud del 0.5% de la lectura instantánea.**

Amperímetro: Para medir las corrientes eléctricas de baja y alta tensión.**

Tacómetro: Para medir el número de revoluciones por minuto (RPM) de un motor.**

Hidrómetro: Para medir la densidad del electrolito en acumuladores o baterías del tipo secundario.**

Medidor de aislamiento eléctrico: Para medir la cantidad del aislamiento eléctrico en los circuitos de baja tensión.**

8.3. En los talleres, el personal asignado a la supervisión o realización de las inspecciones debe estar capacitado, para el puesto que desempeña.

8.4. En la inspección semestral o de 96,000 km de recorrido, se debe registrar como mínimo en la bitácora de la locomotora, lo siguiente:

a) Número de locomotora.

b) Marca y modelo.

c) Logotipo o siglas de la empresa ferroviaria a la que pertenece.

d) Caballos de potencia nominales (HP).

e) Trabajos que se le hayan realizado.

NOTA (*) Lo anterior tomando en cuenta lo previsto en los artículos 20 y 25 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

NOTA (**) Todo instrumento de medición se tendrá que certificar o calibrar, de acuerdo a la normatividad o calibración existente, emitida por las instituciones competentes.

f) Fecha de inspección.

g) Nombre del supervisor responsable.

h) Kilómetros recorridos al momento de la inspección.

i) Taller donde se efectuó la inspección.

j) Materiales o refacciones aplicadas.

Para fines de control, este documento debe conservarse por un mínimo de 92 días de calendario, en el lugar donde se efectuó la inspección y el formato obligatorio de registro para inspecciones periódicas

en
la locomotora.

9. Supervisión de trabajos

9.1. El personal técnico perteneciente a la empresa ferroviaria, tiene la facultad de supervisar internamente lo siguiente:

1. El proceso del trabajo.

2. La calidad de los materiales o refacciones utilizados.

3. Las pruebas que se tengan que realizar.

4. La calidad de la mano de obra.

5. El instrumental de medición y calibración utilizado.

6. Las condiciones físicas de las máquinas-herramientas.

7. Los manuales de mantenimiento e instructivos de consulta.

8. Las condiciones de las instalaciones del taller.

9.2. El personal verificador de la autoridad ferroviaria constituido por personal técnico especializado de la Unidad Central y Jefes de Departamento de Transporte Ferroviario de los Centros Estatales de la SCT, tienen la facultad de vigilar y supervisar el cumplimiento a las disposiciones contempladas en la presente Norma.

10. Apéndice

En este capítulo se indican algunas partes de consumo a utilizar de acuerdo con las características recomendadas por los fabricantes, para la inspección semestral o de 96,000 km de recorrido. Lo anterior no limita el uso de productos de mejor calidad que los especificados, debido a la mejora constante en éstos por la evolución tecnológica, pero su empleo debe ser responsabilidad de los talleres que realizan esta inspección.

A.10.1. Arena para areneros de locomotoras. Se recomienda consultar la especificación M-916-51-AAR.

A.10.2. Zapatas de freno para locomotora:

A.10.2.1. Zapatas de fierro vaciado con alto contenido de fósforo.

A.10.2.2. Zapatas de composición de alta fricción.

11. Referencias bibliográficas

11.1. Manual de Normas y Prácticas Recomendadas, División Mecánica, Sección M, editado por la A.A.R. Año de la publicación: 1995.

11.2. Código de Regulaciones Federales 49, parte 229 del Departamento Federal de Transporte de los Estados Unidos de América, Oficina de Seguridad de la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA).

11.3. Autor: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Título: NOM-064-SCT2-2001, Reglas de seguridad e inspecciones periódicas a los diversos sistemas que constituyen el equipo tractivo ferroviario diesel eléctrico.

11.4. En general, los instructivos de mantenimiento editados por fabricantes de equipo tractivo ferroviario.

12. Concordancia con normas internacionales

Esta Norma no concuerda con ninguna norma internacional.

13. Evaluación de la conformidad

13.1. Fundamentos.

Los artículos 3o. fracción IV-A y 73 primer párrafo de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 80, 81 segundo párrafo de su Reglamento, indican que cuando, para fines oficiales, se requiere comprobar el grado de cumplimiento de la normas oficiales mexicanas, se deben formular y establecer los

procedimientos para la Evaluación de la Conformidad, en forma independiente a la Norma para efectos de la publicación de los mismos; puntualizando que solamente en los casos de que los procedimientos estén contenidos en la Norma, o exista una razón fundada en contrario, no será necesaria su elaboración.

Por lo anterior y con base en las características peculiares de las disposiciones, y recomendaciones contenidas en la presente Norma, en el desarrollo de este capítulo se presenta la argumentación que se ha considerado necesaria para expresar que los procedimientos para la Evaluación de la Conformidad, están contenidos en la misma Norma.

13.2. Características de las disposiciones.

La mayoría de las disposiciones están dirigidas a verificar las especificaciones técnicas, tolerancias, parámetros, límites de desgaste y causas de reposición de componentes y sistemas directamente relacionados con la seguridad operativa y que se realiza en el ciclo semestral de inspección y de un recorrido aproximado de 96,000 km.

Las disposiciones y recomendaciones de la Norma se han desarrollado de forma clara, sencilla y comprensible, a fin de que el personal operario encargado de realizarlas en los talleres de inspección y mantenimiento, lleven a cabo su ejecución sin mayores problemas.

Es importante mencionar que las actividades clasificadas como obligatorias (Disposiciones), están dirigidas a los sistemas y sus componentes que están relacionados con la seguridad operativa de los mismos, tales como: sistemas de suspensión, de frenos de aire, de acoplamiento, etc.

13.3. Descripción de requisitos.

13.3.1. Las empresas ferroviarias concesionarias o permisionarias encargadas de llevar a cabo las disposiciones de la Norma, deben cumplir con los requisitos siguientes:

13.3.1.1. Las instalaciones (talleres) en donde se lleve a cabo este tipo de trabajos deben cumplir con las disposiciones contenidas en leyes, reglamentos y normas oficiales mexicanas vigentes, sobre construcciones civiles, instalaciones eléctricas, protección al medio ambiente, seguridad laboral, etc.

13.3.1.2. Contar en los talleres con personal operario que haya recibido la capacitación suficiente y necesaria para desempeñar eficientemente los trabajos.

Cuando la autoridad competente lo considere necesario, deben presentar los documentos que acrediten la capacitación correspondiente.

13.3.1.3. Disponer del instrumental y herramientas de medición recomendadas en los instructivos de Mantenimiento, que correspondan a las diversas marcas y modelos de unidades tractivas.

13.3.1.4. En los talleres debe contarse con los documentos que a continuación se indican, como elementos básicos de consulta de especificaciones técnicas y los procedimientos que deben aplicarse para realizar los trabajos de inspección y mantenimiento:

a) Instructivos de Mantenimiento correspondientes a las marcas y modelos de locomotoras para realizarles su mantenimiento.

b) Normas oficiales mexicanas vigentes sobre la materia.

13.3.1.5. Con fundamento en los artículos 68 primer párrafo, 74, 91 primer párrafo de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 97 primer párrafo y 98 de su Reglamento; el personal perteneciente a la dependencia competente, en este caso la SCT, autorizado para efectuar la verificación del cumplimiento
de la presente Norma Oficial Mexicana, es el siguiente:

a) Personal verificador de las oficinas centrales de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.

b) Personal de verificadores pertenecientes a los departamentos de Transporte Ferroviario de los centros SCT estatales.

14. Observancia

Las disposiciones contenidas en esta Norma Oficial Mexicana son de estricto cumplimiento por parte de las empresas ferroviarias.

15. Sanciones

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en esta Norma Oficial Mexicana será sancionado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, artículos 112, 112-A, 113, 114, 115, 116 y 117 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización 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.

16. Vigencia

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, a partir de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**, tiene 60 días naturales para recibir comentarios del público en general y de las empresas interesadas, en el seno del Subcomité de Transporte Ferroviario sito en la calle de Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, México, Distrito Federal, código postal 03810. Teléfonos 55-36-74-88,
fax 55-36-27-32. Correo electrónico: lacunag@sct.gob.mx

SECRETARIA DE SALUD

FE de erratas al Reglamento Interior de la Secretaría de Salud, publicado el 19 de enero de 2004.

En la página 80:

Dice:	Debe decir:
Art. 45.- . . .	Art. 45.- . . .
I a XVII.- . . .	I a XVII.- . . .
XIX.- Coordinar, supervisar y evaluar la calidad de la prestación de los servicios de salud en materia de su competencia;	XVIII.- Coordinar, supervisar y evaluar la calidad de la prestación de los servicios de salud en materia de su competencia;
XX.- Proponer los lineamientos y procedimientos técnicos para la organización, programación y presupuestación relacionados con los programas a su cargo;	XIX.- Proponer los lineamientos y procedimientos técnicos para la organización, programación y presupuestación relacionados con los programas a su cargo;
XXI.- Expedir, conforme a las disposiciones legales aplicables, los lineamientos para la aprobación o certificación de técnicas, métodos y laboratorios en materia de diagnóstico y referencia epidemiológicos, incluyendo el personal que labore en éstos, así como realizar la evaluación y, en su caso, emitir la aprobación o certificación correspondiente;	XX.- Expedir, conforme a las disposiciones legales aplicables, los lineamientos para la aprobación o certificación de técnicas, métodos y laboratorios en materia de diagnóstico y referencia epidemiológicos, incluyendo el personal que labore en éstos, así como realizar la evaluación y, en su caso, emitir la aprobación o certificación correspondiente;
XXII.- Proponer la forma y términos de la aplicación de los recursos que obtenga por cualquier título legal, en función del desarrollo de las funciones que el Centro tiene encomendadas, y	XXI.- Proponer la forma y términos de la aplicación de los recursos que obtenga por cualquier título legal, en función del desarrollo de las funciones que el Centro tiene encomendadas, y
XXIII.- Imponer sanciones y aplicar las medidas de seguridad en la esfera de su competencia, así como remitir a las autoridades fiscales correspondientes, en su caso, las	XXII.- Imponer sanciones y aplicar las medidas de seguridad en la esfera de su competencia, así como remitir a las autoridades fiscales correspondientes, en su caso, las

resoluciones que impongan sanciones económicas a través del procedimiento administrativo de ejecución.	resoluciones que impongan sanciones económicas a través del procedimiento administrativo de ejecución.

Dice:	Debe decir:
Art. 45.- . . .	Art. 45.- . . .
I a XXIII.- . . .	I a XXII.- . . .
Las direcciones generales adjuntas de Programas Preventivos, de Epidemiología, del Instituto de Diagnóstico y Referencia Epidemiológicos **y del Centro Nacional para la Prevención de Accidentes** forman parte del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades, y podrán ejercer las facultades que se establecen en el presente artículo, así como las que se señalan en las fracciones V, VII, VIII, IX, X, XI, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX y XX del artículo 38 del presente Reglamento.	Las direcciones generales adjuntas de Programas Preventivos, de Epidemiología, del Instituto de Diagnóstico y Referencia Epidemiológicos forman parte del Centro Nacional de Vigilancia Epidemiológica y Control de Enfermedades, y podrán ejercer las facultades que se establecen en el presente artículo, así como las que se señalan en las fracciones V, VII, VIII, IX, X, XI, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX y XX del artículo 38 del presente Reglamento.

SECRETARIA DE LA REFORMA AGRARIA

AVISO de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado San Agustín, con una superficie aproximada de 00-95-54.110 hectárea, Municipio de Copainalá, Chis.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de la Reforma Agraria.

AVISO DE DESLINDE DEL PREDIO PRESUNTA PROPIEDAD NACIONAL DENOMINADO “SAN AGUSTIN”, UBICADO EN EL MUNICIPIO DE COPAINALA, ESTADO DE CHIAPAS.

La Dirección de Regularización de la Propiedad Rural, dependiente de la Dirección General de Ordenamiento y Regularización de la Secretaría de la Reforma Agraria, mediante oficio número 142032, de fecha 14 de marzo de 2003, expediente sin número, autorizó a la Representación Agraria para que comisionara perito deslindador, la cual con oficio número 1587, de fecha 30 de abril de 2003, me ha autorizado para que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 160 de la Ley Agraria; 104, 107 y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, proceda al deslinde y medición del predio presuntamente propiedad nacional denominado “San Agustín”, con una superficie aproximada de 00-95-54.110 hectárea, ubicado en el Municipio de Copainalá, Estado de Chiapas, promovido por Romeo Mancilla Hernández, el cual cuenta con las siguientes colindancias:

AL NORTE: José E. González Muñoz

AL SUR: José E. González Muñoz

AL ESTE: José E. González Muñoz

AL OESTE: Benjamín Mancilla López

Por lo que, en cumplimiento a lo establecido por los artículos 160 de la Ley Agraria y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, deberá publicarse, por una sola vez, en el **Diario Oficial de la Federación**, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Chiapas, en el periódico de información local Es Diario Popular, así como colocarse en los parajes más cercanos al mismo terreno, con el objeto de comunicar a las personas que se sientan afectadas en sus derechos por la realización de los trabajos de deslinde, a fin de que dentro del plazo de 30 días hábiles, a partir de la publicación del presente Aviso en el **Diario Oficial de la Federación**, ocurran ante el suscrito

para exponer lo que a su derecho convenga, así como para presentar la documentación que fundamente su dicho. Para tal fin se encuentra a la vista de cualquier interesado el croquis correspondiente en las oficinas que ocupa la Representación Agraria, con domicilio en Palacio Federal 1er. piso, colonia Centro, de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Estado de Chiapas.

A las personas que no presenten sus documentos dentro del plazo señalado, o que habiendo sido notificadas a presenciar el deslinde no concurran al mismo, se les tendrá como conformes con sus resultados.

Atentamente

Tuxtla Gutiérrez, Chis., a 11 de septiembre de 2003.- El Perito Deslindador, **Honorio de J. Hidalgo Villar**.- Rúbrica.

AVISO de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado Fracción San José del Carmen, con una superficie aproximada de 09-82-55.000 hectáreas, Municipio de San Cristóbal de las Casas, Chis.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de la Reforma Agraria.

AVISO DE DESLINDE DEL PREDIO PRESUNTA PROPIEDAD NACIONAL DENOMINADO "FRACCION SAN JOSE DEL CARMEN", UBICADO EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, ESTADO DE CHIAPAS.

La Dirección de Regularización de la Propiedad Rural, dependiente de la Dirección General de Ordenamiento y Regularización de la Secretaría de la Reforma Agraria, mediante oficio número 140027, de fecha 9 de enero de 2003, expediente sin número, autorizó a la Representación Agraria para que comisionara perito deslindador, la cual con oficio número 1584, de fecha 29 de abril de 2003, me ha autorizado para que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 160 de la Ley Agraria; 104, 107 y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, proceda al deslinde y medición del predio presuntamente propiedad nacional denominado "Fracción San José del Carmen", con una superficie aproximada de 09-82-55.000 hectáreas, ubicado en el Municipio de San Cristóbal de las Casas, Estado de Chiapas, promovido por Gregorio Ruiz Díaz, el cual cuenta con las siguientes colindancias:

AL NORTE: Margarito Ruiz López

AL SUR: Felipe Pérez Palacios

AL ESTE: Mateo Díaz Ruiz

AL OESTE: Felipe Pérez Hernández

Por lo que, en cumplimiento a lo establecido por los artículos 160 de la Ley Agraria y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, deberá publicarse, por una sola vez, en el **Diario Oficial de la Federación**, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Chiapas, en el periódico de información local Es Diario Popular, así como colocarse en los parajes más cercanos al mismo terreno, con el objeto de comunicar a las personas que se sientan afectadas en sus derechos por la realización de los trabajos de deslinde, a fin de que dentro del plazo de 30 días hábiles, a partir de la publicación del presente Aviso en el **Diario Oficial de la Federación**, ocurran ante el suscrito para exponer lo que a su derecho convenga, así como para presentar la documentación que fundamente su dicho. Para tal fin se encuentra a la vista de cualquier interesado el croquis correspondiente en las oficinas que ocupa la Representación Agraria, con domicilio en Palacio Federal 1er. piso, colonia Centro, de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Estado de Chiapas.

A las personas que no presenten sus documentos dentro del plazo señalado, o que habiendo sido notificadas a presenciar el deslinde no concurran al mismo, se les tendrá como conformes con sus resultados.

Atentamente

Tuxtla Gutiérrez, Chis., a 17 de septiembre de 2003.- El Perito Deslindador, **Honorio de J. Hidalgo Villar**.- Rúbrica.

AVISO de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado San Dionicio, con una superficie aproximada de 08-50-00.000 hectáreas, Municipio de San Cristóbal de las Casas, Chis.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de la Reforma Agraria.

AVISO DE DESLINDE DEL PREDIO PRESUNTA PROPIEDAD NACIONAL DENOMINADO "SAN DIONICIO", UBICADO EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, ESTADO DE CHIAPAS.

La Dirección de Regularización de la Propiedad Rural, dependiente de la Dirección General de Ordenamiento y Regularización de la Secretaría de la Reforma Agraria, mediante oficio número 140027, de fecha 9 de enero de 2003, expediente sin número, autorizó a la Representación Agraria para que comisionara perito deslindador, la cual con oficio número 1584, de fecha 29 de abril de 2003, me ha autorizado para que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 160 de la Ley Agraria; 104, 107 y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, proceda al deslinde y medición del predio presuntamente propiedad nacional denominado "San Dionicio", con una superficie aproximada de 08-50-00.000 hectáreas, ubicado en el Municipio de San Cristóbal de las Casas, Estado de Chiapas, promovido por Dolores Díaz Ruiz, el cual cuenta con las siguientes colindancias:

AL NORTE: Florentino Díaz Ruiz

AL SUR: Anastacio Díaz Ruiz

AL ESTE: Marcelino Jiménez Hernández

AL OESTE: Mateo Díaz Ruiz

Por lo que, en cumplimiento a lo establecido por los artículos 160 de la Ley Agraria y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, deberá publicarse, por una sola vez, en el **Diario Oficial de la Federación**, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Chiapas, en el periódico de información local Es Diario Popular, así como colocarse en los parajes más cercanos al mismo terreno, con el objeto de comunicar a las personas que se sientan afectadas en sus derechos por la realización de los trabajos de deslinde, a fin de que dentro del plazo de 30 días hábiles, a partir de la publicación del presente Aviso en el **Diario Oficial de la Federación**, ocurran ante el suscrito para exponer lo que a su derecho convenga, así como para presentar la documentación que fundamente su dicho. Para tal fin se encuentra a la vista de cualquier interesado el croquis correspondiente en las oficinas que ocupa la Representación Agraria, con domicilio en Palacio Federal 1er. piso, colonia Centro, de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Estado de Chiapas.

A las personas que no presenten sus documentos dentro del plazo señalado, o que habiendo sido notificadas a presenciar el deslinde no concurran al mismo, se les tendrá como conformes con sus resultados.

Atentamente

Tuxtla Gutiérrez, Chis., a 17 de septiembre de 2003.- El Perito Deslindador, **Honorio de J. Hidalgo Villar**.- Rúbrica.

AVISO de deslinde del predio de presunta propiedad nacional denominado Fracción La Sierra, con una superficie aproximada de 01-54-58.000 hectárea, Municipio de San Cristóbal de las Casas, Chis.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de la Reforma Agraria.

AVISO DE DESLINDE DEL PREDIO PRESUNTA PROPIEDAD NACIONAL DENOMINADO "FRACCION LA SIERRA", UBICADO EN EL MUNICIPIO DE SAN CRISTOBAL DE LAS CASAS, ESTADO DE CHIAPAS.

La Dirección de Regularización de la Propiedad Rural, dependiente de la Dirección General de Ordenamiento y Regularización de la Secretaría de la Reforma Agraria, mediante oficio número 140027, de fecha 9 de enero de 2003, expediente sin número, autorizó a la Representación Agraria para que comisionara perito deslindador, la cual con oficio número 1584, de fecha 29 de abril de 2003, me ha autorizado para que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 160 de la Ley Agraria; 104, 107 y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, proceda al deslinde y medición del predio presuntamente propiedad nacional denominado "Fracción La Sierra", con una superficie aproximada de 01-54-58.000 hectárea, ubicado en el Municipio de San Cristóbal de las Casas, Estado de Chiapas, promovido por Eusebio Domingo Pérez Pérez, el cual cuenta con las siguientes colindancias:

AL NORTE: San Felipe Ecatepec

AL SUR: Mariano Gómez

AL ESTE: Esteban Santiago Pérez Hernández

AL OESTE: Bernabé Roselino Pérez Pérez

Por lo que, en cumplimiento a lo establecido por los artículos 160 de la Ley Agraria y 108 del Reglamento de la misma en Materia de Ordenamiento de la Propiedad Rural, deberá publicarse, por una sola vez, en el **Diario Oficial de la Federación**, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Chiapas, en el periódico de información local Es Diario Popular, así como colocarse en los parajes más cercanos al mismo terreno, con el objeto de comunicar a las personas que se sientan afectadas en sus derechos por la realización de los trabajos de deslinde, a fin de que dentro del plazo de 30 días hábiles, a partir de la publicación del presente Aviso en el **Diario Oficial de la Federación**, ocurran ante el suscrito para exponer lo que a su derecho convenga, así como para presentar la documentación que fundamente su dicho. Para tal fin se encuentra a la vista de cualquier interesado el croquis correspondiente en las oficinas que ocupa la Representación Agraria, con domicilio en Palacio Federal 1er. piso, colonia Centro, de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Estado de Chiapas.

A las personas que no presenten sus documentos dentro del plazo señalado, o que habiendo sido notificadas a presenciar el deslinde no concurran al mismo, se les tendrá como conformes con sus resultados.

Atentamente

Tuxtla Gutiérrez, Chis., a 17 de septiembre de 2003.- El Perito Deslindador, **Honorio de J. Hidalgo Villar**.- Rúbrica.

BANCO DE MEXICO

TIPO de cambio para solventar obligaciones denominadas en moneda extranjera pagaderas en la República Mexicana.

Al margen un logotipo, que dice: Banco de México.

TIPO DE CAMBIO PARA SOLVENTAR OBLIGACIONES DENOMINADAS EN MONEDA EXTRANJERA

PAGADERAS EN LA REPUBLICA MEXICANA

Con fundamento en el artículo 35 de la Ley del Banco de México; en los artículos 8o. y 10o. del Reglamento Interior del Banco de México, y en los términos del numeral 1.2 de las Disposiciones Aplicables a la Determinación del Tipo de Cambio para Solventar Obligaciones Denominadas en Moneda Extranjera Pagaderas en la República Mexicana, publicadas en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de marzo de 1996, el Banco de México informa que el tipo de cambio citado obtenido el día de hoy conforme

al procedimiento establecido en el numeral 1 de las Disposiciones mencionadas, fue de $10.8789 M.N. (DIEZ PESOS CON OCHO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE DIEZMILESIMOS MONEDA NACIONAL)

por un dólar de los EE.UU.A.

La equivalencia del peso mexicano con otras monedas extranjeras se calculará atendiendo a la cotización que rija para estas últimas contra el dólar de los EE.UU.A., en los mercados internacionales el día en que se haga el pago. Estas cotizaciones serán dadas a conocer, a solicitud de los interesados, por las instituciones de crédito del país.

Atentamente

México, D.F., a 27 de enero de 2004.- BANCO DE MEXICO: El Director de Disposiciones de Banca Central, **Fernando Corvera Caraza**.- Rúbrica.- El Gerente de Operaciones Nacionales, **Jaime Cortina Morfín**.- Rúbrica.

TASA de interés interbancaria de equilibrio.

Al margen un logotipo, que dice: Banco de México.

TASA DE INTERES INTERBANCARIA DE EQUILIBRIO

Según resolución de Banco de México publicada en el **Diario Oficial de la Federación** del 23 de marzo

de 1995, y de conformidad con lo establecido en el Anexo 1 de la Circular 2019/95, modificada mediante Circular-Telefax 4/97 del propio Banco del 9 de enero de 1997, dirigida a las instituciones de banca múltiple,

se informa que la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio a plazo de 28 días, obtenida el día de hoy, fue de 4.9700 por ciento.

La tasa de interés citada se calculó con base a las cotizaciones presentadas por: BBVA Bancomer, S.A., Banca Serfin S.A., Banco Internacional S.A., Banco Nacional de México S.A., Banco Invex S.A., ING Bank México S.A., ScotiaBank Inverlat, S.A. y Banco Mercantil Del Norte S.A.

México, D.F., a 27 de enero de 2004.- BANCO DE MEXICO: El Director de Disposiciones de Banca Central, **Fernando Corvera Caraza**.- Rúbrica.- El Gerente de Operaciones Nacionales, **Jaime Cortina Morfín**.- Rúbrica.

TASAS de interés de instrumentos de captación bancaria en moneda nacional.

Al margen un logotipo, que dice: Banco de México.

TASAS DE INTERES DE INSTRUMENTOS DE CAPTACION BANCARIA EN MONEDA NACIONAL

Para los efectos a que se refiere la publicación de este Banco de México en el **Diario Oficial de la Federación** de fecha 11 de abril de 1989, se informa que el promedio de las tasas de interés ofrecidas por las instituciones de banca múltiple a las personas físicas y a las personas morales en general, a la apertura del día 27 de enero de 2004, para DEPOSITOS A PLAZO FIJO a 60, 90 y 180 días es de 2.12, 2.65
y 2.87, respectivamente, y para PAGARES CON RENDIMIENTO LIQUIDABLE AL VENCIMIENTO a 28, 91 y 182 días es de 1.95, 2.16 y 2.44, respectivamente. Dichas tasas son brutas y se expresan en por ciento anual.

México, D.F., a 27 de enero de 2004.- BANCO DE MEXICO: El Director de Disposiciones de Banca Central, **Fernando Corvera Caraza**.- Rúbrica.- El Director de Información del Sistema Financiero, **Cuauhtémoc Montes Campos**.- Rúbrica.

(R.- 190732)

INFORMACION semanal resumida sobre los principales renglones del estado de cuenta consolidado al 23 de enero de 2004.

Al margen un logotipo, que dice: Banco de México.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 41 del Reglamento Interior del Banco de México, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 16 de marzo de 1995, se proporciona la:

INFORMACION SEMANAL RESUMIDA SOBRE LOS PRINCIPALES RENGLONES
DEL ESTADO DE CUENTA CONSOLIDADO AL 23 DE ENERO DE 2004.

(Cifras preliminares en millones de pesos)

A C T I V O	
Reserva Internacional 1/	630,761
Crédito al Gobierno Federal	0
Valores Gubernamentales 2/	0
Crédito a Intermediarios Financieros y Deudores por Reporto 3/	93,563
Crédito a Organismos Públicos 4/	69,942
PASIVO Y CAPITAL CONTABLE	
Fondo Monetario Internacional	0
Base Monetaria	276,678
Billetes y Monedas en Circulación	276,678
Depósitos Bancarios en Cuenta Corriente 5/	0
Bonos de Regulación Monetaria	230,415
Depósitos del Gobierno Federal	121,720
Depósitos de Intermediarios Financieros y Acreedores por Reporto 3/	182,321
Otros Pasivos y Capital Contable 6/	(16,868)

1/ Según se define en el Artículo 19 de la Ley del Banco de México.

2/ Neto de depósitos de regulación monetaria.

3/ Incluye banca múltiple, banca de desarrollo, fideicomisos de fomento y operaciones de reporto con casas de bolsa.

4/ Créditos asumidos por el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario, conforme a lo establecido en la Ley de Protección al Ahorro Bancario.

5/ Se consigna el saldo neto acreedor del conjunto de dichas cuentas, en caso de saldo neto deudor éste se incluye en el rubro de Crédito a Intermediarios Financieros y Deudores
por Reporto.

6/ Neto de otros activos.

México, D.F., a 27 de enero de 2004.- BANCO DE MEXICO: El Director de Contabilidad, **Gerardo Zúñiga Villarce**.- Rúbrica.

(R.- 190733)

AVISOS
JUDICIALES Y GENERALES

Estados Unidos Mexicanos
Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado
Morelia, Mich.
Sección Amparo
EDICTO

D.D.K., Sociedad Anónima de Capital Variable y/o D.D.K., México, Sociedad Anónima, a través de su representante legal.

(Parte demandada).

En los autos del Juicio Ordinario Civil número IV-03/2001, promovido por la Comisión Federal de Electricidad, por conducto de sus apoderados jurídicos Manuel Guizar Camorlinga y Sergio Díaz Gómez, ha sido usted demandada en la vía ordinaria civil ejercitándose la acción de rescisión por incumplimiento de contrato y pago de prestaciones por incumplimiento de contrato, requiriéndole lo siguiente:

a) “La declaración de ese Juzgado en la que se establezca que ciertamente la empresa D.D.K., Sociedad Anónima de Capital Variable y/o D.D.K., México, Sociedad Anónima, incumplió las obligaciones y condiciones estipuladas en el contrato de adquisición de bienes número 700003349, que celebró con la Comisión Federal de Electricidad.

b) En virtud del incumplimiento de las obligaciones que la empresa D.D.K., Sociedad Anónima de Capital Variable y/o D.D.K., México, Sociedad Anónima, contrajo con Comisión Federal de Electricidad, mediante el contrato de adquisición de bienes número 700003349, la rescisión de dicho contrato.

c) La devolución de la cantidad de $150,221.30 (ciento cincuenta mil doscientos veintiún pesos 30/100 M.N.) más el Impuesto al Valor Agregado, por concepto de anticipo no amortizado y que entregó Comisión Federal de Electricidad a la empresa D.D.K., Sociedad Anónima de Capital Variable y/o D.D.K., México, Sociedad Anónima, en cumplimiento de las cláusulas sexta y séptima del contrato de bienes número 700003349 y que debe reintegrar la demandada a nuestra representada en virtud del incumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato antes citado.

d) El pago de la cantidad de $98,743.50 (noventa y ocho mil setecientos cuarenta y tres pesos 50/100 M.N.) más el Impuesto al Valor Agregado por concepto de 10% del valor del contrato de bienes número 700003349 y que debe pagar la demandada a nuestra representada por concepto de penalización por el incumplimiento de las obligaciones que contrajo en dicho contrato de conformidad a lo dispuesto en la cláusula primera del mismo.

e) El pago del costo financiero de las cantidades señaladas de conformidad a lo establecido por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para los pasivos de las entidades de la Administración Pública Federal, prestación que deberá ser cuantificada en el incidente de liquidación de sentencia conforme a lo establecido por los lineamientos de dicha Secretaría.

f) El pago de los daños y perjuicios que ocasionó la demandada a la Comisión Federal de Electricidad, con el incumplimiento del contrato de adquisición de bienes número 700003349.

g) El pago de los gastos y costas judiciales que se ocasionen a nuestra representada con motivo de la tramitación y substanciación de este juicio, los que se liquidarán en el momento procesal oportuno”.

Por otra parte, la parte actora señaló diversos domicilios para el efecto de llamarle al presente juicio en cuanto parte demandada, en los cuales no fue posible localizarle, motivo por el cual, por acuerdo de doce de marzo del año en curso se ordenó su emplazamiento por medio de edictos, los que se publicarán a costa del actor, por tres veces de siete en siete días, en el **Diario Oficial de la Federación**, en uno de los periódicos de mayor circulación de la República, así como en otro de los de mayor circulación en el Estado de Michoacán, apercibiéndole que de no comparecer a juicio a deducir sus derechos, a través de quien acredite ser su representante legal, dentro de los treinta días siguientes al de la última publicación,

se seguirá el juicio en rebeldía, haciéndole las ulteriores notificaciones por rotulón que se fije en la puerta de este Tribunal; asimismo, se deja a su disposición en la Secretaría de este Juzgado, copia simple de la demanda y sus anexos.

Atentamente

Morelia, Mich., a 12 de marzo de 2003.

La Secretaria del Juzgado Cuarto de Distrito en el Estado de Michoacán

Lic. Leticia López Pérez

Rúbrica.

(R.- 189485)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Sexto de Distrito "B" de Amparo en Materia Penal
en el Distrito Federal
EDICTO

Ricardo Molina Patiño y Edmundo Molina Patiño.

En los autos del Juicio de Amparo número 1916/2003-VI, promovido por MJC Inmobiliaria, Sociedad Anónima de Capital Variable, contra actos del Subprocurador de Averiguaciones Previas Desconcentradas de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, radicado en el Juzgado Sexto de Distrito B de Amparo en Materia Penal en el Distrito Federal, en el cual reclaman la resolución de veintiocho de marzo de dos mil tres, dictada por la autoridad responsable, señalando como preceptos violados los artículos 16, 17, 20 último párrafo y 21 constitucionales; asimismo, se les ha señalado como terceros perjudicados; y, toda vez que se desconoce su domicilio actual, se ha ordenado mediante auto de ocho de diciembre de dos mil tres, emplazarlos por edictos, que deberán publicarse por tres veces, de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de mayor circulación en esta ciudad capital, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 30 fracción II de la Ley de Amparo y 315 del Código Federal de Procedimientos Civiles. Por lo anterior, se encuentra a su disposición en la Actuaría de este Juzgado, copia simple de la demanda de garantías, haciéndoles saber que cuentan con un plazo de treinta días, contados a partir de la última publicación de tales edictos, para apersonarse en el Juicio de referencia, y hagan valer sus derechos; así también, se les informa que deberán señalar domicilio para oír y recibir notificaciones en esta ciudad, apercibidos que de no hacerlo, las subsecuentes, aún las de carácter personal, se les harán por medio de lista que se publica en este Organo Jurisdiccional, según lo dispone el artículo 30 de la Ley de Amparo.

Atentamente
México, D.F., a 16 de diciembre de 2003.
El Secretario del Juzgado Sexto de Distrito "B" de Amparo en Materia Penal en el Distrito Federal
Lic. Joel Humberto Mendoza Mancilla
Rúbrica.
(R.- 189977)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Segundo de Distrito en el Estado
San Luis Potosí
EDICTO
Adolfo Gonzalo Roig Calvo.

En el Juicio de Amparo número 952/2003, promovido por Gabriel Ocejo Rodríguez, contra actos del Juez Primero del Ramo Civil en esta ciudad y otra autoridad, en el que tiene el carácter de diverso tercero perjudicado, se dictó un auto en el que se ordena emplazarlo a dicho Juicio de Garantías, para que comparezca a defender sus derechos a la audiencia constitucional señalada para las diez horas veinte minutos del día veintidós de octubre del año en curso, haciéndole saber que la demanda en la que se inició el Juicio constitucional de referencia, el mencionado quejoso reclama de las citadas autoridades responsables, todo lo actuado en el Juicio Ordinario Civil número 697/01, promovido por María Guadalupe Durán Espinoza.

Para publicarse conforme a lo ordenado por auto de esta fecha, por tres veces de siete en siete días, en el Diario Oficial de la Federación, haciéndole saber al referido tercero perjudicado, que deberá presentarse dentro del término de treinta días contados a partir del siguiente al de la última publicación, quedando a su disposición en la Secretaría del Juzgado copia de la demanda.

San Luis Potosí, S.L.P., a 15 de octubre de 2003.
La Secretaria del Juzgado
Lic. María del Pilar Morales Zúñiga
Rúbrica.
(R.- 190157)

INTEGRADORA DE EDITORES MEXICANOS, S.A. DE C.V.

AVISO

En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 9o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles, se hace saber que por asambleas generales extraordinarias de accionistasde fechas 17 de octubre de 2002 y 18 de septiembre de 2003, se tomó el acuerdo de reducir el capital social en su parte fija en la cantidad de $62,500.00 (sesenta y dos mil quinientos pesos, moneda nacional), en cada una de dichas asambleas, es decir, la reducción total del capital social en su parte fija derivada de ambas asambleas asciende a $125,000.00 (ciento veinticinco mil pesos, moneda nacional), para quedar establecido aquél en la cantidad de $375,000.00 M.N. (trescientos setenta y cinco mil pesos, moneda nacional).

México, D.F., a 15 de enero de 2004.

Integradora de Editores Mexicanos, S.A. de C.V.

Director General y Delegado Especial

Jesús Oscar Navarro Garate

Rúbrica.

(R- 190302)

Estados Unidos Mexicanos
Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal
Juzgado Sexagesimo Tercero de lo Civil

EDICTO

En cumplimiento a lo ordenado por Acuerdo dictado en audiencia de fecha diez de diciembre del año en curso, en los autos relativos a la Suspensión de Pagos de Manufacturas Metálicas Altzairu S.A. de C.V., cuaderno principal, expediente número 200/95, el C. Juez Sexagésimo Tercero de lo Civil, anteriormente C. Juez Primero de lo Concursal, señaló las diez horas del día veintinueve del mes de enero del año dos mil cuatro, para que tenga verificativo la junta de acreedores para el reconocimiento, rectificacion y graduación de crédito, de las empresas Manufacturas Metálicas Altzairu S.A. de C.V., y Fundiciones Altzairu S.A de C.V., misma que se llevará conforme a la siguiente orden del día propuesto por el delegado de la sindicatura:

1.- Lista de asistencia.
2.- Lectura de la lista provisional de acreedores redactada por la sindicatura.
3.- Apertura de debate contradictorio sobre cada uno de los créditos.
4.- Asuntos generales.

Para su publicación por tres veces consecutivas.
México, D.F., a 11 de diciembre de 2003.
C: Secretaria de Acuerdos
Lic. Emilia Quijada Hernández
Rúbrica.
(R- 190471)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Segundo de Distrito “B” en Materias Civil y de Trabajo
en el Estado de Nuevo León
EDICTO

En el expediente 12/2003-3B promovido por Tecnología e Ingeniería Avanzada, Sociedad Anónima de Capital Variable (TIASA) y sus acumulados 14/2003, promovido por Protexa Construcciones, Sociedad Anónima de Capital Variable (PROCONSA); 16/2003, promovido por Servicios Protexa Construcciones, Sociedad Anónima de Capital Variable (SERPROCO); 18/2003, promovido por Servicios y Asesoría para Proyectos, Sociedad Anónima de Capital Variable (SAPSA); 20/2003, promovido por Corporación Protexa, Sociedad Anónima de Capital Variable (CORPORACION) y, 22/2003 promovido por Servicios Protexa Industrias, Sociedad Anónima de Capital Variable (SEPISA), el Juez Segundo de Distrito “B” en Materias Civil y de Trabajo en el Estado de Nuevo León, el día veintisiete de noviembre de dos mil tres, dictó sentencia definitiva cuyos puntos resolutivos son los siguientes: “PRIMERO. Es procedente la solicitud de concurso, al demostrarse, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley de Concursos Mercantiles, que se incurrió en incumplimiento generalizado en el pago de las obligaciones, por lo que con esta fecha veintiséis de noviembre de dos mil tres, se declara en concurso mercantil a Tecnología e Ingeniería Avanzada, Sociedad Anónima de Capital Variable (TIASA); Protexa Construcciones, Sociedad Anónima de Capital Variable (PROCONSA); Servicios Protexa Construcciones, Sociedad Anónima de Capital Variable (SERPROCO); Servicios y Asesoría para Proyectos, Sociedad Anónima de Capital Variable (SAPSA); Corporación Protexa, Sociedad Anónima de Capital Variable (CORPORACION) y Servicios Protexa, Industrias, Sociedad Anónima de Capital Variable (SEPISA); quienes tienen su domicilio en carretera Monterrey-Saltillo, kilómetro 339, colonia Los Treviño, en Santa Catarina, Nuevo León, código postal 66350. SEGUNDO. Se declara abierta la etapa de conciliación por ciento ochenta y cinco días naturales, sin perjuicio de lo demás ordenado por el artículo 145 de la Ley de Concursos Mercantiles… QUINTO. Se señala como fecha de retroacción del concurso el día dos de marzo de dos mil tres… SEPTIMO. Se ordena al conciliador inicie el procedimiento de reconocimiento de créditos, efectuando de oficio en los términos establecidos por los artículos 121 y 123 de la Ley de Concursos Mercantiles su determinación; deberá elaborar la lista de créditos a cargo de los comerciantes que propone reconocer, con base entre otras fuentes, en la contabilidad del mismo, con los demás documentos que permitan determinar sus pasivos, con la información que los propios comerciantes y su personal están obligados a proporcionar, la información que se desprenda de los dictámenes del visitador, así como, en su caso, de las solicitudes de reconocimiento que se le presenten. OCTAVO. Se hace del conocimiento de los acreedores residentes en la República Mexicana, que aquellos que así lo deseen, presenten al conciliador en el domicilio que éste señale para el cumplimiento de sus obligaciones, sus solicitudes de reconocimiento de crédito conforme a lo dispuesto por el artículo 125 de la Ley de Concursos Mercantiles, sin perjuicio de lo ordenado en el resolutivo que antecede. Los acreedores residentes en el extranjero podrán presentar dichas solicitudes, si a sus intereses conviene, ante la persona y lugar indicados, dentro un plazo de cuarenta y cinco días naturales conforme el artículo 291 de la Ley de Concursos Mercantiles… DECIMO. Se ordena a las concursadas permitan al conciliador y a los interventores, la realización de las actividades propias de sus cargos. DECIMO PRIMERO. Se orden a las empresas concursadas suspender el pago de los adeudos contraídos con anterioridad a la fecha en que comience a surtir efectos esta sentencia de concurso mercantil; salvo los que sean indispensables para la operación ordinaria de las empresas, respecto de los cuales deberá informar a este Juzgado dentro de las veinticuatro horas siguientes de efectuados… DECIMO QUINTO. Con independencia del lugar originalmente pactado para pago, los créditos a cargo de las concursadas que carezcan de garantía real dejarán de causar intereses a la fecha de esta sentencia; si no hubieren sido denominados originalmente en UDIs, se convertirán a dicha unidad previa conversión a moneda nacional de los que en su caso estuvieren denominados en moneda extranjera; el tipo de cambio y la equivalencia de las citadas unidades serán los determinados por el Banco de México para la fecha de esta sentencia. Con independencia del lugar originalmente pactado para pago, los créditos con garantía real, a partir de la fecha de esta sentencia, sólo causarán intereses ordinarios y hasta por el valor de la garantía; se mantendrán en la moneda o unidad en que originalmente se denominaron, pero también se convertirán a UDIs sólo para cuantificar el alcance de su participación en las decisiones en que así se requiera, caso en el cual, se empleará la equivalencia antes mencionadas…”; asimismo, el Instituto Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles designó conciliador a Javier Luis Navarro Velasco y éste señaló como domicilio para el cumplimiento de su función, el ubicado en bulevar Antonio L. Rodríguez, 1884 Poniente, oficinas en El Parque, Torre I, piso 10, colonia Santa María, código postal 64650, en Monterrey, Nuevo León, a quien se ordenó que inicie el reconocimiento de créditos, lo que se hace del conocimiento de los acreedores de la concursada para que aquellos que así lo deseen, le soliciten el reconocimiento de sus créditos. La publicación de este edicto surte efectos de notificación para quienes aún no hayan sido

notificados en alguna forma diferente, ordenada en la propia sentencia.

Para su publicación por dos veces consecutivas, en el **Diario Oficial de la Federación** y en el periódico El Norte de esta ciudad.

Monterrey, N.L., a 14 de enero de 2004.

La Secretario del Juzgado Segundo de Distrito "B" en Materias Civil y de Trabajo en el Estado

Lic. Nora Patricia Méndez Casanova

Rúbrica.

(R.- 190478)

Estados Unidos Mexicanos
Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal
México
Sexta Sala Civil
Toca número 1587/2003
EDICTO

Se notifica a: Hugo Mena Martínez y Georgina Ernestina Velázquez Romero de Mena.

Que en los autos del toca arriba anotado, del juicio especial hipotecario, seguido por Banco Bilbao Vizcaya México, S.A. antes Multibanco Mercantil Probursa, S.A. en contra de Hugo Mena Martínez y otra, se ordena emplazar a usted, por medio de edictos, en virtud de ignorarse su domicilio y en su carácter de tercero perjudicado, la interposición del juicio de garantías ante el H. Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito en turno, a fin de que acuda ante la citada autoridad federal en defensa de sus intereses, dejando a su disposición en la Secretaría de Acuerdos de esta Sexta Sala, las copias simples correspondientes.

Reitero a usted, las seguridades de mi atenta y distinguida consideración.

Para su publicación por tres veces, de siete en siete días, en el **Diario Oficial de la Federación**.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 3 de diciembre de 2003.

La C. Secretaria de Acuerdos de la Sexta Sala Civil

Lic. Antígona Cuanaló Ramírez

Rúbrica.

(R.- 190487)

Estados Unidos Mexicanos
Poder Judicial de la Federación
Juzgado Segundo de Distrito del Décimo Octavo Circuito
Cuernavaca, Mor.
EDICTO
Hilda Carmina Bravo y Ernesto Hasler.
En el lugar donde se encuentren.

En los autos del Juicio de Amparo número 1156/2002-V, promovido por Elia Villafán Sánchez, contra actos de la Sala Auxiliar del Tribunal Superior de Justicia del Estado, con sede en esta ciudad, consistentes en la resolución de fecha once de septiembre de dos mil tres, dictada en Toca Civil número 715/03-15, se les emplaza a ustedes y se les hace saber que deberán comparecer ante este Juzgado Segundo de Distrito del Décimo Octavo Circuito, ubicado en Francisco Leyva número 3, Altos, colonia Centro, de esta ciudad de Cuernavaca, Morelos, dentro del término de treinta días, contados a partir del día siguiente al de la última publicación del presente edicto, a efecto de hacerles entrega de la demanda y documentos adjuntos y del auto del tres de octubre de dos mil tres, por el cual se admitió la demanda y se ordenó el emplazamiento al presente juicio y se les apercibe que en caso de no hacerlo así se seguirá el juicio en rebeldía y las ulteriores notificaciones, aun las que tengan carácter personal se les harán por medio de lista que se fija en este Juzgado.

Para su publicación por tres veces, de siete en siete días, en el **Diario Oficial de la Federación** y en el periódico Excélsior.- Conste.

Cuernavaca, Mor., a 16 de diciembre de 2003.
El Secretario del Juzgado Segundo de Distrito del Décimo Octavo Circuito
Lic. Francisco Lorenzo Morán
Rúbrica.
(R.- 190489)

SOCIEDAD MEXICANA DE PLANIFICACION, A.C.

Con base en lo dispuesto en los artículos 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 30, 33, 36, 54 y 57 de los estatutos en vigor, se emite la presente:

CONVOCATORIA

A la Asamblea General que se realizará el jueves 29 de enero del presente año, a las 18:00 horas, en la Casa Universitaria del Libro, ubicada en Orizaba número 24, colonia Roma, con el siguiente:

ORDEN DEL DIA

Informes del presidente, secretarios y tesorero.

Atentamente

México, D.F., a 20 de enero de 2004.

Sociedad Mexicana de Planificación, A.C.

Presidente del Comité Ejecutivo

Lic. Guillermo Ramírez Hernández

Rúbrica.

(R.- 190500)

INSTITUTO MEXICANO DE NORMALIZACION Y CERTIFICACION, A.C.

AVISO

Se comunica a todos los interesados que a partir de la publicación de este aviso, se someten a encuesta pública por 60 días naturales (para recibir observaciones y comentarios), los siguientes proyectos de normas mexicanas (PROY-NMX) en el campo voluntario, aprobados por los siguientes comités:

COMITE TECNICO DE NORMALIZACION NACIONAL DE METROLOGIA

Designación	Título de la norma
PROY-NMX-CH-14253-2-IMNC-2003	Especificaciones Geométricas del Producto (GPS)-Inspección por medición de piezas de trabajo y de equipo de medición-Parte 2: Guía para la estimación de la incertidumbre en medición de GPS, en la calibración de equipo de medición de GPS, en la calibración de equipo de medición y en verificación del producto.
Campo de aplicación Este Proyecto de Norma Mexicana proporciona directrices para la implantación del concepto de la "Guía para la estimación de la incertidumbre en los resultados de las mediciones" (NMX-CH-140-IMNC-2002), en la industria, para la calibración de patrones y de equipo de medición, en el ámbito GPS, y la medición de las características GPS de piezas.	
Concordancia con normas internacionales Este Proyecto de Norma Mexicana no concuerda con alguna norma internacional. **Nota:** este Proyecto de Norma Mexicana coincide totalmente con la especificación técnica internacional ISO/TS 14253-2:1999 Guide to the estimation of uncertainty in GPS measurement, in calibration of measuring equipment and in product verification.	

COMITE TECNICO DE NORMALIZACION NACIONAL DE SISTEMAS DE CALIDAD

Designación	Título de la Norma
PROY-NMX-CC-10018-IMNC-2004	Tratamiento de las quejas-Directrices para las organizaciones.
Campo de aplicación Este Proyecto de Norma Mexicana proporciona una guía para los elementos de un proceso de tratamiento de las quejas en una organización, incluyendo la planificación, el diseño, la operación, el seguimiento y la mejora.	
Concordancia con normas internacionales Este Proyecto de Norma Mexicana concuerda totalmente la norma internacional ISO 10018 Complaints handling-Guidelines for organizations.	

COMITE TECNICO DE NORMALIZACION NACIONAL DE GRUAS Y DISPOSITIVOS DE ELEVACION

Designación	Título de la Norma
PROY-NMX-GR-4306-2-IMNC-2002	Grúas-Vocabulario-Parte 2: Grúas móviles.
Campo de aplicación Este Proyecto de Norma Mexicana establece un vocabulario de los términos más utilizados en el campo de las grúas móviles y equipos relacionados.	
Concordancia con normas internacionales Este Proyecto de Norma Mexicana concuerda totalmente la norma internacional ISO 4306-2:1994, Cranes-Vocabulary-Part 2: Mobile cranes.	

Designación	Título de la Norma
PROY-NMX-GR-4306-3-IMNC-2002	Grúas-Vocabulario-Parte 3: Grúas torre.
Campo de aplicación Este Proyecto de Norma Mexicana establece un vocabulario de los términos más utilizados en el campo de las grúas torre. Aplica a las grúas torre para trabajos de construcción que pueden ser montadas o desmontadas en el lugar de trabajo; grúas torre montadas permanentemente; grúas cabeza de martillo; y grúas torre para construcciones navales en diques secos.	
Concordancia con normas internacionales Este Proyecto de Norma Mexicana concuerda totalmente la norma internacional ISO 4306-3:1990, Cranes-Vocabulary-Part 3: Tower cranes.	

Designación	Título de la Norma
PROY-NMX-GR-7296-1-IMNC-2002	Grúas-Símbolos gráficos-Parte 1: Generalidades.
Campo de aplicación Este Proyecto de Norma Mexicana establece los símbolos gráficos generales para uso en los controles de las grúas e indica el color para los botones de control y lámparas señaladoras.	
Concordancia con normas internacionales Este Proyecto de Norma Mexicana concuerda totalmente la norma internacional ISO 7296-1:1991, Cranes-Graphics symbols-Part 1: General.	

Designación	Título de la Norma
PROY-NMX-GR-12478-1-IMNC-2002	Grúas-Guía para la elaboración de manuales de mantenimiento de grúas-Parte 1: Generalidades
Campo de aplicación Este Proyecto de Norma Mexicana proporciona recomendaciones para la preparación y presentación de manuales de mantenimiento para grúas.	
Concordancia con normas internacionales Este Proyecto de Norma Mexicana concuerda totalmente la norma internacional ISO 12478:1997, Cranes-Maintenance manual-Part 1: General.	

Lo anterior con fundamento en el artículo 51-A fracción III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y artículo 46 de su reglamento, vigentes; los comentarios y observaciones se recibirán en el siguiente correo electrónico: normalizacion@imnc.org.mx o al fax 01(55) 5705-3686. Para mayor información comunicarse con Martha Laura Huerta Aguilar o con Pedro Trujillo Flores, a los teléfonos 01(55) 5566-4750 y 5546-4546; los documentos se pueden obtener en Manuel Ma. Contreras 133, sexto piso, colonia Cuauhtémoc, México, D.F., código postal 06500.

Atentamente

México, D.F., a 22 de enero de 2004.

Coordinadora de Normalización

Martha Laura Huerta Aguilar

Rúbrica.

(R.- 190529)

CLUB DE GOLF IXTAPAN, S.A. DE C.V.

CONVOCATORIA A ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS

De conformidad con las cláusulas décimo quinta y décimo sexta del Estatuto Social de Club de Golf Ixtapan, S.A. de C.V. y demás disposiciones vigentes y aplicables de la Ley General de Sociedades Mercantiles, se convoca a todos los accionistas a la celebración de una asamblea general extraordinaria, que se celebrará el día 13 de febrero de 2004 a las 12:00 horas, en el inmueble ubicado en Bosque de Cidros número 173, colonia Bosques de las Lomas, en esta Ciudad de México, Distrito Federal, para tratar los asuntos contenidos en el siguiente:

ORDEN DEL DIA

I. Ratificación de renuncia de todos y cada uno de los miembros del Consejo de Administración.

II. Presentación, discusión y aprobación, en su caso, del balance final de liquidación de la sociedad al 31 de diciembre de 2003.

III. Resolución relativa al depósito del balance final de liquidación de la sociedad al 31 de diciembre de 2003, en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México, Distrito Federal, así como la relativa a la obtención de la cancelación de la inscripción correspondiente del contrato social en dicho Registro Público.

I. Designación de delegados especiales que den cumplimiento a las resoluciones adoptadas por la Asamblea.

Se les recuerda a los señores accionistas que para tener derecho a asistir y votar en la Asamblea, deberán exhibir la tarjeta de admisión correspondiente, que será expedida por la sociedad a solicitud de las personas inscritas como titulares de acciones en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, solicitud que deberá presentarse en el domicilio citado cuando menos con 24 horas hábiles de anticipación a la fecha señalada para la celebración de la Asamblea a la que se convoca por la presente.

Los accionistas podrán ser representados en la Asamblea por apoderado, mediante simple carta poder suscrita ante dos testigos.

México, D.F., a 22 de enero de 2004.

Comisario de la Sociedad

Javier Romero Chimalpopoca

Rúbrica.

(R.- 190535)

CAMPESTRE IXTAPAN, S.A. DE C.V.

CONVOCATORIA A ASAMBLEA GENERAL EXTRAORDINARIA DE ACCIONISTAS

De conformidad con las cláusulas décimo quinta y décimo sexta del Estatuto Social de Campestre Ixtapan, S.A. de C.V. y demás disposiciones vigentes y aplicables de la Ley General de Sociedades Mercantiles, se convoca a todos los accionistas a la celebración de una asamblea general extraordinaria, que se celebrará el día 13 de febrero de 2004 a las 11:00 horas, en el inmueble ubicado en Bosque de Cidros número 173, colonia Bosques de las Lomas, en esta Ciudad de México, Distrito Federal, para tratar los asuntos contenidos en el siguiente:

ORDEN DEL DIA

I. Ratificación de renuncia de todos y cada uno de los miembros del Consejo de Administración.

II. Presentación, discusión y aprobación, en su caso, del balance final de liquidación de la sociedad al 31 de diciembre de 2003.

III. Resolución relativa al depósito del Balance final de liquidación de la sociedad al 31 de diciembre de 2003, en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México, Distrito Federal, así como la relativa a la obtención de la cancelación de la inscripción correspondiente del contrato social en dicho Registro Público.

IV. Designación de delegados especiales que den cumplimiento a las resoluciones adoptadas por la Asamblea.

Se les recuerda a los señores accionistas que para tener derecho a asistir y votar en la Asamblea, deberán exhibir la tarjeta de admisión correspondiente, que será expedida por la Sociedad a solicitud de las personas inscritas como titulares de acciones en el Libro de Registro de Acciones de la Sociedad, solicitud que deberá presentarse en el domicilio citado cuando menos con 24 horas hábiles de anticipación a la fecha señalada para la celebración de la Asamblea a la que se convoca por el presente.

Los accionistas podrán ser representados en la Asamblea por apoderado, mediante simple carta poder suscrita ante dos testigos.

México, D.F., a 22 de enero de 2004.

Comisario de la Sociedad

Javier Romero Chimalpopoca

Rúbrica.

(R.- 190536)

QBE DEL ISTMO MEXICO, COMPAÑIA DE REASEGUROS, S.A. DE C.V.

CONVOCATORIA

Se convoca a los accionistas, consejeros y al comisario de QBE del Istmo México, Compañía de Reaseguros, S.A. de C.V., a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas que tendrá verificativo a las 14:00 horas del día 12 de febrero de 2004, en Avenida de la Alborada número 124, piso 6, colonia Parques del Pedregal, Delegación Tlalpan, en México, Distrito Federal, misma que deberá sujetarse al siguiente:

ORDEN DEL DIA

I. Lectura, discusión y aprobación en su caso, del informe del Presidente del Consejo de Administración de la sociedad, así como presentación, discusión y en su caso, aprobación de los estados financieros de la sociedad por el ejercicio social comprendido del 1 de enero al 31 de diciembre de 2003, previa lectura del informe comisario de la sociedad.

II. Aplicación de resultados.

III. Designación o ratificación, en su caso, de los miembros del Consejo de Administración, del Director General y del comisario de la sociedad.

IV. Emolumentos a los miembros del Consejo de Administración y comisario de la sociedad.

V. Designación del delegado o delegados que den cumplimiento y formalicen las resoluciones tomadas por la Asamblea.

México, D.F., a 16 de enero de 2004.

Presidente del Consejo de Administración

Ramón Enrique Fernández Quijano

Rúbrica.

(R.- 190538)

DESARROLLOS INMOBILIARIOS HACIENDA SAN MARTIN, S.A. DE C.V.

PRIMER AVISO

La asamblea general ordinaria de accionistas de Desarrollos Inmobiliarios Hacienda San Martín, S.A. de C.V., celebrada el 28 de mayo de 2003, acordó disminuir su capital social en la parte variable en la cantidad de $1’828,478.00 pesos (un millón ochocientos veintiocho mil cuatrocientos setenta y ocho pesos 00/100 M.N.), mediante la amortización de 1’828,478 (un millón ochocientos veintiocho mil cuatrocientas setenta y ocho) acciones de la Serie “B”, a razón de $0.538267 pesos M.N., por acción.

El capital social pagado de Desarrollos Inmobiliarios Hacienda San Martín, S.A. de C.V., asciende a $27’896,571.00 (veintisiete millones ochocientos noventa y seis mil quinientos setenta y un pesos 00/100 M.N.), y está representado por 27’896,571 (veintisiete millones ochocientos noventa y seis mil quinientos setenta y un) acciones ordinarias, nominativas y con valor nominal de $1.00 (un peso 00/100 Moneda Nacional) cada una, de las cuales 50,000 (cincuenta mil) acciones corresponden a la Serie “A” y 27’846,571 (veintisiete millones ochocientos cuarenta y seis mil quinientos setenta y un) acciones a la Serie “B”.

Se hace del conocimiento el presente aviso de reducción de capital social, en los términos y para los efectos que dispone el artículo 9o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

México, D.F., a 21 de enero de 2004.

Delegado de la Asamblea

Francisco Javier Sánchez Gavito Díaz

Rúbrica.

(R.- 190542)

OPERADORA Y COMERCIALIZADORA AEROPORTUARIA, S.A. DE C.V.

AVISO

Con fecha tres de diciembre de dos mil tres, los accionistas de Operadora y Comercializadora Aeroportuaria, S.A. de C.V., celebraron una asamblea general extraordinaria de accionistas en la cual se aprobó un aumento en la parte variable del capital social por la cantidad de $156'000,000.00 (ciento cincuenta y seis millones de pesos 00/100 M.N.) y la emisión de 156'000,000 (ciento cincuenta y seis millones) de acciones comunes ordinarias, sin expresión de valor nominal, las cuales fueron íntegramente suscritas y pagadas por los accionistas en proporción a la tenencia accionaria que cada uno de ellos detenta.

La presente publicación se hace de conformidad con lo establecido por el artículo vigésimo de los estatutos sociales de la Sociedad.

México, D.F., a 3 de diciembre de 2003.

Prosecretario del Consejo de Administración

María Teresa Llantada Voigt

Rúbrica.

(R.- 190562)

OPERADORA Y COMERCIALIZADORA AEROPORTUARIA, S.A. DE C.V.

AVISO

Con fecha dieciocho de agosto de dos mil tres, los accionistas de Operadora y Comercializadora Aeroportuaria, S.A. de C.V., celebraron una asamblea general extraordinaria de accionistas en la cual se aprobó un aumento en la parte variable del capital social por la cantidad de $16'040,949.00 (dieciséis millones cuarenta mil novecientos cuarenta y nueve pesos 00/100 M.N.), mediante la emisión de 16'040,949 (dieciséis millones cuarenta mil novecientas cuarenta y nueve) acciones ordinarias representativas del capital variable de la sociedad, sin expresión de valor nominal, de la Serie B, Subserie B-1.

Asimismo, en la misma fecha, los accionistas de Operadora y Comercializadora Aeroportuaria, S.A. de C.V., celebraron una asamblea general extraordinaria de accionistas en la cual se aprobó un aumento en la parte fija del capital social por la cantidad de $50,000.00 (cincuenta mil pesos 00/100 M.N.), mediante la emisión de cincuenta mil (50,000) acciones de la Serie A, Subserie A-2, y un aumento en la parte variable del capital social de la sociedad por la cantidad de $16'040,949.00 (dieciséis millones cuarenta mil novecientos cuarenta y nueve pesos 00/100 M.N.), mediante la emisión de dieciséis millones cuarenta mil novecientos cuarenta y nueve (16'040,949) acciones de la Serie B, Subseries B-2.

La presente publicación se hace de conformidad con lo establecido por el artículo vigésimo de los Estatutos Sociales de la Sociedad.

México, D.F., a 18 de agosto de 2003.

Prosecretario del Consejo de Administración

María Teresa Llantada Voigt

Rúbrica.

(R.- 190565)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos

Oficio No. 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-030182

ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Industria Textil San Gabriel S.A. de C.V. con RFC ITS0101169R9, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F. Y al constituirse los el (los) notificadore(s) bel Flores Martínez en el domicilio ubicado en calle Norte 70 número 5831 Henry Ford y Victoria, colonia Bondojito, Delegación Gustavo A. Madero, código postal 07850, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 7 y 25 de junio de 2003 informando que atendio una persona quien se nego a proporcionar su nombre, manifestando que desconoce a la empresa Industria Textil San Gabriel S.A. de C.V., proporcionando fotocopia de recibo de renta a nombre de Avios Autytap S.A. de C.V., en el número 5035, manifiesta un vecino que dicha empresa estuvo ahí hace años pero que se fueron e ignora a que lugar. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., controla las liquidaciones determinadas en la resolución número 326-SAT-X-4-15319 de fecha 28 de marzo de 2003. Emitido por Servicio de Administración Tributaria. Administración General de Aduanas. Administración Central de Fiscalización Aduanera . En la que se determina, en cumplimiento a la orden de la visita domiciliaria contenida en el oficio 326-SAT- X-05 de fecha 23 de julio de 2001. Por cual se le genera él (los) siguiente(s) concepto(s): pago del Impuesto al Comercio Exterior a la Importación Sector Privado (otros) $1,378.00 $(un mil trescientos setenta y ocho pesos 00/100 M.N.) pago del Impuesto al Valor Agregado por Importación de Bienes Tangibles $7,151.90 (siete mil ciento cincuenta y un pesos 90/100 M.N.) derechos por Servicios de Trámite Aduanero (DTA) $367.45 trescientos sesenta y siete pesos 45/100 M.N.) recargos $2,691.45 dos mil seiscientos noventa y un pesos 45/100 M.N) multas establecidas en Ley Aduanera y su Reglamento por procedimiento administrativo en materia aduanera $1,791.45 (un mil setecientos noventa y un pesos 45/100 M.N.) multas impuestas por infracciones a las leyes tributarias federales $5,006.35 (cinco mil seis pesos 35/100 M.N) multas derivadas de infracciones establecidas en la Ley Aduanera y su Reglamento $257.25 (doscientos cincuenta y siete pesos 25/100 M.N.) pago del Impuesto al Comercio Exterior a la Importación Sector Privado (otros) $42,500.00 (cuarenta y dos mil quinientos pesos 00/100 M.N.)

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, Industria Textil San Gabriel S.A. de C.V. se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número 326-SAT-X-4-15319 y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con lo(s) créditos(s) H-1946028 H-1946029 H-1946030 H-1946031 H-1946033 H-1946034 H-1946035 H-1946037.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7, fracciones I, V, y XIII, 8, fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II, con relación al artículo 20, fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV, y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número, 326-SAT-X-4-15319 de fecha 28 de marzo de 2003, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución: número 326-SAT-X-4-15319 de fecha 28 de marzo de 2003.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria. Administración General de Aduanas. Administración Central de Fiscalización Aduanera.

Monto total de (los) crédito(s) fiscal(es): $61,143.89

Asimismo, se indica que la liquidación, 326-SAT-X-4-15319 del 28 de marzo de 2003 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación

Iztacalco, México, D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F., código postal 08400.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 16 de enero de 2004.

El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva

Rúbrica.

(R.- 190617)

Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración Local de Recaudación de Cancún con sede en Cancún en el Estado de Q. Roo.
Subadministración de Registro y Control
Supervisión de RFC y Control de obligaciones
Oficio 322-SAT-23-I-II-11592
Expediente CMC930104UA5

NOTIFICACION POR EDICTO

C. Representante legal o representantes legales de:
Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V.
R.F.C.: CMC930104UA5

Toda vez que la contribuyente: Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., con Registro Federal de Contribuyentes: CMC930104UA5, no fue localizada en el domicilio manifestado en su aviso de cambio de domicilio fiscal y en virtud de ignorarse el domicilio fiscal actual, esta Administración Local de Recaudación de Cancún, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 134, fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación vigente; artículos 1, 3, 4, 7, fracciones I, XI y XIII, 8 fracción III, y primero y tercero transitorios de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del día 1 de julio de 1997; misma que fue reformada mediante decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 12 de junio de 2003, en vigor a partir del día siguiente de su publicación; 22, fracción II, con relación al artículo 20, fracciones II, XXI y XXII, 39, apartado A de Cancún, con sede en Cancún en el Estado de Quintana Roo; primero, tercero y quinto transitorios del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de marzo de 2001, reformado mediante decretos publicados en ese mismo órgano oficial el 30 de abril de 2001 y 17 de junio de 2003, todos en vigor al día siguiente de sus publicaciones; artículo segundo, segundo párrafo en su parte relativa a la Administración Local de Cancún, con sede en Cancún, Quintana Roo, del acuerdo por el cual se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002, reformado mediante acuerdos publicados en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre de 2002, todos en vigor a partir del día siguiente de sus publicaciones, procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos en el **Diario Oficial de la Federación** y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República Mexicana, la resolución cuyo resumen a continuación se indica:

Documento a notificar: oficio número 322.SAT.23.I.II.I.01064
Fecha de emisión: 12 de febrero de 2003.
Administración controladora: Administración Local de Recaudación de Cancún.
Autoridad emisora: Administración Local de Recaudación de Cancún.

Concepto: La Administración Local de Recaudación de Cancún, mediante oficio número 322.SAT.23.I.II.I.01064 de fecha 12 de febrero de 2003, procede a dejar sin efectos el aviso de cambio de domicilio presentado por la contribuyente Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., con fecha 5 de noviembre de 1999, bajo el folio 289841, ante la citada administración, ya que después de practicarse la orden de verificación al nuevo domicilio fiscal manifestado en su aviso, resultó como no localizado.

Ahora bien, esta Administración Local de Recaudación de Cancún, intento la notificación del oficio número 322.SAT.23.I.II.I.01064 de fecha 12 de febrero de 2003, en el domicilio fiscal anterior de la contribuyente Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., ubicado dentro de la circunscripción territorial de la Administración Local de Recaudación de Cancún, lo cual no fue posible, ya que en dicho domicilio no fue localizado la contribuyente, ya que el lugar corresponde al domicilio fiscal de la contribuyente: Hospital Especializado de Cancún, S.A. de C.V., y toda vez que se ignora el domicilio actual de la contribuyente: Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., y la de su Representante Legal o Representantes Legales, esta Autoridad procede notificar por edictos el oficio número 322.SAT.23.I.II.I.01064 de fecha 12 de febrero de 2003, de conformidad con lo dispuesto por el articulo 134 fracción IV del Código Fiscal de la Federación, por lo que su domicilio fiscal seguirá bajo la circunscripción territorial de la Administración Local de Recaudación de Cancún, autoridad competente del lugar donde se ubicaba su domicilio fiscal anterior, antes de la presentación del aviso de cambio de domicilio presentado ante la Administración Local de Recaudación de Cancún.

Así mismo, queda a disposición del representante legal de la contribuyente Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., copia fotostática simple de la resolución contenida en el oficio número 322.SAT.23.I.II.I.01064 de fecha 12 de febrero de 2003, en las instalaciones de la Administración Local de Recaudación de Cancún, sita en avenida Yaxchilan número 69, esquina Uxmal, Smza. 22, colonia Centro, código postal 77500, de la ciudad de Cancún, Quintana Roo.

Atentamente
Sufragio Efectivo. No Reelección.

Cancún, Q. Roo, a 10 de diciembre de 2003.
El Administrador Local de Recaudación de Cancún
con sede en Cancún en el Estado de Quintana Roo
Ma. del Carmen Smith Domínguez
Rúbrica.

(R.- 190618)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos
Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-030189
ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. con RFC SPN900221221, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F. y al constituirse los el (los) notificadore(s) Evelyn Guerrero Paredes y María de Lourdes Cruz Rosales en el domicilio ubicado en Calle 551 número 46, colonia San Juan de Aragón, Delegación Gustavo A. Madero, código postal 07920, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 17 de septiembre y 6 de octubre de 2003, informando que atendio al llamado la C. Graciela Castañón Estrada quien no se identifica y manifiesta ser empleada de Laps Limpieza y Vigilancia, S.A. de C.V., que ahí no se encuentra la empresa Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V., proporcionando fotocopia del formato R-1 para comprobar su dicho, en los números 42 y 43 desconocen a dicha empresa. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., controla las liquidaciones determinadas en la resolución número SAT/009/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003. Emitido por Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación. Administración Local de Recaudación Oriente del D.F. con sede en el Distrito Federal. En la que se determina, por la omisión en los plazos establecidos al cumplimiento de las obligaciones de la declaración de marzo de 1996, conforme a los artículos 6, 20, primer párrafo y 31 del Código Fiscal de la Federación en vigor. Por cual se le genera él (los) siguiente(s) concepto(s): Impuesto al Valor Agregado, pagos provisionales personas morales y físicas $256,556.00 (doscientos cincuenta y seis mil quinientos cincuenta y seis pesos 00/100 M.N.) pagos provisionales del Impuesto al Valor Agregado de retenedores (artículo 1-A) $7,345.00 (siete mil trescientos cuarenta y cinco pesos 00/100 M.N.) ISR, pagos provisionales, retenedores, personas morales y físicas por otros ingresos $2,230.00 (dos mil doscientos treinta pesos 00/100 M.N.).

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número SAT/009/003/SA y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con el (los) créditos(s) J-1952271, J-1952273 y J-1952275.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7, fracciones I, V, y XIII 8, fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II, con relación al artículo 20 fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número SAT/009/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución número: SAT/009/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación Oriente del D.F. con sede en el Distrito Federal.

Monto total del (los) crédito(s) fiscal(es): $266,131.00.

Asimismo, se indica que la liquidación SAT/009/003/SA del 28 de marzo de 2003 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México, D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 16 de enero de 2003.

El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva
Rúbrica.
(R.- 190620)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación de Cancún
con sede en Cancún en el Estado de Q. Roo
Subadministración de Registro y Control
Supervision de R.F.C. y Control de Obligaciones
Oficio 322-SAT-23-I-II-11522
Expediente NHD9701204K8
NOTIFICACION POR EDICTO
C. Representante legal o representantes legales de:
New Horizons Developments, S.A. de C.V.
R.F.C.: NHD9701204K8

Toda vez que la contribuyente: New Horizons Developments, S.A. de C.V., con Registro Federal de Contribuyentes: NHD9701204K8, no fue localizada en el domicilio manifestado en su aviso de cambio de domicilio fiscal y en virtud de ignorarse el domicilio fiscal actual, esta Administración Local de Recaudación de Cancún, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación vigente; artículos 1, 3, 4, 7 fracciones I, XI y XIII 8 fracción III, y Primero y Tercero Transitorios de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del día 1 de julio de 1997; misma que fue reformada mediante Decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 12 de junio de 2003, en vigor a partir del día siguiente de su publicación; 22 fracción II, con relación al artículo 20 fracciones II, XXI y XXII, 39, apartado A de Cancún, con sede en Cancún en el Estado de Quintana Roo; Primero, Tercero y Quinto Transitorios del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de marzo de 2001, reformado mediante Decretos publicados en ese mismo órgano oficial el 30 de abril de 2001 y 17 de junio de 2003, todos en vigor al día siguiente de sus publicaciones; artículo segundo, segundo párrafo en su parte relativa a la Administración Local de Cancún, con sede en Cancún, Quintana Roo, del acuerdo por el cual se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002, reformado mediante acuerdos publicados en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre de 2002, todos en vigor a partir del día siguiente de sus publicaciones, procede a notificar por Edictos durante tres días consecutivos en el **Diario Oficial de la Federación** y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República Mexicana, la resolución cuyo resumen a continuación se indica:

Documento a notificar: Oficio número 322.SAT.23.I.II.08914

Fecha de emisión: 15 de septiembre de 2003.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación de Cancún.

Autoridad emisora: Administración Local de Recaudación de Cancún.

Concepto: la Administración Local de Recaudación de Cancún, mediante oficio número 322.SAT.23.I.II.08914 de fecha 15 de septiembre de 2003, procede a dejar sin efectos el aviso de cambio de domicilio presentado por la contribuyente New Horizons Developments, S.A. de C.V., con fecha 18 de julio de 2003, bajo el folio 35453, ante la citada Administración, ya que después de practicarse la orden de verificación al nuevo domicilio fiscal manifestado en su aviso, resultó como no localizado.

Ahora bien, esta Administración Local de Recaudación de Cancun, intentó la notificación del oficio número 322.SAT.23.I.II.08914 de fecha 15 de septiembre de 2003, en el domicilio fiscal anterior de la contribuyente New Horizons Developments, S.A. de C.V., ubicado dentro de la circunscripción territorial de la Administración Local de Recaudación de Cancún, lo cual no fue posible, ya que dicho domicilio corresponde a unas villas destinadas a casa-habitación, mismas que fueron construidas y enajenadas por la contribuyente: New Horizons Developments, S.A. de C.V., y que actualmente el lugar no corresponde al domicilio fiscal de la contribuyente buscada, así lo manifestó el C. Bulmaro Figueroa Medel, y toda vez que se ignora el domicilio actual de la contribuyente New Horizons Developments, S.A. de C.V. y la de su representante legal o representantes legales, esta autoridad procede notificar por edictos el oficio número 322.SAT.23.I.II.08914 de fecha 15 de septiembre de 2003, de conformidad con lo dispuesto por el articulo 134 fracción IV del Código Fiscal de la Federación, por lo que su domicilio fiscal seguirá bajo la circunscripción territorial de la Administración Local de Recaudación de Cancún, autoridad competente del lugar donde se ubicaba su domicilio fiscal anterior, antes de la presentación del aviso de cambio de domicilio presentado ante la Administración Local de Recaudación de Cancún.

Así mismo, queda a disposición del representante legal de la contribuyente New Horizons Developments, S.A. de C.V., copia fotostática simple de la resolución contenida en el oficio número 322.SAT.23.I.II.08914 de fecha 15 de septiembre de 2003, en las instalaciones de la Administración Local

de Recaudación de Cancún, sita en avenida Yaxchilan número 69 esquina Uxmal, Smza. 22, colonia Centro, código postal 77500, de la ciudad de Cancún, Quintana Roo.

Atentamente
Sufragio Efectivo. No Reelección
Cancún, Q. Roo, a 8 de diciembre de 2003.
El Administrador Local de Recaudación de Cancún
con sede en Cancún en el Estado de Quintana Roo
Ma. del Carmen Smith Domínguez
Rúbrica.
(R.- 190621)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos
Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-030183
ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. con RFC SPN900221221, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F. y al constituirse los el (los) notificadore(s) Evelyn Guerrero Paredes y María de Lourdes Cruz Rosales en el domicilio ubicado en Calle 551 número 46, colonia San Juan de Aragón, Delegación Gustavo A. Madero, código postal 07920, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 17 de septiembre y 6 de octubre de 2003, informando que atendio al llamado la C. Graciela Castañón Estrada quien no se identifica y manifiesta ser empleada de Laps Limpieza y Vigilancia, S.A. de C.V., que ahí no se encuentra la empresa Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V., proporcionando fotocopia del formato R-1 para comprobar su dicho, en los números 42 y 43 desconocen a dicha empresa. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., controla las liquidaciones determinadas en la resolución número SAT/007/003/SA de fecha 26 de marzo de 2003, emitido por Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación Oriente del D.F., con sede en el Distrito Federal. En la que se determina, por la omisión en los plazos establecidos al cumplimiento de las obligaciones de la declaración de enero de 1996, conforme a los artículos 6, 20, primer párrafo y 31 del Código Fiscal de la Federación en vigor. Por cual se le genera él (los) siguiente(s) concepto(s): Impuesto Sobre la Renta, pagos provisionales, retenedores, personas morales y físicas por salarios $71,533.00 (setenta y un mil quinientos treinta y tres pesos 00/100 M.N.) Impuesto al Valor Agregado, pagos provisionales personas morales y físicas $334,951.00 (trescientos treinta y cuatro mil novecientos cincuenta y un pesos 00/100 M.N.) pagos provisionales del Impuesto al Valor Agregado de retenedores (artículo 1-A) $8,853.00 (ocho mil ochocientos cincuenta y tres pesos 00/100 M.N.) ISR, pagos provisionales, retenedores, personas morales y físicas por otros ingresos $2,537.00 (dos mil quinientos treinta y siete pesos 00/100 M.N.).

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número SAT/007/003/SA y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con el (los) créditos(s) J-1952260, J-1952261, J-1952262 y J-1952263.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7, fracciones I, V, y XIII, 8, fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II con relación al artículo 20 fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del Acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número SAT/007/003/SA de fecha 26 de marzo de 2003, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución número: SAT/007/003/SA de fecha 26 de marzo de 2003.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación Oriente del D.F. con sede en el Distrito Federal.

Monto total del (los) crédito(s) fiscal(es): $417,874.00.

Asimismo, se indica que la liquidación SAT/007/003/SA del 26 de marzo de 2003 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México, D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.
México, D.F., a 16 de enero de 2004.
El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva
Rúbrica.
(R.- 190623)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos
Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-103716
ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Textiles El Zorro, S.A. de C.V. con R.F.C. TZO870325E43, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F., y al constituirse el (los) notificadore(s) Arturo Peralta Pliego en el domicilio ubicado en calle Xocongo 186, interior 11, colonia Tránsito, Delegación Cuahutémoc, código postal 06820, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 22 de agosto de 2003, donde informa que en el domicilio citado aparece una cartulina que dice Textiles El Zorro, S.A. de C.V., así como una fotocopia del formato R-1 de cambio de domicilio de fecha 17 de marzo de 1998 con número de trámite 1214000 y un papel blanco que informa horas de atención, así como números telefónicos para comunicarse, en el departamento número 12 informan que rara vez lo habren, se marcó a los teléfonos indicados y en uno desconocen a la empresa buscada y en el otro esta fuera de servicio. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F. controla las liquidaciones determinadas en la resolución número 322-SAT-09-IV-OS-D-1403015619 de fecha 29 de agosto de 2003. Emitido por Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F., Subadministración de Orientación y Servicios de Recaudación, Departamento de Servicios de Recaudación, con la que se determina, por las inconsistencias existentes en la determinación de su saldo a favor por el ejercicio de 1995 y en consecuencia de las declaraciones posteriores, incluyendo la de 2002 esto establecido en los artículos 5 y 6 primer párrafo de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, 31 y 32 del Código Fiscal de la Federación, a través de la cual se le generó el (los) siguiente(s) concepto(s): en la declaración complementaria por el ejercicio de 1995, de fecha 21 de agosto de 2002, se observa que es discrepante el importe del IVA acreditable contra la sumatoria de los pagos provicionales por ese mismo concepto. En la base de datos con que cuenta esta Administración del Oriente origina que el saldo a favor obtenido por el ejercicio de 1995 y posteriores incluyendo 2002, resulte incorrecto, por lo que en la promoción próxima deberá presentar hoja de trabajo de los ejercios fiscales 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001 y 2002.

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número 322-SAT-09-IV-OS-D-1403015619.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7, fracciones I, V, y XIII, 8, fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II, con relación al artículo 20, fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del Acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las unidades administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número 322-SAT-09-IV-OS-D-1403015619 de fecha 29 de agosto de 2003, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución número: 322-SAT-09-IV-OS-D-1403015619 de fecha 29 de agosto de 2003.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F., Subadministración de Orientación y Servicios de Recaudación, Departamento de Servicios de Recaudación.

Asimismo, se indica que la liquidación 322-SAT-09-IV-OS-D-1403015619 del 29 de agosto de 2003 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México, D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F.

Atentamente
Sufragio Efectivo. No Reelección.
México, D.F., a 12 de diciembre de 2003.
El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva
Rúbrica.
(R.- 190624)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos
Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-030185
ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. con RFC SPN900221221, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F. y al constituirse los el (los) notificadore(s) Evelyn Guerrero Paredes y María de Lourdes Cruz Rosales en el domicilio ubicado en Calle 551 número 46, colonia San Juan de Aragón, Delegación Gustavo A. Madero, código postal 07920, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 17 de septiembre y 6 de octubre de 2003, informando que atendio al llamado la C. Graciela Castañón Estrada quien no se identifica y manifiesta ser empleada de Laps Limpieza y Vigilancia, S.A. de C.V., que ahí no se encuentra la empresa Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V., proporcionando fotocopia del formato R-1 para comprobar su dicho, en los números 42 y 43 desconocen a dicha empresa. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., controla las liquidaciones determinadas en la resolución número SAT/010/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003. Emitido por Servicio de Administración Tributaria. Administración General de Recaudación. Administración Local de Recaudación Oriente del D.F. con sede en el Distrito Federal. En la que se determina, por la omisión en los plazos establecidos al cumplimiento de las obligaciones de la declaración de mayo de 1996, conforme a los artículos 6, 20 primer párrafo y 31 del Código Fiscal de la Federación en vigor. Por cual se le genera él (los) siguiente(s) concepto(s): Impuesto Sobre la Renta, pagos provisionales, retenedores, personas morales y físicas por salarios $32,379.00 (treinta y dos mil trescientos setenta y nueve pesos 00/100 M.N.) Impuesto al Valor Agregado, pagos provisionales personas morales y físicas $323,834.00 (trescientos veintitrés mil ochocientos treinta y cuatro pesos 00/100 M.N.) pagos provisionales del Impuesto al Valor Agregado de retenedores (artículo 1-A) $9,865.00 (nueve mil ochocientos sesenta y cinco pesos 00/100 M.N.) ISR, pagos provisionales, retenedores, personas morales y físicas por otros ingresos $2,430.00 (dos mil cuatrocientos treinta pesos 00/100 M.N.).

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número SAT/010/003/SA y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con el (los) créditos(s) J-1952276, J-1952277, J-1952278 y J-1952279.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7, fracciones I, V, y XIII, 8, fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II, con relación al artículo 20, fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV, y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número SAT/010/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución número: SAT/010/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación Oriente del D.F. con sede en el Distrito Federal.

Monto total del (los) crédito(s) fiscal(es): $368,508.00.

Asimismo, se indica que la liquidación, SAT/010/003/SA del 28 de marzo de 2003 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México, D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.
México, D.F., a 16 de enero de 2004.
El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva
Rúbrica.
(R.- 190626)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos
Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-030184
ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. con RFC SPN900221221, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F. y al constituirse los el (los) notificadore(s) Evelyn Guerrero Paredes y María de Lourdes Cruz Rosales en el domicilio ubicado en Calle 551 número 46, colonia San Juan de Aragón, Delegación Gustavo A. Madero, código postal 07920, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 17 de septiembre y 6 de octubre de 2003, informando que atendio al llamado la C. Graciela Castañón Estrada quien no se identifica y manifiesta ser empleada de Laps Limpieza y Vigilancia, S.A. de C.V., que ahí no se encuentra la empresa Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V., proporcionando fotocopia del formato R-1 para comprobar su dicho, en los números 42 y 43 desconocen a dicha empresa. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., controla las liquidaciones determinadas en la resolución número SAT/008/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003. Emitido por Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación Oriente del D.F., con sede en el Distrito Federal. En la que se determina, por la omisión en los plazos establecidos al cumplimiento de las obligaciones de la declaración de febrero de 1996, conforme a los artículos 6, 20, primer párrafo y 31 del Código Fiscal de la Federación en vigor. Por cual se le genera el (los) siguiente(s) concepto(s): Impuesto Sobre la Renta, pagos provisionales, retenedores, personas morales y físicas por salarios $61,050.00 (sesenta y un mil cincuenta pesos 00/100 M.N.) Impuesto al Valor Agregado, pagos provisionales personas morales y físicas $289,690.00 (doscientos ochenta y nueve mil seiscientos noventa pesos 00/100 M.N.) pagos provisionales del Impuesto al Valor Agregado de retenedores (artículo 1-A) $7,345.00 (siete mil trescientos cuarenta y cinco pesos 00/100 M.N.) ISR, pagos provisionales, retenedores, personas morales y físicas por otros ingresos $2,230.00 (dos mil doscientos treinta pesos 00/100 M.N.).

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, Servicios Profecionales Noka, S.A. de C.V. se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número SAT/008/003/SA y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con el (los) créditos(s) J-1952266, J-1952267, J-1952269 y J-1952270.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7, fracciones I, V, y XIII, 8, fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II con relación al artículo 20 fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número, SAT/008/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución número: SAT/008/003/SA de fecha 28 de marzo de 2003.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Recaudación, Administración Local de Recaudación Oriente del D.F. con sede en el Distrito Federal.

Monto total del (los) crédito(s) fiscal(es): $360,315.00.

Asimismo, se indica que la liquidación, SAT/008/003/SA del 28 de marzo de 2003 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México, D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.
México, D.F., a 16 de enero de 2004.
El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva
Rúbrica.
(R.- 190627

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración Local de Recaudación de Cancún
con sede en Cancún en el Estado de Q. Roo
Subadministración de Registro y Control
Supervisión de R.F.C. y Control de Obligaciones
Oficio 322-SAT-23-I-II-11593
Expediente CMC930104UA5
NOTIFICACION POR EDICTO
C. Representante legal o representantes legales de:
Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V.
R.F.C.: CMC930104UA5

Toda vez que la contribuyente: Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., con Registro Federal de Contribuyentes: CMC930104UA5, no fue localizada en el domicilio manifestado en su aviso de cambio de domicilio fiscal y en virtud de ignorarse el domicilio fiscal actual, esta Administración Local de Recaudación de Cancún, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación vigente; artículos 1, 3, 4, 7 fracciones I, XI y XIII, 8 fracción III, y primero y tercero transitorios de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del día 1 de julio de 1997; misma que fue reformada mediante Decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 12 de junio de 2003, en vigor a partir del día siguiente de su publicación; 22 fracción II, con relación al artículo 20 fracciones II, XXI y XXII, 39, apartado A de Cancún, con sede en Cancún, en el Estado de Quintana Roo; primero, tercero y quinto transitorios del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 22 de marzo de 2001, reformado mediante decretos publicados en ese mismo órgano oficial el 30 de abril de 2001 y 17 de junio de 2003, todos en vigor al día siguiente de sus publicaciones; artículo segundo, segundo párrafo en su parte relativa a la Administración Local de Cancún, con sede en Cancún, Quintana Roo, del acuerdo por el cual se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002, reformado mediante acuerdos publicados en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre de 2002, todos en vigor a partir del día siguiente de sus publicaciones, procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos en el **Diario Oficial de la Federación** y en uno de los periódicos de mayor circulación en la República Mexicana, la resolución cuyo resumen a continuación se indica:

Documento a notificar: oficio número 322.SAT.09.IV.RF.27325.

Fecha de emisión: 8 de octubre de 2002.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación de Cancún.

Autoridad emisora: Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal.

Concepto: la Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal, mediante oficio número 322.SAT.09.IV.RF.27325 de fecha 8 de octubre de 2002, procede a dejar sin efectos el aviso de cambio de domicilio presentado por la contribuyente Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., con fecha 1 de marzo de 2000, bajo el folio 191582, ante la citada administración, ya que después de practicarse la orden de verificación al nuevo domicilio fiscal manifestado en su aviso, resultó como no localizado.

Ahora bien, esta Administración Local de Recaudación de Cancún, intento la notificación del oficio número 322.SAT.09.IV.RF.27325 de fecha 8 de octubre de 2002, en el domicilio fiscal anterior de la contribuyente Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., ubicado dentro de la circunscripción territorial de la Administración Local de Recaudación de Cancún, lo cual no fue posible, ya que en dicho domicilio no fue localizado la contribuyente, ya que el lugar corresponde a departamentos otorgados en arrendamiento, destinados casa-habitación e informó el señor Julián López, único inquilino, no conocer a la contribuyente: Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., y toda vez que se ignora el domicilio actual de la contribuyente Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., y la de su representante legal o representantes legales, esta autoridad procede notificar por edictos el oficio número 322.SAT.09.IV.RF.27325 de fecha 8 de octubre de 2002, de conformidad con lo dispuesto por el articulo 134 fracción IV del Código Fiscal de la Federación, por lo que su domicilio fiscal seguirá bajo la circunscripción territorial de la Administración Local de Recaudación de Cancún, autoridad competente del lugar donde se ubicaba su domicilio fiscal anterior, antes de la presentación del aviso de cambio de domicilio presentado ante la Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal.

Asimismo, queda a disposición del representante legal de la contribuyente Centro Médico del Caribe, S.A. de C.V., copia fotostática simple de la resolución contenida en el oficio número 322.SAT.09.IV.RF.27325 de fecha 8 de octubre de 2002, en las instalaciones de la Administración Local de Recaudación de Cancún, sita en avenida Yaxchilan número 69 esquina Uxmal, Smza. 22, colonia

Centro, código postal 77500, de la ciudad de Cancún, Quintana Roo.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

Cancún, Q. Roo, a 10 de diciembre de 2003.

El Administrador Local de Recaudación de Cancún

con sede en Cancún en el Estado de Quintana Roo

Ma. del Carmen Smith Domínguez

Rúbrica.

(R.- 190628)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos
Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-030187
ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Suárez Leyva José con RFC SULJ*, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F. y al constituirse los el (los) notificadore(s) Sergio Arguello Tolentino y David Acevedo Medina en el domicilio ubicado en calle Prolongación Pachicalco número 47, Barrio de San Lucas, Delegación Iztapalapa, código postal 09000, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 13 de diciembre de 2002 y 21 de enero de 2003, Informando Raúl Segoviano Rangel quien se identifica con credencial del IFE número 15220559427 manifestando no conocer a alguien con ese nombre, asimismo dice tener un negocio de servicio de tansporte federal, mostrando documentación relacionado al negocio negándose a proporcionar copias, facilitando únicamente copia del recibo telefónico, en los numeros 45-46 manifiestan no conocer a Suárez Leyva José. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., controla las liquidaciones determinadas en la resolución número 326-SAT-A42-B1-2437 de fecha 30 de septiembre de 2002. Emitido por Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Aduanas, Aduana de Subteniente López, en la que se determina, por la no acreditación de legal estancia, tenencia de vehículos y caja refrigerada de procedencia extranjera en el país al no cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 146 de la Ley Aduanera vigentes al momento de los hechos. Por cual se le genera el (los) siguiente(s) concepto(s): pago del Impuesto al Comercio Exterior a la Importación Sector Privado (otros) $32,573.55 (treinta y dos mil quinientos setenta y tres pesos 35/100 M.N.) pago del Impuesto al Valor Agregado por Importación de Bienes Tangibles $17,419.75 (dicisiete mil cuatrocientos diecinueve pesos 75/100 M.N.) multas establecidas en Ley Aduanera y su Reglamento por procedimiento administrativo en materia aduanera $42,345.60 (cuarenta y dos mil trescientos cuarenta y cinco pesos 60/100 M.N.) multas impuestas por infracciones a las leyes tributarias federales $12,193.85 (doce mil ciento noventa y tres pesos 85/100 M.N.) recargos $2,819.65 (dos mil ochocientos diecinueve pesos 65/100 M.N.).

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, Suárez Leyva José se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número 326-SAT-A42-B1-2437 y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con lo(s) créditos(s) H-1924921, H-1924927, H-1924931, H-1924934 y H-1924936.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7 fracciones I, V, y XIII, 8 fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II, con relación al artículo 20 fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número, 326-SAT-A42-B1-2437 de fecha 30 de septiembre de 2002, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución número: 326-SAT-A42-B1-2437 de fecha 30 de septiembre de 2002.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Aduanas, Aduana de Subteniente López.

Monto total del (los) crédito(s) fiscal(es): $107,352.299.

Asimismo, se indica que la liquidación, 326-SAT-A42-B1-2437 del 30 de septiembre de 2002 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.
México, D.F., a 16 de enero de 2004.
El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva
Rúbrica.
(R.- 190629)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos
Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-030188
ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Alonso Vázquez Luis Fernando con R.F.C. AOVL*, no manifestó su cambio de domicilio registrado en esta Administración Local del Oriente del D.F. y al constituirse los el (los) notificadore(s) Carlos Alberto Pineda Pineda y Alejandro Oviedo Escobar en el domicilio ubicado en calle 1er. Callejón de General Anaya número 49-D, Delegación Iztapalapa, código postal 09000, México, D.F. Lo cual se hace constar mediante acta(s) circunstanciada(s) de fecha(s) 30 de enero y 3 de febrero de 2003 donde informa Vázquez Hérnandez María de Carmen quie se identifica con credencial del I.F.E. número 205603963366 madre del sancinado Alonso Vázquez Luis Fernando quien tiene más de dos años de no vivir ahí, que actualmente se encuentra preso en la ciudad de Chicago en los E.E.U.U. con una sentencia de 10 años. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., controla las liquidaciones determinadas en la resolución número 326-SAT-A24-4.1-17014 de fecha 17 de julio de 2002, emitido por Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Aduanas, Aduana de Nuevo Laredo, Subadministración de Fiscalización Aduanera, en la que se determina, derivado de la inspección de carácter aduanal practicada el 14 de junio de 2000 al conductor del vehículo Volkswagen tipo sedán, modelo 1999, serie 3VWJ4A9MXXM111622 con placas de circulación 221KXW del Distrito Federal, al no presentar pruebas, promoción argumento o documento alguno tendiente a comprobar la legal importación tenencia o estancia del vehículo en referencia. Por cual se le genera él (los) siguiente(s) concepto(s): pago del Impuesto al Comercio Exterior a la importación sector privado (otros) $51,856.80 (cincuenta y un mil ochocientos cincuenta y seis pesos 80/100 M.N.); pago del Impuesto al Valor Agregado por Importacion de Bienes Tangibles $35,337.60 (treinta y cinco mil trescientos treinta y siete pesos 60/100 M.N.); pagos provisionales del Impuesto Sobre Automoviles nuevos $10,943.05 (diez mil novecientos cuarenta y tres pesos 05/100 M.N.); multas derivadas de infracciones establecidas en la Ley Aduanera y su reglamento $67,143.80 (sesenta y siete mil ciento cuarenta y tres pesos 80/100 M.N.); multas impuestas por infracciones a las Leyes Tributarias Federales $24,736.35 (veinticuatro mil setecientos treinta y seis pesos 35/100 M.N.); multas impuestas por infracciones a las Leyes Tributarias Federales $7,660.15 (siete mil seiscientos sesenta pesos 15/100 M.N.), recargos $50,432.80 (cincuenta mil cuatrocientos treinta y dos pesos 80/100 M.N.).

Y con motivo de que con las acciones llevadas a cabo por esta Unidad Administrativa no se ha logrado localizar al deudor de referencia, Alonso Vázquez Luis Fernando se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos de la resolución número 326-SAT-A24-4.1-17014 y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con el (los) créditos(s) H-1931175, H-1931176, H-1931177, H-1931178, H-1931179, H-1931181 y H-1931182.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 2, 4, 7, fracciones I, V, y XIII, 8, fracción III, y tercero transitorio de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997; 22 fracción II, con relación al artículo 20 fracciones I, XXII y XXIII, 39 apartado A, octavo transitorio del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, artículo segundo del acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las Unidades Administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002. Modificado mediante diverso publicado en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre del mismo año, ambos en vigor a partir del día siguiente de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número, 326-SAT-A24-4.1-17014 de fecha 17 de julio de 2002, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución número: 326-SAT-A24-4.1-17014 de fecha 17 de julio de 2002.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Servicio de Administración Tributaria, Administración General de Aduanas, Aduana de Nuevo Laredo, Subadministración de Fiscalización Aduanera.

Monto total del (los) crédito(s) fiscal(es): $248,380.38.

Asimismo, se indica que la liquidación, 326-SAT-A24-4.1-17014 del 17 de julio de 2002 detallada y

notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México, D.F.

Teléfono 52-28-02-84, fax 52-28-02-73, código postal 08400, en México, D.F.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 16 de enero de 2004.

El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva

Rúbrica.

(R.- 190630)

Estados Unidos Mexicanos
Secretaría de Hacienda y Crédito Público
Servicio de Administración Tributaria
Administración General de Recaudación
Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.
Subadministración de Control de Créditos

Oficio 322-SAT-09-IV-SCCREDITOS-CC-99998

ACUERDO DE NOTIFICACION POR EDICTO

Toda vez que el deudor, Aguilar Cervantes Martín Elías con R.F.C. AUCM671018*, no informó de su cambio de domicilio a la autoridad emisora y al constituirse el notificador(es), Elisa López Alonso y Miguel Navarrete Bautista en el domicilio ubicado en calle Pirineos 99 3 Portales Sur, Delegación Benito Juárez, código postal 03300, México, D.F., lo cual se hace constar mediante actas circunstanciadas de fecha, 14 y 17 de enero de 2000 informando que el domicilio citado esta vacío e informa la señora Lourdes Ramíres vecina del departamento número 2 que Aguilar Cervantes Martín Elías rentaba el departamento, actualmente esta vacío y el dueño del inmbueble ya no renta ninguna vivienda cuando se desocupa desconociendo su paradero. Por lo que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio. Y en virtud de que esta Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F. controla los créditos de la liquidación determinada en la resolución número resolución 40/99 de fecha 18 de octubre de 1999, emitido por Contraloría Interna del Servicio Postal Mexicano. Responsabilidades de los Servidores Públicos. Con el cual se le genera el (los) siguiente(s) concepto(s): multas impuestas por la Ley Federal de Responsabilida de los Servidores Públicos $162,651.00. Por un total de $162,651.00.

Y con motivo de las acciones llevadas a cabo por esta unidad administrativa no se ha logrado localizar al deudor en referencia, Aguilar Cervantes Martín Elías, el que se encuentra desaparecido y se ignora su domicilio, por lo que se hace necesario llevar a cabo la publicación por edictos, de los créditos determinados de la resolución número resolución 40/99 y controlado por esta Administración Local de Recaudación del Oriente del Distrito Federal con el (los) número(s) H-1586861.

Por lo anteriormente expuesto esta Administración Local de Recaudación de Oriente del D.F. con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1o., 2o., 3o., 4o., 7o. fracciones I, VII y XVIII, 8o. fracción III, primero, tercero y cuarto transitorios de la Ley del Servicio de Administración Tributaria, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 15 de diciembre de 1995, en vigor a partir del 1 de julio de 1997 y modificada mediante decretos publicados en el mismo órgano oficial de difusión el 4 de enero de 1999 y 12 de junio de 2003, vigentes a partir del día siguiente al de su publicación; 22 fracción II, con relación al artículo 20 fracciones I, XXII y XXIII, 39 párrafo primero, apartado A, del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el día 22 de marzo de 2001, en vigor al día siguiente de su publicación, modificado mediante decretos publicados en el **Diario Oficial de la Federación**, el 30 de abril de 2001 y 17 de junio de 2003, ambos vigentes a partir del día siguiente al de su publicación, y artículo segundo párrafo segundo del acuerdo por el que se señala el nombre, sede y circunscripción territorial de las unidades administrativas del Servicio de Administración Tributaria, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de mayo de 2002, modificado mediante diversos publicados en el referido órgano oficial del 24 de septiembre y 30 de octubre, ambos de ese mismo año, todos en vigor a partir del día siguiente al de su publicación; así como en los artículos 134 fracción IV y 140 del Código Fiscal de la Federación, se procede a notificar por edictos durante tres días consecutivos, la resolución número, resolución 40/99 de fecha 18 de octubre de 1999, cuyo resumen a continuación se indica:

Nombre y fecha de resolución: número resolución 40/99 de fecha 18 de octubre de 1999.

Administración controladora: Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Autoridad emisora: Contraloría Interna del Servicio Postal Mexicano.

Monto total del (los) crédito(s) fiscal(es): $162,651.00.

Asimismo, se indica que la liquidación, resolución 40/99 del 18 de octubre de 1999 detallada y notificada por este medio, queda a su disposición en las oficinas de la Administración Local de Recaudación del Oriente del D.F., sita en Avena número 630, piso 7, colonia Granjas México, Delegación Iztacalco, México, D.F., código postal 08400.

Teléfonos 52-28-02-84 y 52-28-02-73.

Atentamente

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D.F., a 7 de noviembre de 2003.

El Administrador Local de Recaudación del Oriente del D.F.

Act. Javier Ricardo Ramírez Villanueva

Rúbrica.

(R.- 190631)

SEGUNDA SECCION
SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-072/2-SCT2-2002, Reglas para la inspección, servicio y mantenimiento de ruedas y ejes de equipo de arrastre ferroviario. Parte 2.- Ejes para cojinetes a baleros.

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 I, VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II, 40 fracción XVI, 41, 43, 45, 47 y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 33 del Reglamento de la Ley sobre Metrología y Normalización; 6 fracciones III y IV, 38 y 39 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 81, 82, 83, 84, 85, 88, 90, 136 y 137 del Reglamento del Servicio Ferroviario; 6o. fracción XIII y 21 fracción XVI del Reglamento Interior de esta Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, he tenido a bien expedir el siguiente:

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-072/2-SCT2-2002, REGLAS PARA LA INSPECCION, SERVICIO Y MANTENIMIENTO DE RUEDAS Y EJES DE EQUIPO DE ARRASTRE FERROVIARIO. PARTE 2.- EJES PARA COJINETES A BALEROS

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 en el **Diario Oficial de la Federación**, presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, para que en términos del artículo 47 fracción II de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización se considere en su seno lo propuesto, sito en calle Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, Distrito Federal.

Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto de Norma, así como la manifestación de impacto regulatorio del mismo, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité.

Ciudad de México, Distrito Federal, a ocho de diciembre de dos mil tres.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

INDICE

0. Prefacio

1. Objetivo

2. Campo de aplicación

3. Referencias

4. Símbolos y abreviaturas

5. Especificaciones técnicas, tolerancias y parámetros

6. Requerimientos generales

7. Supervisión de trabajos

8. Referencias bibliográficas

9. Concordancia con normas internacionales

10. Evaluación de la conformidad

11. Sanciones

12. Vigencia

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-072/2-SCT2-2002, REGLAS PARA LA INSPECCION, SERVICIO Y MANTENIMIENTO DE RUEDAS Y EJES DE EQUIPO DE ARRASTRE FERROVIARIO. PARTE 2.- EJES PARA COJINETES A BALEROS

0. Prefacio

En la elaboración del presente Proyecto de Norma participaron las dependencias del Ejecutivo Federal, empresas ferroviarias concesionarias, permisionarias y privadas siguientes:

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL

SECRETARIA DE ECONOMIA

EMPRESAS FERROVIARIAS:

- 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 MEXICO, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL COAHUILA DURANGO, S.A. DE C.V.
- CIA. DE FERROCARRILES CHIAPAS-MAYAB, S.A. DE C.V.
- ALSTOM TRANSPORTE, S.A. DE C.V.
- GIMCO, S.A. DE C.V.
- MPI DE MEXICO, S.A. DE C.V.
- WABCO RAILWAY ELECTRONICS, S.A. DE C.V.
- GENERAL ELECTRIC TRANSPORTATION SYSTEMS MEXICO, S.A. DE C.V.
- GENERAL MOTORS DE MEXICO, S.A. DE R.L. DE C.V.

1. Objetivo

La presente Norma Oficial Mexicana establece las especificaciones técnicas, tolerancias, parámetros y causas de reposición de los ejes para cojinetes a baleros utilizados en equipo de arrastre ferroviario al servicio de carga, a fin de preservar la seguridad operativa del equipo.

2. Campo de aplicación

Las disposiciones contenidas en la presente Norma deben ser cumplidas por las empresas ferroviarias que operan en el país y talleres que realicen actividades de verificación de este tipo de ejes.

3. Referencias

No existen normas oficiales mexicanas de referencia.

4. Símbolos y abreviaturas

AAR Asociación de Ferrocarriles Americanos.

DOT Departamento de Transportes (dependencia de Gobierno de los Estados Unidos de América).

FRA Administración Federal de Ferrocarriles (dependencia de Gobierno de los Estados Unidos de América).

MN y PR Manual de Normas y Prácticas Recomendadas, División Mecánica, editado por la A.A.R.

MC-RI Manual de Campo-Reglas de Intercambio, editado por la A.A.R.

BC Eje de collar negro.

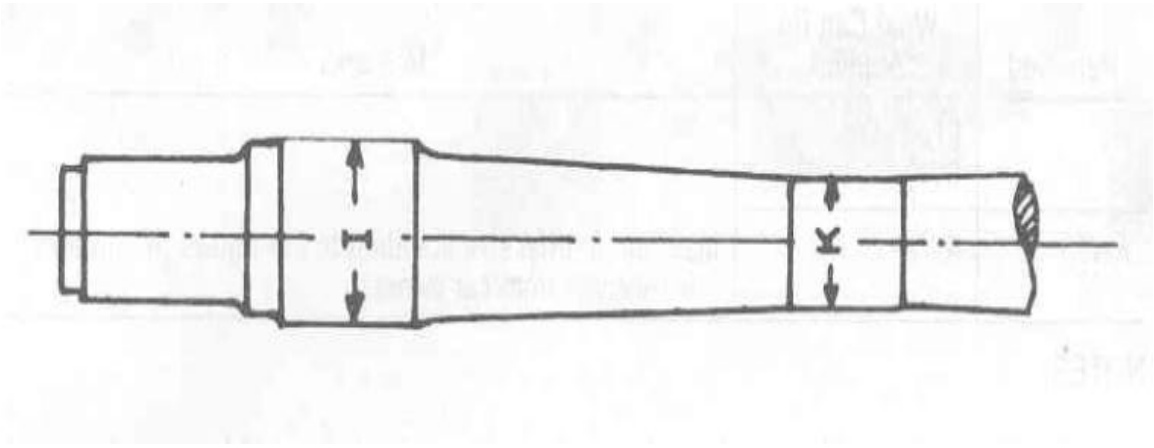
RWS Eje con diámetro aumentado en los asientos para las ruedas.

5. Especificaciones técnicas, tolerancias, límites de desgaste y causas de renovación de ejes para cojinetes a baleros

5.1. Responsabilidad de los propietarios.

5.1.1. Límites de desgaste.

Dibujo No. 1



CUADRO "A"

Medidas del muñón estándar (pulgadas)	**CUANDO EL DIAMETRO DE LOS ASIENTOS PARA LAS RUEDAS SE HAYA REDUCIDO A MENOS DE:**		
	Ejes con asiento para las ruedas de collar negro	Ejes con asiento para las ruedas con diámetro aumentado	Parte central del eje
	(I) Pulgadas y centímetros	**(I) Pulgadas y centímetros**	**(K) Pulgadas y centímetros**
5 1/2 x 10 13.97 x 25.40	6 3/4 17.145	7 3/16 18.256	5 3/4 14.60
6 x 11 15.24 x 27.94	7 3/8 18.73	7 7/8 20.00	6 5/16 16.034

6 1/2 x 9 16.51 x 22.86	7 7/8 20.00	8 3/8 21.273	6 3/4 17.145
6 1/2 x 12 16.51 x 30.48	7 7/8 20.00	8 3/8 21.273	6 3/4 17.145
7 x 12 17.78 x 30.48	----	9 1/4 22.495	7 7/8 20.00

5.1.2. Causas o motivos para renovarlos.

5.1.2.1. Roto.

5.1.2.2. Daños o defectos con profundidad de 3.175 mm (1/8 de pulgada) entre los asientos para las ruedas.

5.1.2.3. Daños causados por sobrecalentamiento o fundición del balero con caja no rotatorio con tapa de extremo del Grupo A, cuya lubricación periódica para cajas o baleros tenga menos de 30 días de haber vencido, o baleros con tapa de extremo rotatoria.

5.1.2.4. Eje que no cumpla con las medidas de las especificaciones contenidas en el cuadro número 1.

5.1.2.5. Ejes con evidencia de soldadura.

5.1.2.6. Eje vencido, excepto cuando este problema se asocie con un uso inadecuado.

5.2. Responsabilidades de la empresa ferroviaria que opera el equipo de arrastre al servicio de carga.

5.2.1. Causas para la reposición de los ejes.

5.2.1.1. Muñón averiado o dañado debido a un sobrecalentamiento o fundición del balero con cajas no rotatorias, con tapa de extremo, cuyo periodo de lubricación tenga 30 o más días de haber vencido y que el carro no tenga marcada la fecha de lubricación o que esté ilegible.

5.2.1.2. Eje dañado como resultado de haber estado expuesto al fuego.

5.2.3. Cuando el eje sea removido, debe sujetarse la reposición de acuerdo al cuadro siguiente:

CUADRO "B"

Eje removido	Ejes que pueden aplicarse	Observaciones
BC	BC RWS	Deben respetarse las medidas de los muñones de los ejes que sean reglamentarios de los carros
RWS	RWS BC	

5.3. Requisitos de reacondicionamiento de los ejes.

5.3.1. Todas las melladuras, excoriaciones, rayas o marcas estampadas cuya profundidad sea menor de 3.175 mm (1/8 de pulgada) en el cuerpo del eje, deben ser esmeriladas para que el contorno quede liso o terso.

5.3.2. Un eje reacondicionado que haya sido remaquinado a una medida menor, se podrá considerar como nuevo.

5.3.3. Las reparaciones deben realizarse en un taller de ruedas y ejes permisionado (se recomienda la certificación de la A.A.R.).

5.3.4. Los ejes deben ser procesados o maquinados (incluyendo reparaciones) en talleres o instalaciones que tengan un Certificado de Aseguramiento de la Calidad.

5.4. Requerimientos para soldar ejes.

5.4.1. Es indispensable señalar que los ejes No se deben soldar.

5.5. Información general.

Los concesionarios, permisionarios y autorizados deben llevar a cabo las acciones siguientes:

5.5.1. Los ejes removidos del servicio por haber sufrido sobrecalentamiento, deberán marcarse inmediatamente con la leyenda “SOBRECALENTADO, DESECHESE”, con letras de 2.54 cm (1 pulgada).

5.5.2. Cuando un eje para baleros (rodillos o rodamientos) sea retirado del carro debido a sospechas o confirmación de un balero con sobrecalentamiento, el eje debe marcarse inmediatamente “BALERO SOBRECALENTADO”, y la tapa del balero se debe marcar circunferencialmente con una franja de pintura blanca de 5.08 cm (2 pulgadas) de ancho u otra marca indicativa alterna.

5.5.3. La parte comprendida entre los asientos para las ruedas de ejes nuevos o de medio uso, no deben cubrirse con capas de pintura espesa a base de asfalto, alquitrán o cemento, las cuales impiden la detección de grietas o imperfecciones en las inspecciones ordinarias.

5.5.4. Cuando el eje es removido del bogie (truck) por cualquier razón, debe tener anotados los datos como se indica a continuación:

5.5.4.1. Tipo, clase, medidas y condiciones de los baleros removidos y aplicados.

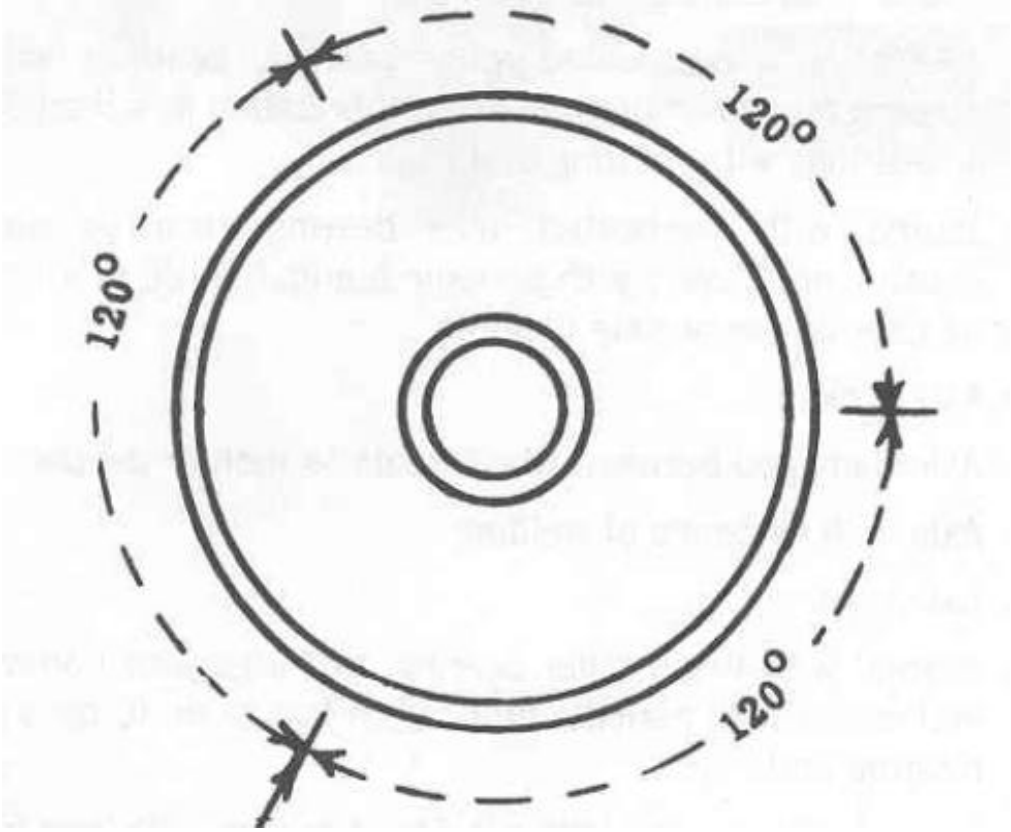
5.5.4.2. Clase, medidas y tipo de todas las ruedas removidas y aplicadas.

5.5.5. Para mancuernas de ruedas involucradas en descarrilamientos menores, verificar con el escantillón “Pasa-No pasa” en 3 ubicaciones como se muestra en el dibujo número 2 siguiente, para comprobar vencimiento. Si las ruedas están fuera de escantillón, se deben reponer.

5.5.6. Para mancuernas de ruedas involucradas en descarrilamientos mayores o para cualquier mancuerna de ruedas no identificable, como causa de renovación, debe comprobarse si el eje tiene condición de vencimiento.

5.5.7. Los ejes se pueden aplicar nuevos, de medio uso y reacondicionados.

Dibujo No. 2



Comprobar con el escantillón para ruedas haciendo mediciones en tres puntos distintos aproximadamente a 120° de separación uno del otro

6. Requerimientos generales

Las instalaciones de máquinas-herramientas y herramientas que utilicen los talleres especializados para el servicio y mantenimiento de mancuernas, deberán ajustarse a las disposiciones que para tal efecto expida la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para efectos de homologación de requisitos, se recomienda tomar como base los requisitos de la A.A.R. (Asociación de Ferrocarriles Americanos).

7. Supervisión de los trabajos

7.1. Las empresas ferroviarias concesionarias, tienen la facultad de supervisar en los talleres especializados en el reacondicionamiento de ejes lo siguiente:

7.1.1. La calidad del terminado o acabado del trabajo encomendado.

7.1.2. Que las máquinas-herramientas, así como los instrumentos y aparatos de medición, sean los apropiados y que cumplan con los requerimientos de la certificación correspondiente.

8. Referencias bibliográficas

8.1. Manual de campo-Reglas de Intercambio, editado por la AAR. última edición 2002.

8.2. Manual de Normas y Prácticas Recomendadas, División Mecánica, editado por la A.A.R. última edición.

8.3. Código Federal de Regulaciones, No. 49 Parte 215.105 Defectos en ejes, editado por la FRA.

9. Concordancia con normas internacionales

Esta Norma no concuerda con ninguna norma internacional.

10. Evaluación de la conformidad

10.1 Fundamentos.

Los artículos 3 fracción IV-A y 73 primer párrafo de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 80, 81 segundo párrafo de su Reglamento, indican que cuando para fines oficiales se requiere comprobar el grado de cumplimiento de las normas oficiales mexicanas se deben formular y establecer los procedimientos para la Evaluación de la Conformidad, en forma independiente de la Norma para efectos de la publicación de los mismos; puntualizando que solamente en los casos de que los procedimientos estén contenidos en la Norma, o exista una razón fundada en contrario, no será necesaria su elaboración.

Por lo anterior y con base en las características peculiares de las recomendaciones contenidas en la presente Norma, en el desarrollo de este capítulo se presenta la argumentación que se ha considerado necesaria para expresar que los procedimientos para la Evaluación de la Conformidad, están contenidos en la misma Norma.

10.2. Características de las disposiciones.

Las disposiciones contenidas en la Norma básicamente están enfocadas para que las empresas ferroviarias concesionarias realicen actividades de inspección sobre el estado físico que presentan lo ejes que conforman las mancuernas del equipo de arrastre ferroviario al servicio de flete.

Las actividades de inspección pueden efectuarse ya sea por personal técnico capacitado en la materia o por medio de aparatos detectores denominados comúnmente como aparatos detectores, que se instalan espaciadamente a un lado de las vías troncales y que tienen la finalidad de detectar, entre otras cosas, sobrecalentamiento en ejes o baleros y sus adaptadores, y que pueden deberse a diversas causas, entre las más sobresalientes es por:

a) Descarrilamientos mayores o menores

b) Sobrecalentamiento

c) Por defectos en las partes internas de los baleros o sus adaptadores

d) Por defectos visibles al momento de la inspección periódica de los ejes

e) Baleros de medidas inapropiadas para el tipo de ejes

d) Sellos de baleros fuera de su lugar o averiados

10.3. Descripción de requisitos.

10.3.1. Los talleres permisionarios en donde se lleven a cabo las reparaciones o reacondicionamiento de ejes deben cumplir con las disposiciones contenidas en leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas vigentes sobre construcciones civiles (naves de talleres), instalaciones eléctricas, protección al medio ambiente, seguridad laboral, etc.

10.3.2. El personal operario debe ser capacitado y calificado y en todo momento debe ser respaldada la capacitación por medio de los documentos que acrediten su capacitación.

10.3.3. Contar con las máquinas-herramientas, herramientas y aparatos de control y medición que recomiendan los fabricantes para mantener el nivel de calidad requerido en la ejecución y resultados de este tipo de trabajos.

10.4. Verificaciones oficiales.

Los encargados de observar el cumplimiento de la Norma Oficial Mexicana para fines oficiales, es el personal siguiente:

10.4.1. Personal verificador de las oficinas centrales de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, perteneciente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

10.4.2. Personal verificador perteneciente a los departamentos de Transporte Ferroviario de los centros SCT estatales.

10.5. Procedimientos para la evaluación de la conformidad.

No se requiere la elaboración de procedimientos complementarios para evaluar el cumplimiento de la Norma, puesto que los procedimientos están integrados en la misma Norma.

11. Sanciones

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma Oficial Mexicana será sancionado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme a lo establecido en los artículos 6 fracciones III y IV, 38, 39, 57, 59 fracción II de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; artículos 112, 112A y 115 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; artículo 222 primer párrafo del Reglamento del Servicio Ferroviario, y demás ordenamientos legales que resulten aplicables, sin perjuicio de las sanciones que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus atribuciones o de la responsabilidad civil o penal que resulte.

12. Vigencia

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana a partir de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, tiene 60 días naturales para recibir comentarios del público en general y de las empresas interesadas, en el seno del Subcomité de Transporte Ferroviario, sito en calle Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, México, Distrito Federal, código postal 03810, teléfono 55-36-74-88, fax 55-36-27-32. Correo electrónico: lacunag@sct.gob.mx

---

PROYECTO de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-073-SCT2-2002, Especificaciones para zapatas de freno tipo fierro vaciado de alto contenido de fósforo utilizadas en equipo ferroviario.

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 I, VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II, 40 fracciones II y XVI, 41, 45, 47 y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28 y 33 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6o. fracciones III y VI, 38, 57 y 59 fracción II de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 81, 82 y 85 del Reglamento del Servicio Ferroviario, 6o. fracción XIII y 21 fracción XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, he tenido a bien expedir el siguiente:

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA, PROY-NOM-073-SCT2-2002, ESPECIFICACIONES PARA ZAPATAS DE FRENO TIPO FIERRO VACIADO DE ALTO CONTENIDO DE FOSFORO UTILIZADAS EN EQUIPO FERROVIARIO

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 en el **Diario Oficial de la Federación**, presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de

Transporte Terrestre, para que en términos del artículo 47 de Ley Federal sobre Metrología y Normalización se considere en su seno lo propuesto, sito en la calle Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, Distrito Federal.

Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del Proyecto de Norma, así como la Manifestación de Impacto Regulatorio del mismo, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité respectivo.

Ciudad de México, Distrito Federal, a ocho de diciembre de dos mil tres.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

INDICE

Prefacio

0. Introducción

1. Objetivo

2. Campo de aplicación

3. Referencias

4. Definiciones

5. Símbolos y abreviaturas

6. Especificaciones técnicas generales

7. Materiales y refacciones

8. Requerimientos generales

9. Referencias bibliográficas

10. Concordancia con normas internacionales

11. Evaluación de la conformidad

12. Sanciones

13. Vigencia

Figuras

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-073-SCT2-2002, ESPECIFICACIONES PARA ZAPATAS DE FRENO TIPO FIERRO VACIADO DE ALTO CONTENIDO DE FOSFORO UTILIZADAS EN EQUIPO FERROVIARIO

Prefacio

En la elaboración de la presente Norma Oficial Mexicana participaron las dependencias del Ejecutivo Federal, empresas ferroviarias concesionarias, permisionarias y particulares siguientes:

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL

SECRETARIA DE ECONOMIA

- EMPRESAS
- FUNDICION, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL MEXICANO, S.A. DE C.V.

- TFM, S.A. DE C.V.
- FERROSUR, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL Y TERMINAL DEL VALLE DE MEXICO, S.A. DE C.V.
- FERROCARRIL COAHUILA DURANGO, S.A. DE C.V.
- CIA. DE FERROCARRILES CHIAPAS-MAYAB, S.A. DE C.V.
- ALSTOM TRANSPORTE, S.A. DE C.V.

0. Introducción

En cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables al transporte ferroviario, el presente proyecto de Norma Oficial Mexicana tiene la finalidad de ser parte integrante de un marco regulatorio para que las empresas ferroviarias concesionadas sustenten sus actividades para el logro de una operación básicamente segura, eficiente, confiable y competitiva y estar en posibilidad de incrementar los índices porcentuales de participación en el transporte terrestre.

1. Objetivo

La presente Norma Oficial Mexicana establece las especificaciones técnicas de seguridad que deben cumplirse en la fabricación, proceso de pruebas de calidad, así como las disposiciones sobre las especificaciones, límites de desgaste y sustitución de zapatas de fierro vaciado con alto contenido de fósforo utilizadas en equipo ferroviario, con el fin de incrementar los índices de seguridad en la operación ferroviaria.

2. Campo de aplicación

Las especificaciones técnicas y pruebas de fabricación y calidad deben ser cumplidas por las empresas que se dediquen a la fabricación de este tipo de zapatas y las disposiciones de límites de desgaste y sustitución serán obligatorias para las empresas ferroviarias concesionarias y permisionarias.

3. Referencias

No existen Normas Oficiales Mexicanas de referencia.

4. Definiciones

Para los propósitos de esta Norma, aplican las definiciones siguientes:

Zapata de freno: pieza del mecanismo de frenado del equipo de arrastre o tractivo, fabricada con material de rozamiento, que se articula y al ser presionada sobre la pisada de la rueda disminuye el movimiento de ésta y cuando es requerido, para totalmente las ruedas y por consecuencia detiene el equipo ferroviario que constituye el tren.

Contrazapata: armadura que sirve para el montaje de la zapata.

Chaveta: elemento de acero que sirve para asegurar y fijar la zapata en la contrazapata.

Pisada de rueda: parte de la rueda que sirve para asentar el equipo ferroviario sobre las vías y donde se aplica la fuerza de frenado a través de las zapatas.

5. Símbolos y abreviaturas

AAR	Asociación de Ferrocarriles Americanos.
DOT	Departamento de Transportes (Dependencia de Gobierno de los Estados Unidos de América).
FRA	Administración Federal de Ferrocarriles (Dependencia de Gobierno de los Estados Unidos de América).
MN y PR	Manual de Normas y Prácticas Recomendadas.

IM	Instructivo de Mantenimiento.
m.p.h.	Millas por hora.
k.p.h.	Kilómetros por hora.
BHN	Grado de dureza Brinell.

6. Especificaciones técnicas generales

6.1. Especificaciones técnicas de manufactura.

6.1.1. Las zapatas de freno de fierro vaciado de alto contenido de fósforo, deben fabricarse reforzadas con un inserto metálico construido con metal expandido, como lo muestra la figura número 1 y un respaldo metálico de placa de acero de carbón, con las propiedades mecánicas siguientes:

a) Resistencia mínima de cedencia: 1,688.881 kg/cm² (24,000 libras/pulgadas 2).

b) Resistencia mínima de tensión: 2,955.54 kg /cm² (42,000 libras/pulgadas 2).

c) Elongación o alargamiento permitido en 0.0508 m (dos pulgadas): 26% a 42%.

6.1.2. El fierro vaciado para estas zapatas contendrá fósforo en su contenido desde un 2.25% a un 4.0% de su peso.

6.1.3. Las zapatas de freno no deben enfriarse forzadamente en su desmoldeo y deben tener un promedio de dureza dentro del rango de 210 BHN a 321 BHN, determinado por cuatro lecturas hechas después de remover 1/8 (3.175 mm) de pulgada de material de la superficie y tomadas en lado opuesto a la colada de la zapata (entrada del metal).

6.1.4. Las zapatas de freno de fierro vaciado deben estar libres de “sopladuras”, “rechupes”, “vientos” y otros defectos de fundición que interfieran con el servicio que van a realizar.

6.1.5. El acabado de las zapatas no debe causar riesgo al personal que las manipula.

6.1.6. Las zapatas de freno deben llevar el nombre o marca del fabricante, de tal forma que permanezcan legibles durante el servicio de la zapata.

6.2. Procedimientos sobre las pruebas de calidad.

6.2.1. Pruebas de dinamómetro para fricción y desgaste.

6.2.1.1. Para comprobación que las zapatas cumplen con los requisitos de calidad contenidos en la presente Norma, las empresas fabricantes deben efectuar las pruebas siguientes:

a) Seleccionar tres zapatas de un lote de cincuenta por parte de un representante de la dependencia competente en la planta de fabricación. Posteriormente estas zapatas deben probarse en condición de frenado total a diferentes velocidades previamente especificadas, manteniendo la fuerza de retardo en el rango de velocidades continuas.

La prueba debe hacerse utilizado dinamómetro.

b) Para determinar y comprobar el funcionamiento correcto de las zapatas, se debe utilizar una rueda de acero con diámetro nominal de 91.44 cm (36 pulgadas), con ceja ancha no mayor de 3.81 cm (1 ½ pulgadas) ejecutándose el procedimiento siguiente:

La rueda se monta en la máquina de prueba; se nivela y se comprueba la redondez de la misma, para que se obtenga un acabado fino en la superficie de la rueda. La “pisada” de la rueda de prueba, se nivela paralela a la línea de centro de la flecha de la máquina de prueba y se extiende sobre la pisada entera. Las zapatas al ser probadas deben desgastarse por el rodamiento en la rueda de prueba. La rueda debe

ser pulida previamente. Cada aplicación de freno a la zapata que está probándose se considera una prueba.

Las pruebas deben realizarse en el rango de velocidades establecido. Previamente a cada prueba debe pulirse la pisada de la rueda de prueba. Las zapatas a prueba no deben someterse a prueba cuando la temperatura de la pisada de la rueda de prueba excede de 51.66° centígrados (125° Fahrenheit) al inicio de la prueba.

La resistencia del dinamómetro se desprecia en todas las pruebas. La fuerza de aplicación equivalente en la rueda de prueba para todas las pruebas de paro, debe ser de 9,534 kg (21,000 libras). Se permite una variación de ± 136.2 kg (300 libras).

La acumulación de presión de aire en el cilindro de freno para las pruebas de paro, es semejante a la presión de ascenso del cilindro de 0% a 50% del valor máximo en 1.5 a 2.5 segundos y para 0.908 kg (2 libras) menos que la presión final en 5 segundos. Una variación de un décimo de segundo es permitida.

Las pruebas de paro consisten en hacer aplicaciones de frenado mínimo y frenado pleno a velocidades de 16, 48, 80, 112 y 144 k.p.h. (10, 30, 50, 70 y 90 m.p.h.) en la secuencia siguiente para cada zapata esbozada en las secciones 6.1.6. y 6.1.7. La secuencia debe ser en el orden mostrado: 144, 112, 80, 48, 16, 16, 48, 80, 112, 144, 144, 112, 80, 48 y 16 k.p.h. (90, 70, 50, 30, 10, 10, 30, 50, 70, 90, 90, 70, 50, 30 y 10 m.p.h.).

El material desgastado durante las pruebas de distancia de paro, se determina pesando la zapata antes de la primera prueba de aplicación de frenado mínimo y después de la última prueba de aplicación de frenado pleno para cada zapata. La diferencia es el material desgastado. El material desgastado durante las pruebas de rango, se determina pesando la zapata. La diferencia es el material desgastado. El pesado se debe determinar para una exactitud de 0.454 gramos (0.001 libras).

El promedio de las pérdidas acumuladas en peso para las pruebas de distancia de paso de las tres zapatas, no debe exceder de 817.2 gramos (1.8) libras por zapata. El promedio de las pérdidas acumuladas en peso para las pruebas de rango de las tres zapatas, no debe exceder de 18.16 gramos (0.40 libras) por zapata. Es de señalarse que las pruebas de paro, son conducidas después de las pruebas de rango.

6.2.2. Pruebas de rango.

6.2.2.1. Prueba de chispa.

Para la prueba de chispa se debe utilizar una pantalla de detección de chispa, en la posición que muestra la figura número 2, durante las pruebas de rango de fuerzas de aplicación y de velocidades. En caso de que las zapatas presenten alguna quemadura de chispa a través de ambas capas de material de la pantalla, no deben aceptarse.

El rendimiento de la zapata en rango de servicio, se determina para ambas aplicaciones de frenados mínimo y pleno por medición de la fuerza de retardo, desgaste de la zapata y temperatura de la rueda de prueba producida por la aplicación constante de la fuerza a la zapata de freno, en la rotación de la rueda a velocidad constante de 32 k.p.h. (20 m.p.h.), para una duración de 45 minutos en cada prueba, la temperatura inicial de la rueda de prueba, no debe exceder de 51.66°C (125°F).

El medio de enfriamiento utilizado, es un soplador o ventilador de succión para aplicar aire a través de la rueda de prueba y zapata de freno, a fin de simular el movimiento del carro. La velocidad del aire debe

ser
24 a 32 k.p.h. (15 a 20 m.p.h.) hacia la zapata de freno, medida con un anemómetro.

6.2.2.2. Requerimientos para la prueba de frenado mínimo.

Con una fuerza aplicada a la zapata de frenado de 839.90 ± 9.08 kg (1,850 ± 20 libras), el promedio de la fuerza de retardo más baja producida durante la prueba de cada una de las tres zapatas, no debe ser menor de 136.20 kg (300 libras).

6.2.2.3. Requerimientos para la prueba de frenado pleno.

Con una fuerza aplicada a la zapata de freno de 1,316.60 ± 13.62 kg (2,900 ± 30 libras), el promedio de la fuerza de retardo más baja producida durante la prueba de cada una de las tres zapatas, no debe ser menor de 181.60 kg (400 libras).

6.2.2.4. Pruebas de paro-frenado mínimo ligero.

La fuerza aplicada a la zapata de freno en cada prueba, debe ser de 1816 ± 18.16 kg (4,000 ± 40 libras), los resultados de las tres pruebas de paro hechas a cada velocidad designada para las tres zapatas, serán conforme a la Tabla "A" siguiente:

Tabla "A"

	Distancia de paro promedio en metros (en pies)	
Velocidad	**Mínima**	**Máxima**
k.p.h. (m.p.h.)		
144.8(90)	2,133.6(7000	3,230.88(10,600)
112.0(70)	1,066.80(3,500)	1,524.00(5,000)
80.0(50)	365.76(1,200)	579.12(1,900)
48.0(30)	121.92(400)	182.88(600)
16.0(10)	13.71(45)	27.43(90)

6.2.2.5. Pruebas de paro-frenado pleno o severo.

La fuerza aplicada a la zapata de freno en cada prueba, debe ser de 5,448 ± 54.48 kg (12,000 ± 120 libras), los resultados de las tres pruebas de paro hechas a cada velocidad designada para las tres zapatas, serán conforme a la Tabla "B" siguiente:

Tabla "B"

	Distancia de paro promedio en metros (en pies)	
Velocidad	**Mínima**	**Máxima**
k.p.h. (m.p.h.)		
112(70)	1,127.76(3,500)	1,706.80(5,600)
80(50)	731.52(2,400)	1,097.28(3,600)
48(30)	259.08(850)	396.24(1,300)
16(10)	76.20(250)	137.16(450)
	7.62(25)	15.24(50)

6.2.2.6. Pruebas estáticas de fricción.

En este tipo de pruebas la fuerza aplicada a las zapatas de freno deberá estar bajo los siguientes rangos:

2.270 ± 22.70 kg (5,000 ± 50 libras).

6.2.2.7. Procedimiento.

a) Conducir la prueba de aplicación de frenado pleno a 16 k.p.h. (10 m.p.h.). La zapata no debe ser retirada para pesarse hasta completar las pruebas estáticas de fricción.

b) Aplicar presión al cilindro de freno para proveer una fuerza neta aplicada a la zapata de freno de 2,270 kg (5,000 libras).

c) Efectuar una aplicación a un rango que no exceda de 207.57 kg-m/seg (1,500 libras-pie/segundo) hasta que la rueda de prueba se mueva. La lectura del valor del apriete de giro de la rueda se utiliza para calcular el coeficiente estático de fricción.

d) Retirar la aplicación de frenado efectuada.

La fórmula para determinar el coeficiente estático de fricción "COF" es la siguiente:

$$COF = \frac{\text{Promedio en kilogramos de la fuerza de retardo (9 pruebas)}}{\text{(2,270 kg)}}$$

El requerimiento mínimo para el promedio del coeficiente estático de fricción, es de 0.45

6.2.2.8. Inspección.

El comprador puede hacer pruebas para determinar la aceptación o rechazo del material en su laboratorio o en otra parte. Estas pruebas son hechas con costos para el comprador.

6.2.2.9. Rechazo.

El lote de zapatas de freno sometido a pruebas y las muestras que fallan al aplicar los requerimientos de estas especificaciones, debe ser rechazado.

Por otro lado, el lote de zapatas de freno, subsecuente a la prueba e inspección en la fábrica o en otra parte que fue aceptado mostrando defectos y averías, debe ser rechazado y notificar al fabricante.

6.2.2.10. Medición de dureza Brinell en cuatro puntos.

Las zapatas deben probarse en el lado contrario de la entrada por lo menos a 0.3175 cm 1/8 de pulgada) de profundidad, ver figura número 2.

6.2.2.11. Zapatas de freno metálicas reforzadas. Este tipo de zapatas contiene un alto contenido de fósforo. Para su identificación deben ser marcadas con una elevación de 1.27 cm (1/2 pulgada). No deben exceder 0.238 cm (3/32 de pulgada), pero deben permanecer legibles para la vida de servicio de la zapata, ver figura número 1.

6.2.2.12. Aparato detector de chispa.

Para llevar a cabo la prueba de resistencia con el aparato de chispa, debe utilizarse una pantalla detectora de chispa que es fabricada en una estructura de 2.54 cm (1 pulgada) de espesor con dimensiones dentro de los 30.48 cm (12 pulgadas) de ancho por 55.88 cm (22 pulgadas) de largo, la cual

debe posicionarse horizontalmente con el eje longitudinal directamente sobre la rueda de prueba y centrada con respecto al ancho de la rueda. Un extremo de la estructura es fijado directamente sobre la línea de centro de la rueda, a una altura de 15.24 cm (6 pulgadas) sobre la pisada de la rueda y el otro extremo extendido sobre la ubicación de la zapata de freno, como lo muestra la figura número 3.

6.3. Especificaciones y límites de desgaste de zapatas instaladas o por instalar en equipo ferroviario.

6.3.1. Límites de desgaste, medidas y causas de renovación.

A-1) Zapatas de fierro no deben presentar los defectos siguientes:

a) Faltantes.

b) Rotas o partes faltantes en las zonas achuradas en la figura 3.

c) Desprendimiento del metal de desgaste y deslizamiento del respaldo del refuerzo.

d) Espesor reducido por desgaste a 1.27 cm (½ pulgada) o menos.

e) Zapata no adecuada o no reglamentaria al tipo de equipo ferroviario.

A-2) Chaveta para zapata de fierro del freno no deben presentar los siguientes defectos:

a) Faltantes

b) Rota

c) Desgastada

d) Dañada

e) Impropia

6.4. Disposiciones para la sustitución de zapatas y sus componentes.

6.4.1. Las zapatas que no cumplan con lo estipulado en el inciso 6.3.1., A-1 deben ser reemplazadas por zapatas nuevas.

6.4.2. Cuando algún equipo ferroviario no tenga el estencilado (marcado) que identifique el tipo de zapata de fierro que usa, debe aplicarse la del tipo de fierro vaciado con alta proporción de fósforo, siempre y cuando las contrazapatas no estén equipadas con dispositivo de rechazo.

6.4.3. Las chavetas que se apliquen a las zapatas de freno deben ser del tipo de acero utilizado en resortes.

6.5. Requisitos para reacondicionarlas.

6.5.1. No está permitido.

6.6. Requisitos para soldarlas.

6.6.1. No está permitido.

7. Materiales y refacciones

Los materiales y componentes que deben utilizarse en la fabricación, reparación y mantenimiento de las zapatas de freno tipo vaciado de alta proporción o contenido de fósforo, están clasificados en los catálogos del fabricante de acuerdo a la marca y modelo de las mismas.

8. Requerimiento generales

Los talleres que fabrican zapatas de freno tipo fierro vaciado de alto contenido de fósforo, deben estar equipados con:

8.1. Areas y bodegas de almacenaje del material de fabricación.

8.2. Hornos de fundición.

8.3. Grupo de máquinas-herramientas para el acabado del producto.

8.4. Aparatos y equipos para efectuar las pruebas descritas en la presente Norma.

9. Referencias bibliográficas

9.1. Manual de Normas y Prácticas Recomendadas, Sección Mecánica; especificación M-042, editado por la A.A.R.

9.2. Manual de Campo-Reglas de Intercambio, editado por la A.A.R. (Edición 2002).

10. Concordancia con normas internacionales

Esta Norma no concuerda con normas internacionales.

11. Evaluación de la conformidad

Con base en las disposiciones contenidas en el artículo 73 primero y segundo párrafos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, referente al establecimiento de los procedimientos para la evaluación de la conformidad, con la finalidad de comprobar el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas; dichos procedimientos se han incluido en la presente Norma, por lo que se considera innecesario la presentación de los mismos por separado para su publicación.

11.1. Requisitos y procedimientos.

En el capítulo sexto de la Norma se establece lo siguiente:

11.1.1. Requisitos, especificaciones y proceso de manufactura.

11.1.2. Materiales a utilizar.

11.1.3. Pruebas de calidad.

11.1.4. Guía para el muestreo de las piezas.

11.2. Verificación de piezas instaladas.

11.2.1. Estado físico, límites y tolerancias de las piezas instaladas (actividad efectuada por verificadores de la S.C.T. dentro de sus programas de inspección).

11.3. Personal verificador de la dependencia competente.

Constituido por personal técnico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, adscrito a:

11.3.1. Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal.

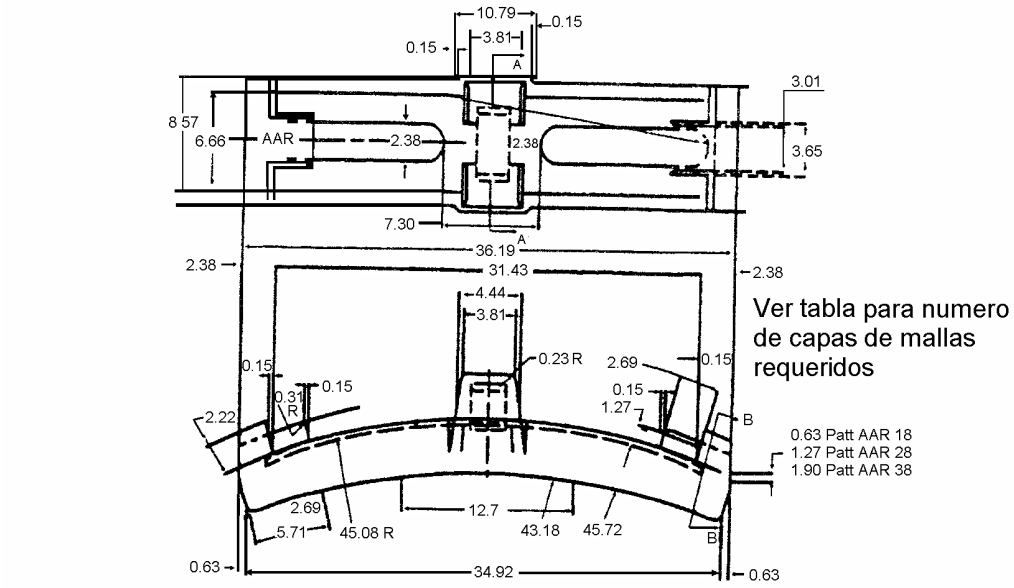
11.3.2. Departamentos de Transporte Ferroviario pertenecientes a los centros SCT estatales.

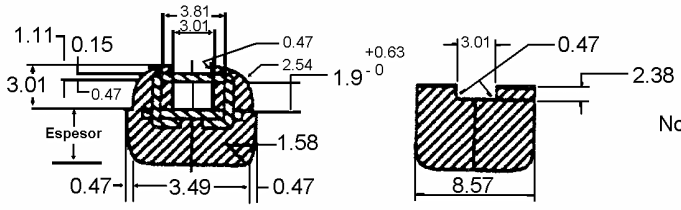
12. Sanciones

El incumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Norma será sancionado conforme a lo establecido en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Ley Federal sobre Metrología y Normalización
y demás ordenamientos legales que resulten aplicables, sin perjuicio de las sanciones que impongan otras dependencias del Ejecutivo Federal en el ejercicio de sus atribuciones o de la responsabilidad civil o penal que resulte.

13. Vigencia

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana se publica a efecto de que los interesados dentro de los 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, para que en términos de la ley, se considere en su seno lo propuesto, sito en calle Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, Distrito Federal, correo electrónico lacunag@sct.gob.mx



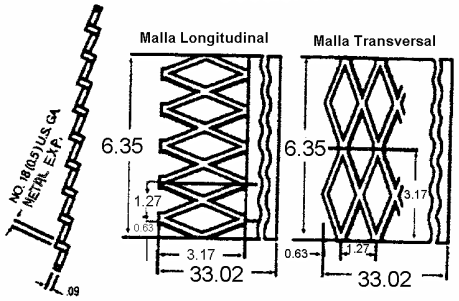


Sección A-A

Sección B-B

Nota:

Acot:	cm
Esc:	S/E



No. de parte *M-402	Espesor	No. de capas en insertos de metal expandido
AAR-1B	3.81	5 Capas
AAR-2B	4.44	6 Capas
AAR-3B	5.08	7 Capas

*Material especificado por la AAR

Figura No. 1

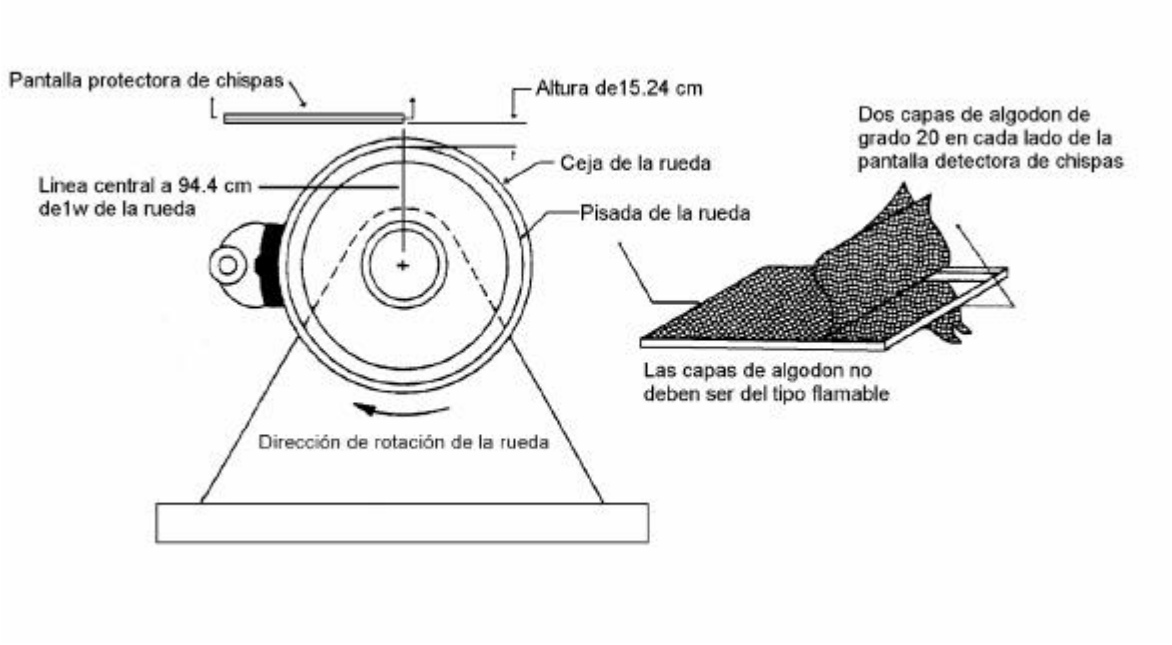

Pantalla protectora de chispas
Altura de15.24 cm
Dos capas de algodon de grado 20 en cada lado de la pantalla detectora de chispas
Ceja de la rueda
Linea central a 94.4 cm de1w de la rueda
Pisada de la rueda
Las capas de algodon no deben ser del tipo flamable
Dirección de rotación de la rueda

FIGURA No. 2

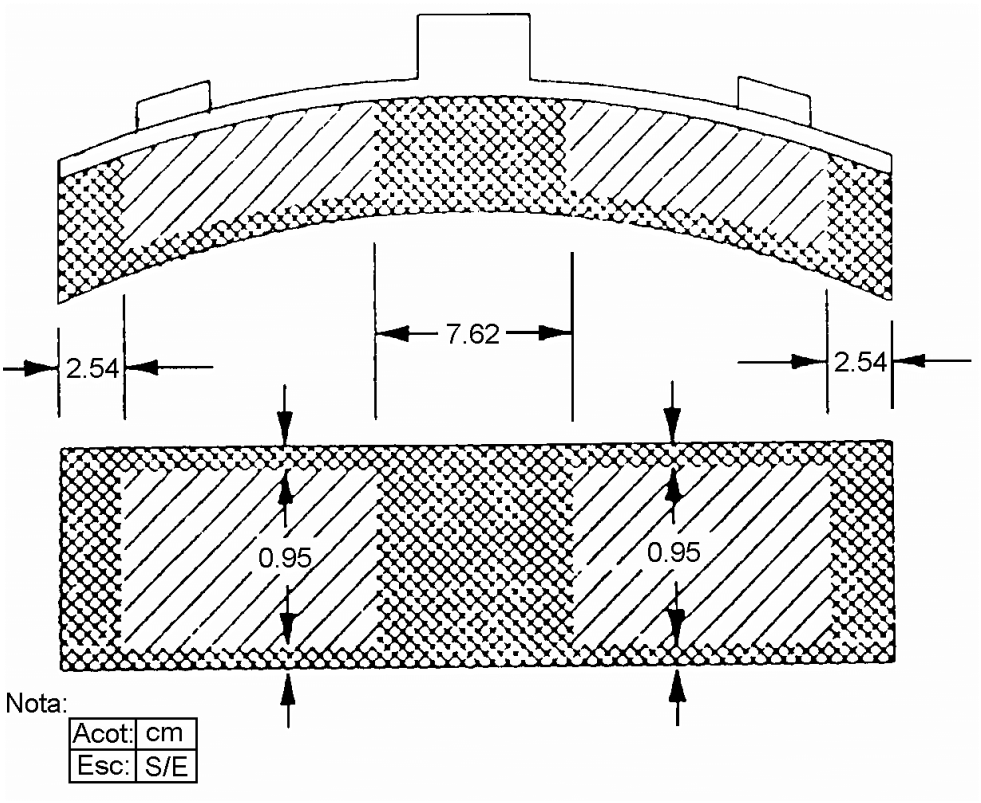


Figura No. 3

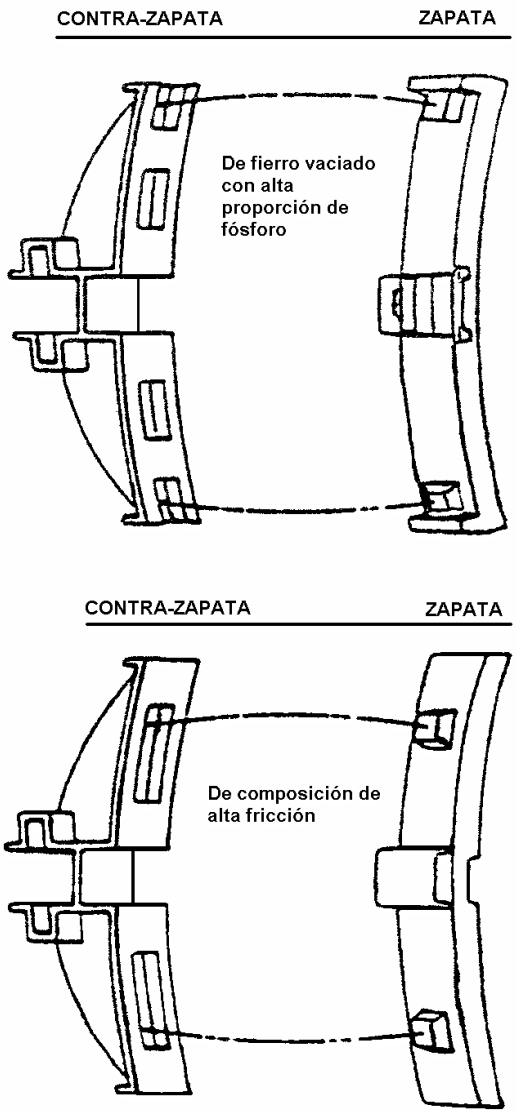

CONTRA-ZAPATA
ZAPATA
De fierro vaciado con alta proporción de fósforo
CONTRA-ZAPATA
ZAPATA
De composición de alta fricción

Figura No. 4

Tabla "C"

TIPO DE BOGIE	Relación de Palanca		Válvula Relevadora (Frenos Locales)	*MU con Equipos		Llave de 2 Posiciones	Válvula MU-2A			Válvula Selectora F-1		Válvula Relevadora (Unidades Guiadas)	Válvula Relevadora de Aire
	Nuevo	Convencional		24 y 26	6, 24, 26		Posición 2	Posición 3, Rojo	Posición 3, Negro	Sin	Con		
B		X	J14B	X		X				X			
B		X	J1.4-14	X			X			X			
C	X		J1.6-16	X			X			X			
C	X		J1.6-16		X			X			X	J-1	H-5
B		X	J64B	X			X			X			
C	X		J1.6-16		X				X		X	J-1	HB-5D

*MU = Significa unidad de locomotora en múltiple

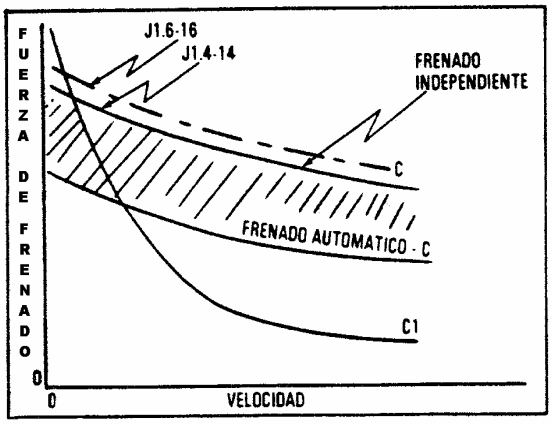


Figura No. 6 FRENADO DE DOS NIVELES PARA ZAPATAS DE COMPOSICION.

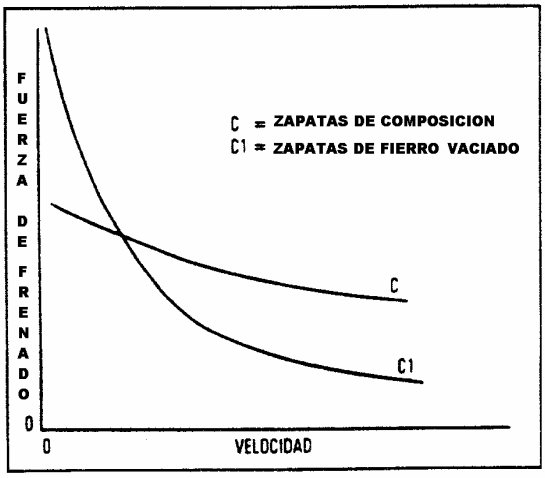


Figura No. 7 **FUERZA DE FRENADO VS VELOCIDAD**

Figura No. 5

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 I, VII, VIII y XII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 38 fracción II, 40 fracciones XVI y XVII, 41, 43, 45, 47 y 51 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 28, 33 y 34 del Reglamento de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6 fracción III, 38 y 42 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 81 y 101 fracción I del Reglamento del Servicio Ferroviario; 1o., 7, 92, 94, 95, 114 fracción II, V, VI y 124 fracción I del Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos; 6 fracción XIII y 21 fracción XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y demás ordenamientos jurídicos que resulten aplicables, he tenido a bien expedir el siguiente:

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-074-SCT2-2002, DISPOSICIONES DE COMPATIBILIDAD Y SEGREGACION EN TRENES DE UNIDADES DE ARRASTRE QUE TRANSPORTAN MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS

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 en el **Diario Oficial de la Federación** presenten sus comentarios ante el Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, para que en términos del artículo 47 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización se considere en su seno lo propuesto, sito en calle Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, código postal 03810, México, Distrito Federal.

Durante el plazo mencionado, los análisis que sirvieron de base para la elaboración del proyecto de norma, así como la Manifestación de Impacto Regulatorio del mismo, estarán a disposición del público para su consulta en el domicilio del Comité respectivo.

Ciudad de México, Distrito Federal, a ocho de diciembre de dos mil tres.- El Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, **Aarón Dychter Poltolarek**.- Rúbrica.

INDICE

Prefacio

1. Objetivo

2. Campo de aplicación

3. Referencias

4. Definiciones

5. Disposiciones de compatibilidad y segregación en trenes, de unidades de arrastre que transportan materiales o residuos peligrosos

6. Evaluación de la conformidad

7. Vigilancia

8. Sanciones

9. Referencias bibliográficas

10. Concordancia con normas y recomendaciones internacionales

11. Vigencia

APENDICE “A” LISTADO DE LOS GASES Y LIQUIDOS VENENOSOS DE LAS DIVISIONES 2.3 Y 6.1 DE LA ZONA A DE RIESGO, CUYO CARTEL DE RIESGO DEBE COLOCARSE ENCIMA DEL CARTEL CUADRADO BLANCO CON REBORDE NEGRO.

PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-074-SCT2-2002, DISPOSICIONES DE COMPATIBILIDAD Y SEGREGACION EN TRENES DE UNIDADES DE ARRASTRE QUE TRANSPORTAN MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS

Prefacio

En la elaboración de la presente Norma participaron las dependencias del Ejecutivo Federal, empresas ferroviarias y privadas siguientes:

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- DIRECCION GENERAL DE TARIFAS, TRANSPORTE FERROVIARIO Y MULTIMODAL

PETROLEOS MEXICANOS

ALSTOM TRANSPORTE, S.A. DE C.V.

FERROCARRIL MEXICANO, S.A. DE C.V.

TFM, S.A. DE C.V.

FERROSUR, S.A. DE C.V.

FERROCARRIL Y TERMINAL DEL VALLE DE MEXICO, S.A. DE C.V.

FERROCARRIL COAHUILA DURANGO, S.A. DE C.V.

COMPAÑIA DE FERROCARRILES CHIAPAS MAYAB, S.A. DE C.V.

ASOCIACION NACIONAL DE LA INDUSTRIA QUIMICA, A.C.

CELANESE MEXICANA, S.A. DE C.V.

DUPONT, S.A. DE C.V.

GRUPO INDUSTRIAL RESISTOL, S.A. DE C.V.

INDUSTRIA QUIMICA DE MEXICO, S.A. DE C.V.

MEXICHEM, S.A. DE C.V.

1. Objetivo

La presente Norma Oficial Mexicana tiene como objetivo establecer las disposiciones de compatibilidad y segregación en trenes, que manejan materiales y residuos peligrosos, de que las operaciones realizadas por las empresas ferroviarias para la formación de trenes y maniobras de patio, se realicen con seguridad a fin de proteger la vida de las personas, vías generales de comunicación y el medio ambiente.

2. Campo de aplicación

Esta Norma Oficial Mexicana es de aplicación general para todos los concesionarios que operan y explotan una vía general de comunicación ferroviaria, así como los que prestan el servicio público de transporte de carga, pasajeros y permisionarios de servicios auxiliares del Sistema Ferroviario Mexicano.

3. Referencias

Para la correcta aplicación de esta Norma Oficial Mexicana, es necesario consultar las siguientes normas oficiales mexicanas:

NOM-002-SCT2-1994,	LISTADO DE LAS SUBSTANCIAS Y MATERIALES PELIGROSOS MAS USUALMENTE TRANSPORTADOS.
NOM-003-SCT-2000,	CARACTERISTICAS DE LAS ETIQUETAS DE ENVASES Y EMBALAJE DESTINADAS AL TRANSPORTE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS.
NOM-004-SCT-2000,	SISTEMA DE IDENTIFICACION DE UNIDADES DESTINADAS AL TRANSPORTE DE SUBSTANCIAS, MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS.
NOM-010-SCT-1994,	DISPOSICIONES DE COMPATIBILIDAD Y SEGREGACION PARA EL ALMACENAMIENTO, TRANSPORTE DE SUBSTANCIAS, MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS.

4. Definiciones

Las definiciones de los términos que se utilizan para la interpretación de los aspectos técnicos de la presente Norma, serán las establecidas en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos y en el Reglamento del Servicio Ferroviario, en la inteligencia de que a falta de definición en los citados preceptos, se utilizarán las definiciones que a continuación se detallan.

Contenedor: cualquier contenedor de carga, tanque portátil intermodal (IM) o depósito portátil.

Grupo de envase y embalaje: es el agrupamiento establecido de acuerdo al grado de riesgo presentado por los materiales peligrosos. El Grupo I de envase y embalaje indica un riesgo mayor, el Grupo II corresponde a un riesgo medio, en tanto que el Grupo III es para riesgos menores.

Máquina: una unidad impulsada por cualquier forma de energía, destinada al servicio de trenes o patios.

Patio: un sistema de vías, dentro de límites definidos por medio de las placas respectivas, destinado a la formación de trenes, almacenamiento de carros u otros fines, y sobre las cuales pueden efectuarse movimientos no autorizados por el horario ni por órdenes de tren, pero sujetos a las señales y reglas prescritas o a instrucciones especiales.

Recipientes voluminosos: recipientes con una capacidad mayor de 450 litros o 400 kg por ejemplo: paquetes voluminosos, tanques portátiles intermodales (IM), depósitos portátiles, góndolas, tolvas ferroviarias o carros tanque.

Zona de riesgo: se refiere a uno de los cuatro (4) niveles de riesgo asignados a los gases (A, B, C o D) y a uno de los dos (2) niveles de riesgo asignados a los líquidos venenosos por inhalación (zonas A y B).

5. Disposiciones de compatibilidad y segregación en trenes, de unidades de arrastre que transportan materiales y residuos peligrosos

5.1 Requisitos generales para el manejo de unidades de arrastre, vehículos de transporte, contenedores de carga y recipientes voluminosos sobre plataformas ferroviarias que portan carteles de riesgo.

5.1.1 Esta Norma no es aplicable para el manejo de unidades de arrastre, vehículos de transporte, contenedores de carga y recipientes voluminosos sobre plataformas ferroviarias que transportan materiales de la División 1.6 (explosivos extremadamente sensibles), materiales de la División 6.1 del Grupo III de envase y embalaje, materiales de la clase 9 y productos de consumo.

Nota: Los productos, materiales y residuos peligrosos de clase 9 (varios), explosivos de la División 1.6 y venenos de la División 6.1 del Grupo de envase y embalaje III, no tienen restricciones, sin embargo,

representan un riesgo potencial para la salud, el ambiente, la seguridad a los usuarios y la propiedad de terceros.

5.1.2 Los integrantes de la tripulación de un tren que transporte materiales y residuos peligrosos deben contar con un documento que indique la posición actual dentro del tren de cada unidad que contenga materiales o residuos peligrosos. Es obligación de la tripulación mantener actualizado dicho documento, indicando los cambios que se hayan efectuado por el corte o adición de unidades en patios o terminales intermedias, anotando sobre el mismo o bien adjuntando otro documento.

5.2 Posición en el tren de las unidades de arrastre, vehículos de transporte, contenedores de carga y recipientes voluminosos sobre plataformas ferroviarias que porten carteles de riesgo.

5.2.1 Las unidades de arrastre, vehículos de transporte, contenedores de carga y recipientes voluminosos sobre plataformas ferroviarias que contengan materiales y residuos peligrosos deben colocarse en el tren conforme a lo establecido en la presente Norma, observando las restricciones mencionadas en la segregación de las unidades de arrastre que transportan materiales y residuos peligrosos en los trenes que aparece en el punto 5.3.

5.2.2 Posición en los trenes de unidades de arrastre con carteles de Explosivo (Divisiones 1.1 y 1.2).

5.2.2.1 En un tren en movimiento o detenido, una unidad de arrastre que porte carteles de Explosivo de las Divisiones 1.1. o 1.2, debe colocarse a 5 unidades de la máquina o cabús ocupado, sin embargo, cuando la formación del tren no lo permita, la unidad debe colocarse hacia el centro del tren, pero nunca a menos de dos unidades de la máquina o cabús ocupado.

5.2.3 Posición en los trenes de carros tanque con cartel de Gas Tóxico (División 2.3) o Tóxicos Agudos (División 6.1) del Grupo I de envase y embalaje y Zona de Riesgo A.

5.2.3.2 En un tren en movimiento o detenido, un carro tanque que porte carteles de Gas Tóxico (División 2.3) o Tóxicos Agudos (División 6.1) del Grupo I de envase y embalaje y Zona de Riesgo A, debe colocarse a 5 unidades de la máquina o cabús ocupado. Sin embargo, cuando la formación del tren no lo permita, la unidad debe colocarse hacia el centro del tren, pero nunca a menos de dos unidades de la máquina o cabús ocupado.

5.2.3.1 Los carros tanque o cualquier otro tipo de unidad de arrastre que porten carteles de Gas Tóxico (División 2.3) o Tóxicos Agudos (División 6.1) del Grupo I de envase y embalaje no deben manejarse junto a unidades de arrastre cargadas con productos alimenticios, granos, forrajes o cualquier otra mercancía para consumo humano o animal, de preferencia no deben manejarse en el mismo tren.

5.2.4 Posición en los trenes de las unidades de arrastre con carteles de Radiactivo (clase 7).

5.2.4.1 En un tren en movimiento o detenido, una unidad de arrastre con carteles de Radiactivo, se debe segregar, siguiendo las disposiciones del párrafo 5.3.3., y no podrá colocarse junto a la máquina, cabús ocupado, unidad conteniendo película fotográfica sin revelar u otra unidad con carteles de riesgo, debiendo estar separada por lo menos por una unidad sin carteles de riesgo.

5.3 Posición que deben guardar las unidades de arrastre que transportan materiales peligrosos en los trenes.

5.3.1 De acuerdo a la Normatividad en vigor para el transporte ferroviario de los materiales peligros en los Estados Unidos, Canadá y México, la siguiente tabla muestra la posición que deben guardar las unidades de arrastre, vehículos de transporte, contenedores de carga y recipientes voluminosos sobre plataformas ferroviarias que contengan materiales y residuos peligrosos cuando forman parte de un tren, así como las restricciones que deben observarse para la segregación de las propias unidades cargadas con diferentes productos que resultan incompatibles.

5.3.2 Estas disposiciones se aplican a las unidades de arrastre que van a ser manejadas en un tren, y que contienen materiales o residuos peligrosos que cumplen con una o más de las clases de riesgo definidos en la NOM-002-SCT2-1994, Listado de las substancias y materiales peligrosos más usualmente transportados.

5.3.3 La Tabla de Posición que deben guardar las unidades de arrastre que transportan materiales y residuos peligrosos en el tren o convoy, está formada por los siguientes grupos de materiales peligrosos:

5.3.3.1 GRUPO 1 comprende:

- Explosivos de las Divisiones 1.1 y 1.2.

5.3.3.2 GRUPO 2 comprende:

- Explosivos de las Divisiones 1.3, 1.4 y 1.5.
- Gases comprimidos, refrigerados, licuados o disueltos a presión de la clase 2, excepto los gases tóxicos de la División 2.3 del Grupo I de envase y embalaje Zona de Riesgo A.
- Líquidos Inflamables de la clase 3.
- Sólidos Inflamables de la clase 4, Divisiones 4.1, 4.2 y 4.3.
- Oxidantes y peróxidos orgánicos de la clase 5, Divisiones 5.1 y 5.2.
- Tóxicos agudos (venenos) y agentes infecciosos de la clase 6, excepto los de la División 6.1 del Grupo I de envase y embalaje Zona de Riesgo A.
- Corrosivos de la clase 8.

5.3.3.3 GRUPO 3 comprende:

- Gases tóxicos de la División 2.3 del Grupo I de envase y embalaje Zona de Riesgo A y tóxicos agudos (venenos líquidos) de la División 6.1 del Grupo I de envase y embalaje Zona de Riesgo A.
- Para mayor detalle de los materiales y residuos peligrosos comprendidos en este grupo consultar el Anexo “A”.

5.3.3.4 GRUPO 4 comprende:

- Radiactivos de la clase 7.

POSICION EN LOS TRENES DE LOS CARROS CON CARTELES DE RIESGO QUE TRANSPORTAN MATERIALES PELIGROSOS

RESTRICCIONES	GRUPO 1	GRUPO 2		GRUPO 3		GRUPO 4
	CUALQUIER UNIDAD DE ARRASTRE	CARRO TANQUE	CUALQUIER UNIDAD DE ARRASTRE	CARRO TANQUE	CUALQUIER UNIDAD DE ARRASTRE	CUALQUIER UNIDAD DE ARRASTRE
1. CUANDO LA FORMACION DEL TREN LO PERMITA, LAS UNIDADES CON CARTELES DE RIESGO NO DEBEN ESTAR A MENOS DE 5 CARROS DE LA MAQUINA O CABUS.	X	X		X		X
2. CUANDO LA FORMACION DEL TREN NO LO PERMITA, LA UNIDAD CON CARTEL DE RIESGO SE COLOCARA LO MAS CERCA POSIBLE AL CENTRO DEL TREN, PERO NUNCA A MENOS DE DOS UNIDADES DE LA MAQUINA O CABUS OCUPADO POR PERSONAL.						
3. LOS CARROS CON CARTELES DE RIESGO NO SE COLOCARAN JUNTO A CUALQUIER CLASE DE UNIDADES ABIERTAS DONDE LA CARGA SOBRESALGA POR LOS EXTREMOS O BIEN QUE PUDIERA SOLTARSE Y PROYECTARSE SOBRE LOS EXTREMOS DE LA UNIDAD CARGADA CON MATERIALES O RESIDUOS PELIGROSOS.	X	X		X		

4. LOS CARROS CON CARTELES DE RIESGO NO SE COLOCARAN JUNTO A PLATAFORMAS CARGADAS, EXCEPTO SI SE TRATA DE UNIDADES CERRADAS PARA REMOLQUES O CONTENEDORES, PLATAFORMAS AUTOMOTRICES Y OTRO TIPO DE UNIDADES EQUIPADAS CON DISPOSITIVOS DE ASEGURAMIENTO PARA EL TRANSPORTE DE VEHICULOS. LAS PLATAFORMAS CON CABECERAS PERMANENTES SE CONSIDERAN DE LA MISMA FORMA QUE LOS CARROS ABIERTOS.	X	X		X		
5. LOS CARROS CON CARTELES DE RIESGO NO SE COLOCARAN JUNTO A VEHICULOS DE TRANSPORTE O CONTENEDORES DE CARGA SOBRE PLATAFORMAS FERROVIARIAS QUE CUENTEN CON MOTORES DE COMBUSTION INTERNA O DISPOSITIVOS DE FLAMA ABIERTA EN OPERACION.	X	X		X		
6. LOS CARROS CON CARTELES DE RIESGO NO PODRAN COLOCARSE UNOS JUNTO A OTROS BASADO EN LOS SIGUIENTES CRITERIOS:						
CARTEL GRUPO 1		X	X	X	X	X
CARTEL GRUPO 2	X			X	X	X
CARTEL GRUPO 3	X	X	X			X
CARTEL GRUPO 4	X	X	X	X	X	

Notas:

1. Cuando la “X” aparezca en la intersección de la columna del grupo de carteles y el renglón de la restricción, significa que ésta debe aplicarse.
2. Cuando exista un espacio en blanco, significa que la restricción no es aplicable.
3. Cada módulo de un carro intermodal articulado se debe considerar como un solo carro.

5.4 Maniobras de patio con unidades de arrastre, vehículos de transporte, contenedores de carga y recipientes voluminosos sobre plataformas ferroviarias que porten carteles de riesgo.

5.4.1 Se deben aplicar los frenos de mano en forma obligatoria en los siguientes movimientos:

5.4.1.1 Un carro tanque cargado con carteles de riesgo, o un corte de carros que contenga un carro tanque con carteles de riesgo, no debe cortarse hasta que el carro que lo antecede haya librado la vía donde será ubicado, después de lo cual debe asegurarse la o las unidades aplicando los frenos de mano.

5.4.1.2 Un carro tanque cargado o un corte de carros que contenga un carro tanque con carteles de riesgo, debe librar la vía donde será ubicado antes de cortar el carro que le procede, después de lo cual debe asegurarse la o las unidades aplicando los frenos de mano.

5.4.2 Cualquier unidad de arrastre, vehículo de transporte, contenedor de carga o recipientes voluminosos sobre plataformas ferroviarias, que porte carteles de riesgo de las Divisiones 1.1 1.2. (explosivos), 2.3. (gases tóxicos) Zona de Riesgo A o División 6.1 del Grupo I de envase y embalaje (tóxicos agudos, venenos) Zona de Riesgo A, así como los carros tanque con carteles de la División 2.1 (gases inflamables), no debe:

5.4.2.1 Cortarse en movimiento.

5.4.2.2 Acoplarse con mayor fuerza de la requerida para lograr un acoplamiento completo y seguro a una velocidad que no exceda de 5 km/h.

5.4.2.3 Ser golpeados por ninguna unidad de arrastre que se mueva por su propio momento de inercia.

5.4.3 Una plataforma con carteles de riesgo, o una plataforma que lleve un vehículo de transporte, contenedor de carga o recipiente voluminoso con carteles de riesgo, no debe cortarse en movimiento.

5.4.4 Ninguna unidad de arrastre que se mueva por su propio momento de inercia, debe golpear a una plataforma con carteles de Riesgo o una plataforma que lleve vehículos de transporte, contenedores de carga o recipientes voluminosos con carteles de Riesgo.

5.4.5 Una Plataforma con carteles de Riesgo, o una plataforma que lleve un vehículo de transporte, contenedor de carga o recipiente voluminoso con carteles de Riesgo, no debe acoplarse con mayor fuerza de la requerida para lograr un acoplamiento completo y seguro a una velocidad que no exceda de 5 km/h.

5.4.6 Cuando se transporte una unidad de arrastre, vehículo de transporte o contenedor de carga con carteles de División 1.1. o 1.2 (explosivos) dentro de una terminal, patio, ladero, vías secundarias o espuelas, dicha unidad debe estar separada de la máquina por lo menos por dos carros sin carteles de riesgo y debe ser colocada en una posición tal que esté a salvo de cualquier riesgo de fuego. Estas unidades no deben colocarse debajo de puentes, cruceros superiores, dentro o cerca de estaciones o cobertizos de pasajeros, excepto durante las operaciones de transferencia.

5.5 Restricciones especiales para la formación de trenes con materiales peligrosos incompatibles y en las maniobras de patio.

5.5.1 Los carros utilizados como “colchón” para separar las unidades conteniendo materiales peligrosos de las máquinas, cabús ocupado, o entre carros con materiales o residuos peligrosos, deben cumplir con la normatividad en vigor.

5.5.2 Los carros tanque conteniendo Cloro (UN1017 de la División 2.3 Zona de Riesgo A) no deben manejarse junto a carros tanque cuyo contenido sea Oxido de Etileno (UN1040 de la División 2.3 Zona de Riesgo D). De preferencia no deben manejarse en el mismo tren. En los movimientos y maniobras de patio debe evitarse mover juntos carros con Cloro y Oxido de Etileno.

5.5.3 Como excepción a las disposiciones de segregación, los carros tanque conteniendo Cloro se pueden manejar junto a carros tanque conteniendo Hidróxido de Sodio en Solución (UN1824). En los trenes unitarios de Cloro los carros “colchón” pueden ser carros tanque con Hidróxido de Sodio en solución.

6. Evaluación de la conformidad

Con fundamento en los artículos 38 fracción V, 68, 70 fracción I, 71 y 73 de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización; 6 fracciones III y IV y 57 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, verificará el cumplimiento de la presente Norma Oficial Mexicana mediante revisiones a la documentación de embarque y los descriptivos de la formación de trenes, así como inspecciones oculares a la operación de unidades ferroviarias que transporten materiales y residuos peligrosos, por parte de personal de la Secretaría, para verificar que se esté llevando a cabo la compatibilidad y segregación en la formación de trenes y maniobras de patio, conforme a lo previsto en la presente Norma.

7. Vigilancia

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal, y el personal perteneciente a los Departamentos de Transporte Ferroviario de los Centros SCT Estatales son la autoridad competente para vigilar el cumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana.

8. Sanciones

El incumplimiento del presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana, será sancionado conforme a lo dispuesto por la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y demás ordenamientos aplicables.

9. Referencias bibliográficas

Código Federal de Regulaciones CFR 49, “Transportación”. Departamento de Transporte de los Estados Unidos. Partes: 174.26, 174.82, 174.83, 174.84 y 174.85, Regulación, D.C. 1998.

Regulaciones para el transporte de mercancías peligrosas por Ferrocarril. Comisión de Regulaciones del Transporte de Canadá.

10. Concordancia con normas internacionales

Este Proyecto de Norma Oficial Mexicana no concuerda con normas internacionales.

11. Vigencia

El presente Proyecto de Norma Oficial Mexicana a partir de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**, tiene 60 días naturales para recibir comentarios del público en general y de las empresas interesadas, en el seno del Subcomité de Transporte Ferroviario sito en calle de Nueva York número 115, 6o. piso, colonia Nápoles, México, Distrito Federal, código postal 03810. Teléfono 55-36-74-88, fax 55-36-27-32. Correo electrónico: lacunag@sct.gob.mx

APENDICE "A" LISTADO DE LOS GASES Y LIQUIDOS VENENOSOS DE LAS DIVISIONES 2.3 Y 6.1 DE LA ZONA A DE RIESGO, CUYO CARTEL DE RIESGO DEBE COLOCARSE ENCIMA DEL CARTEL CUADRADO BLANCO CON REBORDE NEGRO.

NORMA OFICIAL MEXICANA DISPOSICIONES DE COMPATIBILIDAD Y SEGREGACION EN TRENES DE UNIDADES DE ARRASTRE QUE TRANSPORTAN MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS

ANEXO "A"

LISTADO DE LOS GASES Y LIQUIDOS VENENOSOS DE LAS DIVISIONES 2.3 Y 6.1 DE LA ZONA A DE RIESGO, CUYO CARTEL DE RIESGO DEBE COLOCARSE ENCIMA DEL CARTEL CUADRADO BLANCO CON REBORDE NEGRO.

NOMBRE Y DESCRIPCION DEL PRODUCTO	DIVISION DE RIESGO	CLAVE UN	RIESGOS PRINCIPAL Y SECUNDARIOS	GRUPO DE ENVASE Y EMBALAJE	ZONA DE RIESGO
ACROLEINA INHIBIDA	6.1	1541	6.1, 3	I	A
ARSINA	2.3	2188	2.3, 2.1		A
ISOCIANATO DE TERBUTILO	6.1	2484	6.1, 3	I	A
PENTAFLUORURO DE CLORO	2.3	2548	2.3, 5.1, 8		A
GAS COMPRIMIDO, TOXICO, CORROSIVO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	3304	2.3, 8		A
GAS COMPRIMIDO, TOXICO, INFLAMABLE, CORROSIVO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	3305	2.3, 2.1, 8		A
GAS COMPRIMIDO, TOXICO, OXIDANTE, CORROSIVO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	3306	2.3, 5.1, 8		A
GAS COMPRIMIDO, VENENOSO, OXIDANTE, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	3303	2.3, 5.1		A
GAS COMPRIMIDO, INFLAMABLE, TOXICO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	1953	2.3, 2.1		A
GAS COMPRIMIDO, TOXICO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	1955	2.3		A
CLORURO DE CIANOGENO, INHIBIDO	2.3	1589	2.3, 8		A
DIBORANO, COMPRIMIDO	2.3	1911	2.3, 2.1		A
TETROXIDO DE DINITROGENO	2.3	1067	2.3, 5.1, 8		A
ETILENIMINA, INHIBIDA	6.1	1185	6.1, 3	I	A
FLUOR, COMPRIMIDO	2.3	1045	2.3, 5.1, 8		A
ACIDO CIANHIDRICO, ESTABILIZADO CON MENOS DEL 3% DE AGUA	6.1	1051	6.1, 3	I	A
SELENIURO DE HIDROGENO, ANHIDRO	2.3	2202	2.3, 2.1		A
PENTACARBONILO DE HIERRO	6.1	1994	6.1, 3	I	A

GAS LICUADO, TOXICO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	3162	2.3		A
GAS LICUADO, TOXICO, OXIDANTE, CORROSIVO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	3310	2.3, 5.1, 8		A
GAS LICUADO, TOXICO, OXIDANTE, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	2.3	3307	2.3, 5.1		A
CLOROFORMIATO DE METILO	6.1	1238	6.1, 3, 8	I	A
METIL CLOROMETIL ETER	6.1	1239	6.1, 3	I	A
ISOCIANATO DE METILO	6.1	2480	6.1, 3	I	A
METIL VINIL CETONA, ESTABILIZADA	6.1	1251	6.1, 3, 8	I	A
METIL HIDRACINA	6.1	1244	6.1, 3, 8	I	A
CARBONILO DE NIQUEL	6.1	1259	6.1, 3	I	A
OXIDO NITRICO	2.3	1660	2.3, 5.1, 8		A
OXIDO NITRICO Y TETROXIDO DE DINITROGENO, MEZCLA DE	2.3	1975	2.3, 5.1, 8		A
TRIOXIDO DE NITROGENO	2.3	2421	2.3, 5.1, 8		A
DIFLUORURO DE OXIGENO, COMPRIMIDO	2.3	2190	2.3, 5.1, 8		A
FOSFINA	2.3	2199	2.3, 2.1		A
PROPIL ISOCIANATO	6.1	2482	6.1, 3	I	A
HEXAFLUORURO DE SELENIO	2.3	2194	2.3, 8		A
ESTIBINA	2.3	2676	2.3, 2.1		A
TETRAFLUORURO DE AZUFRE	2.3	2418	2.3, 8		A
HEXFLUORURO DE TELURIO	2.3	2195	2.3, 8		A
LIQUIDO VENENOSO, CORROSIVO, INORGANICO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	6.1	3289	6.1, 8	I	A
LIQUIDO TOXICO, INORGANICO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	6.1	3287	6.1	I	A
LIQUIDO TOXICO, CORROSIVO ORGANICO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	6.1	2927	6.1, 8	I	A
LIQUIDO TOXICO, INFLAMABLE, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	6.1	2929	6.1, 3	I	A
LIQUIDO VENENOSO, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	6.1	2810	6.1	I	A
LIQUIDO VENENOSO, OXIDANTE, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	6.1	3122	6.1, 5.1	I	A
LIQUIDO TOXICO, EN CONTACTO CON EL AGUA EMITE GASES INFLAMABLES, NEOM, ZONA A DE PELIGRO PARA LA INHALACION	6.1	3123	6.1, 4.3	I	A

RESPUESTAS a los comentarios recibidos respecto del Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-076-SCT2-2002, Lineamientos para el uso de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios ferroviarios mexicanos, publicado el 18 de octubre de 2002.

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 lo dispuesto por los artículos 1o., 38 fracción II, 47 fracciones II y III de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y 33 de su Reglamento he tenido a bien ordenar la publicación de las respuestas a los comentarios efectuados al 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, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 18 de octubre de 2002.

Una vez que los comentarios fueron analizados y discutidos en sesión del Comité Consultivo Nacional de Normalización de Transporte Terrestre, de fecha 17 de junio de 2003, se resolvieron todos los comentarios recibidos y a través de este documento se emite respuesta para los mismos, tal como lo marca la ley de la materia.

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

RELACION DE EMPRESAS USUARIAS, CONCESIONARIAS Y ORGANISMOS QUE PRESENTARON OBSERVACIONES AL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-076-SCT2-2002, LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS DE INTERCONEXION Y DE TERMINAL ENTRE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION CON FECHA 18 DE OCTUBRE DE 2002

EMPRESAS USUARIAS, CONCESIONARIAS Y ORGANISMOS
Comisión Federal de Competencia (CFC)
Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN)
Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP)
Cámara Nacional de la Industria del Hierro y el Acero (CANACERO)
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (FERROMEX)
FERROSUR, S.A de C.V. (FERROSUR)
TFM. S.A. de C.V. (TFM)
Arrendadora Nacional de Carros de Ferrocarril (ANCAF)

RESPUESTA A LOS COMENTARIOS RECIBIDOS DURANTE LA FASE DE CONSULTA PUBLICA DEL PROYECTO DE NORMA OFICIAL MEXICANA PROY-NOM-076-SCT2-2002, DENOMINADO LINEAMIENTOS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS DE INTERCONEXION Y DE TERMINAL ENTRE LOS CONCESIONARIOS FERROVIARIOS MEXICANOS, PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION, EL 18 DE OCTUBRE DE 2002

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
Comisión Federal de Competencia (CFC) Escrito de fecha 16 de diciembre 2002		Para ambas Normas: Debería evaluarse la conveniencia de incluir la definición de asignatario.	Se consideró procedente la observación.
		Los servicios de terminal deben ser incluidos en la definición de acceso, en virtud de que ésta es una de las modalidades en las cuales se puede dar el acceso a los concesionarios.	Se consideró procedente la observación.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	Los **concesionarios** deberán otorgarse el **acceso** para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.	En el numeral 5 referente a acceso, se propone la siguiente redacción para el primer párrafo: "Los concesionarios deberán otorgarse el acceso libre y eficiente para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga sobre bases de tarifas no discriminatorias y apegadas a costos",	La propuesta de la CFC fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: Los concesionarios deberán otorgarse el acceso en forma eficiente y no discriminatoria, para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.
	6.2.3. En el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las 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.	Es importante que en el numeral 6.2.3 se especifique con precisión un plazo para que la SCT determine las condiciones y contraprestaciones que no pudieron ser acordadas entre concesionarios por los servicios de interconexión y de terminal, lo anterior de conformidad con el artículo 35 de la LRSF. La resolución oportuna de este tipo de controversias entre concesionarios redituará en el uso más intensivo de los servicios interlineales favoreciendo así la pronta recuperación de los costos hundidos de los concesionarios y en mayores beneficios para la industria usuaria de los servicios de transporte ferroviario.	Tanto la Ley Reglamentaria del Servicio ferroviario como su Reglamento establecen los periodos para que la Secretaría emita la resolución correspondiente.
	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, las tarifas que los concesionarios registren ante la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el descuento promedio del Sistema Ferroviario Mexicano, para el producto o grupo de productos de que se trate.	En el numeral 6.2.3.1.1 parece más conveniente considerar un factor que refleje el promedio de los descuentos aplicados sólo en las rutas involucradas respecto del tipo de producto que se trate, en vez de considerar el promedio de descuento de todo el Sistema Ferroviario Mexicano. Lo anterior en virtud de que existen ciertas rutas en las que el uso de descuentos es más acentuado, por lo que al considerar el total de la industria se puede subestimar el descuento efectivamente aplicado en las rutas involucradas.	La propuesta de la CFC fue considerada en el seno del Subcomité redactándose el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			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:	En el último párrafo del mismo numeral 6.2.3.1.1 se deben definir explícitamente los elementos a ser considerados tanto en el factor fijo como en el factor variable, los cuales deberán ser autorizados y validados por la SCT de acuerdo a un catálogo. Lo anterior a fin de evitar que se incluyan costos adicionales que no estén relacionados directamente con la prestación del servicio y que alteren artificialmente la contraprestación. El componente variable debe incluir un factor de recuperación del pago por la obtención del título de concesión en términos equitativos y no discriminatorios, toda vez que constituye uno de los gastos o inversiones efectivamente incurridos por todos y cada uno de los concesionarios y su inclusión es congruente con lo establecido en el artículo 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario.	En el numeral 6.2.3. establece que en el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las 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, en este sentido el citado proyecto establece disposiciones de carácter general, sin embargo la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, faculta a la Secretaría la intervención para establecer condiciones y contraprestaciones para casos particulares que en su momento deberá emitir, considerando para ello, lo establecido en los puntos que conforman este numeral, en la inteligencia de que son precisamente los factores tanto fijos como variables que cada concesionario registra ante la Secretaría los que se tomarían como base para establecer la contraprestación, debido a que cada resolución que emita la Secretaría obedecerá a las condiciones especificas del caso. Es importante señalar, que los concesionarios fijan libremente las tarifas, por lo que únicamente presentan a registro los citados factores,

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			sin el desglose de su estructura tarifaria, sin embargo la Secretaría si a así lo considera procedente requerirá la citada estructura.
	6.2.3.1.2. Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, 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.	En el párrafo final del numeral 6.2.3.1.2 se proponen los siguientes cambios: "Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, el concesionario conectante ~~podrá conceder~~ **concederá**, 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~~ **concesionario conectante** le aplicará ~~a este último~~ **al de origen** 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".	La propuesta de la CFC fue considerada en el seno del Subcomité redactándose el siguiente texto: 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.
Comentarios de la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN) Escrito de fecha 17 de diciembre 2002	**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.	**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. De conformidad con lo establecido en el presente proyecto de norma y por así suceder en la operación practica del transporte ferroviario, el acceso también se otorga mediante servicios de terminal.	Se consideró procedente la observación.
	Compensación en el sistema de demoras.- es el proceso mediante el cual se establece una compensación entre el concesionario y el usuario por	**Compensación en el sistema de demoras.-** es el proceso mediante el cual se establece una compensación entre el concesionario y el	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los usuarios y concesionarios en la prestación del servicio público

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	la aplicación de las demoras.	usuario por la aplicación de las demoras, **car hire y cualquier otro cargo que pueda establecerse entre concesionarios y usuarios.** **La compensación existente entre concesionarios y usuarios podrá realizarse contra cualquier cargo existente entre éstos, así mismo este sistema se reglamenta en el manual que establece el punto 7.8.7.**	de transporte ferroviario de carga, se estableció este proceso de compensación en el sistema de demoras, en el que se busca principalmente la mejor utilización de los carros disponibles, beneficiándose con ello tanto el usuario como el concesionario al haber un compromiso mutuo de disponer de carros oportunamente y por ende reducir los tiempos de entrega y recepción. Por lo antes expuesto la compensación no puede realizarse con el car-hire que de acuerdo al proyecto de norma la renta de carro es un cargo que se dará en forma exclusiva entre los concesionarios y no deberá cobrarse en forma adicional a la tarifa.
	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.	**Cómputo de demoras.-** es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas **en el Manual para el Cómputo de Demoras y Sistemas de Compensación a que se refieren los puntos 7.8.6, 7.8.7 y 7.8.8.** **El cómputo de demoras y su sistema de compensación no pueden referirse a la tarifa de servicios diversos ni ser establecidos unilateralmente, esta misma norma establece en su contenido la forma mediante la cual será este proceso, por lo que la redacción de esta definición deberá adecuarse a la norma misma.**	La Tarifa de Servicios Diversos registrada por los concesionarios ferroviarios ante la Secretaría, establece en sus Reglas de Aplicación disposiciones para el cómputo de demoras, sin embargo, en el proyecto de norma se consideran aspectos que no se encuentran previstos en la citada tarifa. Es importante señalar, que la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, faculta a los concesionarios a fijar libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, sin embargo la Secretaría verificará que en ningún caso se afecte la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios.
	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.	**Situación de carros.-** Acto mediante el cual se pone a disposición de un usuario o de un concesionario el carro. Se entenderá como carro situado aquel que se encuentre libre de acondicionamiento o maniobras por parte del concesionario que lo entrega. La situación de carros es previa al inicio del plazo libre. A efecto de establecer con	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		claridad cuando sucede el momento de situación de carro y evitar interpretaciones erróneas en la aplicación de los preceptos normativos que regulan este evento, se propone establecer en esta definición el inicio del mismo y las condiciones requeridas para considerar cuando un carro es situado.	
	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 de transporte de carga**.- es el importe que debe cubrir un usuario a un concesionario por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga. La tarifa puede ser para tráfico local o interlineal. **La tarifa de transporte de carga siempre será aquella que resulte por la ruta más económica.** **La definición de tarifa debe establecerse con claridad, los preceptos normativos bajo los cuales se hace su fijación no corresponden a la definición de la misma, sino al apartado correspondiente, por otra parte la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario prevé esta situación. No obstante, la definición debe acotarse a los términos que proponemos a fin de que ésta sea clara y permita que ésta se dé en condiciones de equidad.**	El proyecto de norma establece una definición de tarifa que refleja las disposiciones que en materia tarifaria se encuentran establecidas en los preceptos normativos correspondientes, por lo que el citado proyecto no puede superar dichas disposiciones.
	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.	**traslado ordinario entre concesionarios.-** es un servicio de terminal, 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, **y el concesionario solicitante** podrá solicitar concesionario otorgante que éste lo traslade sus carros a dicha zona o industria, y el concesionario otorgante deberá prestar ese servicio de terminal. Este servicio no puede limitarse sólo cuando se tiene derecho de paso, por lo que	El servicio de traslado ordinario entre concesionarios es únicamente en aquellos casos en donde el concesionario solicitante cuente con derechos de paso a una zona o industria determinada, por lo que queda demarcada a dicha zona y que se encuentre dentro de un alcance máximo de treinta kilómetros, por lo que el concesionario solicitante sólo requerirá de este servicio en la zona especificada en el derecho de paso. Es importante que se tome en cuenta que los derechos de paso son mecanismos de acceso a vías de otro concesionario, con lo cual se amplían las opciones de los usuarios de contar con otras

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		deberá modificarse esta definición.	alternativas de servicio en los puntos, mercados y regiones de mayor tráfico y demanda, por otra parte existen otros mecanismos de acceso como son los servicios de interconexión y que son de aplicación general.
	tren unitario.- es aquél 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 unitario.-** es aquél integrado **al menos** por un grupo de **25** carros, **de un mismo usuario** que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a un solo **usuario**. Cuando un usuario provea 25 carros se le dará tratamiento de tren unitario, independientemente de que el armado del tren sea mayor.	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: tren unitario.- es aquél integrado por un grupo mínimo de veinticinco carros de un mismo usuario, que tienen un mismo origen y mismo destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.
	6.1.2. Continuidad del servicio **...** 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 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, nombre, cargo y firma del responsable. ...	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, Sólo los casos que se prevén en este ordenamiento son los que permitirían a un concesionario negar el servicio, establecer el caso fortuito o fuerza mayor es altamente discrecional y contribuirá a que los concesionarios establezcan casos discrecionales, en todo caso, el accidente, y las causas de fuerza mayor permisibles y aceptables ya se enunciaron en el texto de este apartado.	La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece que en caso fortuito o fuerza mayor, los concesionarios y permisionarios podrán interrumpir temporalmente, total o parcialmente, la prestación del servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares, sin autorización previa de la Secretaría, en este sentido la misma ley prevé esta causal como un caso de suspensión de servicio, por lo que el alcance del citado proyecto no puede ir más allá que las disposiciones de la ley.
	6.1.3. Convenios sobre servicios de interconexión y de terminal.	**6.1.3. Convenios sobre servicios de interconexión y de terminal.** Todos los convenios que	Los convenios que formalicen

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	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. **Estos convenios estarán a disposición de los usuarios.** A fin de que el usuario esté en condiciones de evaluar la ruta por la que ha de movilizar su carga (derecho establecido en la presente norma) y a fin de contar con el mayor número de elementos para el conocimiento de su embarque, las condiciones en la prestación de los servicios de interconexión y de terminal deben estar a su disposición mediante el procedimiento de consulta que determine la Secretaría.	Los convenios que formalicen los concesionarios deberán ser remitidos a 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. Si como lo señala CONCAMIN los usuarios requieren mayor información sobre las rutas viables lo podrán solicitar a los concesionarios o a la propia Secretaría.
	6.2.2. En ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen, por el tráfico interlineal que le preste, la tarifa que el primero aplicaría al tramo en el que realice el tráfico interlineal, como si se tratara de un tráfico local.	**6.2.2.** En ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen, por el tráfico interlineal que le preste, **una tarifa superior** a la tarifa que el primero aplicaría al tramo en el que realice el tráfico interlineal, como si se tratara de un tráfico local. A fin de garantizar que la prestación del servicio se dé como un sola vía continua de comunicación (derecho garantizado en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario) y que en las condiciones de	Al señalar que en ningún caso se podrá cobrar una tarifa superior a la tarifa que se cobraría como tráfico local, se da por hecho que como tope se podría cobrar la tarifa como tráfico local, lo cual afecta a los propios usuarios al renunciar a los posibles descuentos que aplicaría el concesionario solicitante y siempre aplicaría la tarifa como si fuera local. Por otra parte, en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 6.2.2. Para el tráfico interlineal, en ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		competitividad y eficiencia del servicio se mantengan, ningún concesionario podrá cobrar a los usuarios tarifas superiores a las que se puedan convenir para tráficos locales. Hacerlo de otra forma…	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.
	6.2.3.1.2. Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, 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.	Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, el concesionario conectante **concederá**, 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 y que 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. **Las disposiciones contenidas en este numeral serán aplicables también para el caso de fletes en frontera provenientes de un cruce y hasta una distancia de 30 kms.** La condición de acceso con trenes unitarios no puede supeditarse al criterio del concesionario otorgante, sino por esta Norma Oficial, establecerlo de esa manera convertirá a este instrumento en un acto jurídico carente de sentido en su regulación. Es inadmisible que se pretenda dejar un aspecto que fomentará y estimulará este modo de transporte, al criterio de un concesionario. Esta Norma debe ser clara	La posibilidad de que el concesionario de origen pueda acceder hasta las industrias en los casos de tráfico interlineal menores a 30 kilómetros, es con el fin de que el concesionario conectante no incurra en los gastos que se generen en el arrastre de los carros para complementar el tráfico interlineal, es importante señalar que es sobre la vía concesionada al conectante donde se concluye el servicio de transporte interlineal, por lo tanto permite al concesionario conectante pueda optar por realizar el servicio considerando los gastos que éste le ocasiona o dejar que lo efectúe el concesionario de origen. Por otra parte, debe de quedarle claro que el tráfico interlineal y los derechos de paso son mecanismos completamente diferentes, por lo que cada uno de ellos contemplan características operativas particulares, en este sentido el acceso que se menciona en este apartado es a través de tráfico interlineal y no es un derecho de paso. En lo que respecta a los fletes en frontera, es importante señalar que para este tipo de movimientos los cuales revisten una particularidad operativa, existe un servicio de arrastre intraterminal el cual se encuentra regulado en la Tarifa de Servicios Diversos misma que los concesionarios registran ante la Secretaría.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		que en el supuesto normado en este apartado en el sentido de que se deberá, obligatoriamente, otorgar el derecho de paso para que un tren unitario tenga acceso hasta la industria que dará servicio. Asimismo y en relación con extender estas disposiciones para los tráficos de importación provenientes de un cruce fronterizo, es necesario establecerlas en virtud de que no existen diferencias de usuarios y de sus eficiencias y por ende, no las debe haber en el costo.	registran ante la Secretaría, quien verifica que no se afecte la continuidad, seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios.
		6.2.3.1.3.- En el caso en que alguno de los concesionarios registre nuevos factores fijos y/o variables que sean superiores, para uno o varios productos, esto es por encima de la inflación, la Secretaría procederá a ajustar el descuento del o de los productos específicos y/o del o de los conjuntos que correspondan. El ajuste estará en función del aumento que experimenten los factores, de tal forma que si las tarifas registradas aumentan por encima de la inflación con respecto al último incremento tarifario, el descuento aumentará en la proporción que corresponda, a fin de mantener las contraprestaciones por el servicio de tráfico interlineal en el mismo nivel que antes de registrar los aumentos en los factores. Lo anterior, se mantendrá en cualquier evento y circunstancia, excepto en el caso de que el concesionario que registró un aumento en los factores demuestre a satisfacción de la Secretaría que tales aumentos han quedado reflejados en sus tarifas	En el proyecto de norma en el numeral 6.2.3. establece que en el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las 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, en este sentido el citado proyecto establece disposiciones de carácter general, sin embargo la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, faculta a la Secretaría la intervención para establecer condiciones y contraprestaciones para casos particulares que en su momento deberá emitir.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		efectivamente cobradas o bien que los incrementos reflejan sólo la inflación acumulada correspondiente. En caso de que se presenten incrementos a las tarifas registradas ante la SCT, se realizarán los ajustes necesarios a los descuentos promedios determinados por la SCT, con el fin de nulificar el efecto de dichos incrementos. Si el usuario está obteniendo un descuento mayor del concesionario que lo establecido por la SCT y lo demuestra a satisfacción de ésta, entonces se aplicará el descuento que demostró el usuario. A fin de establecer un proceso claro y otorgar garantías en la forma mediante la cual deberán establecerse los cargos, es indispensable que esta Norma prevea aquellos casos, en los que el concesionario fomente y practique actos de competencia desleal, así como garantizar que los incrementos correspondan a ajustes reales y claramente justificados. Por ello, es indispensable hacer la adición del numeral que se propone.	
	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.	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. **Una vez proporcionados a la Secretaría, éstos estarán**	En los preceptos normativos que regulan el transporte ferroviario como es la Ley de Vías Generales de Comunicación establecen en sus artículos 55 y 70, que en las estaciones y oficinas de las vías generales de comunicación deberá haber siempre a disposición del público, las tarifas y elementos de su aplicación, entendiéndose por estos últimos, las tablas de distancias, clasificaciones de efectos, tablas de mermas, etc. Por otra parte, si como lo señala CONCAMIN los usuarios requieren mayor información sobre los tramos previstos para tráficos interlineales lo podrán solicitar

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		a disposición de los usuarios para su consulta. A fin de que el usuario esté en condiciones de evaluar la ruta por la que ha de movilizar su carga (derecho establecido en la presente norma) y a fin de contar con el mayor número de elementos para el conocimiento de su embarque, las condiciones en la prestación de los servicios de Interconexión y de terminal deben estar a su disposición mediante el procedimiento de consulta que determine la Secretaría.	a los concesionarios o a la propia Secretaría.
	6.6.1. Equipo en mal estado y aviso para su reparación. El concesionario que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, 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. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario que contrate…	El concesionario que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, 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. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos **así como de aquellos** que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario que contrate la prestación del servicio de transporte, deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:...	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 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	**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	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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 suspenderá el cargo por renta de carro y 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 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.	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, además el propietario de los carros será responsable de las demoras que se generen por tal motivo. 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. A efecto de no establecer preceptos discrecionales en perjuicio de los propietarios de carros. las reparaciones de éstos deben acotarse a las mínimas necesarias. Así mismo, la notificación al propietario deberá hacerse de inmediato a fin de que éste conteste dentro del plazo señalado (24 hrs.) para que autorice o no las reparaciones. 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 que cause dicho trasvase.	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. Efectivamente si es equipo en mal estado es culpa del concesionario, sin embargo existe responsabilidad del usuario el aceptar equipo en mal estado, el proyecto de norma establece que el cargo por el trasvase será a quien

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		Debe eliminarse al usuario, pues al tratarse de equipos en mal estado, el usuario no es responsable, en todo caso se trata de concesionarios y propietarios.	cause ese trasvase.
	6.6.1.2. Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares 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.	**6.6.1.2.** 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.	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 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.	6.6.1.3. 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.	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 6.6.1.2. 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.	**6.6.1.4**. Las reparaciones mencionadas en los 6.6.1.2. 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo**, o del concesionario si éste resulta responsable por mala operación del mismo.** **El movimiento de equipo en mal estado no reflejará un costo de flete ni en aquellos casos en los que**	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		por falta de material o personal no puedan ser reparados los carros o en aquellos que el concesionario resulte responsable del deterioro del carro o bien, en aquellos casos en los que el recorrido del mismo corresponda a una distancia igual o menor a la que dicho carro ha generado flete cargado, en cuyos casos no se cobrará flete por estos arrastres. Es inadmisible no establecer una responsabilidad sobre una mala operación de equipo cuando el concesionario resulte responsable del deterioro sufrido. Asimismo, los cargos por flete de arrastre de equipo en mal estado, no genera cargos en los casos considerados, establecerlo de una forma diferente generaría inadecuadas condiciones y falta de equidad. Si bien, el cobro de un flete incluye el posicionamiento de equipo en una distancia igual o menor a la generada como cargado, sería inadmisible que, si el arrastre cuando es declarado B.O. se cobrará en forma adicional, ello, equivaldría tanto como a cobrar dos veces un flete.	
	6.6.1.6. Cuando el propietario no autorice la reparación del carro, el costo del arrastre para regresárselo, deberá ser pagado por éste.	**6.6.1.6. Eliminar.-** El cobro de un flete incluye el posicionamiento de equipo en una distancia igual o menor a la generada como cargado, seria inadmisible que, si el arrastre cuando es declarado B.O. se cobrara en forma adicional, ello, equivaldría tanto como a cobrar dos veces un flete.	El hecho de que no se autorice la reparación de un carro, provoca que tenga que regresarse al propietario del mismo, lo cual genera cargos no contemplados que deben ser cubiertos.
	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.	**6.6.1.7.** 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**, y si generará demora al concesionario.** Con el propósito de establecer condiciones de	La demora es una penalización por el tiempo que tarda el usuario en regresar el carro o el concesionario en recogerlo después del plazo libre, en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en este caso, si no se hace uso del carro no podrá haber cargos imputables al usuario, en cambio el concesionario al situar equipo en mal estado generará un gasto que tiene

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		equidad, los concesionarios, se realizarán a través de los sistemas de rechazo por parte de un usuario de equipo en mal estado telecomunicaciones de que éstos dispongan y por escrito. posicionado por el concesionario, es un hecho que retrasa las actividades y programación del usuario en perjuicio de sus procesos; por lo que este tipo de consideraciones y su afectación serán causa de demora bajo las reglas y medidas de aplicación que prevé esta Norma.	que absorber.
	6.6.4. 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: • 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 trenes 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.	El concesionario de origen deberá cumplir con las disposiciones que se señalan a continuación, cuando **se haga uso del acceso directo** para la entrega o retiro de los carros, a que se refiere el numeral 6.2.3.1.2 anterior: La condición de acceso de los trenes unitarios no puede supeditarse al criterio del concesionario otorgante, sino por esta Norma Oficial, establecerlo de esa manera convertirá a este instrumento en un acto jurídico carente de sentido en su regulación. Es inadmisible que se pretenda dejar un aspecto que fomentará y estimulará este modo de transporte, al criterio de un concesionario. Esta Norma debe ser clara que en el supuesto normado en este apartado en el sentido de que se deberá, obligatoriamente, otorgar el derecho de paso para que un tren unitario tenga acceso hasta la industria que dará servicio. Obtener la autorización previa del centro de control de tráfico del concesionario conectante para la movilización de los trenes. **La cual no podrá negarse por causas discrecionales.** Debe establecerse en esta norma que esta autorización corresponde a causas operativas y de seguridad, pero en ningún caso discrecional podrá negarse dicha autorización..	La posibilidad de que el concesionario de origen pueda acceder hasta las industrias en los casos de tráfico interlineal menores a 30 kilómetros, es con el fin de que el concesionario conectante no incurra en los gastos que se generen en el arrastre de los carros para complementar el tráfico interlineal, es importante señalar que es sobre la vía concesionada al conectante donde se concluye el servicio de transporte interlineal, por lo tanto permite al concesionario conectante pueda optar por realizar el servicio considerando los gastos que éste le ocasiona o dejar que lo efectúe el concesionario de origen. Al respecto en el seno del Subcomité se acordó la siguiente redacción para esta numeral: 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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			• 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. 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 y el plazo libre a usuarios para carga y descarga tanto en origen como en destino.	El servicio público de transporte ferroviario de carga comprende el traslado de la carga desde las vías del público de la estación o terminal **o vía particular** 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 y el plazo libre a usuarios para carga y descarga tanto en origen como en destino. Los servicios públicos de transporte ferroviario de carga también se inician o terminan en vías particulares, por lo que deberán establecerse con claridad estas condiciones.	En el seno del Subcomité se acordó la siguiente redacción para este párrafo: 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:	Las **solicitudes de 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 Art. 46 de la Ley, lo cual verificará la Secretaría tomando en consideración	En el seno del Subcomité no se consideró procedente la observación, debido a que no son las solicitudes las que se presentan a registro sino que son las propias tarifas las que se registran, situación que está prevista en la ley.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	....	entre otros elementos, los siguientes: Se propone esta modificación con el objeto de establecer claramente que con el propósito de cumplir el ordenamiento que se señala, antes de proceder al registro, debe evaluarse que se cumplan dichas condiciones.	
	7.5. Cargos. Las tarifas que se apliquen al usuario por cualquier otro concepto distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga, deberán quedar desglosadas en la facturación.	7.5. Cargos. Las tarifas que se apliquen al usuario por cualquier otro concepto distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga, deberán quedar desglosadas en la facturación. **En cualquier caso, dicho servicio deberá ser solicitado por el usuario.** A fin de evitar cargos discrecionales o extralimitados (práctica común de los concesionarios) deberá especificarse que cualquier cargo corresponderá a un servicio solicitado por el usuario.	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 cuarenta y ocho 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. Para el cómputo del plazo libre no se considerarán los domingos y los días festivos que se establezcan en las tarifas de servicios diversos.	7.6.1. 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 **y/o retiro** de carros. Para el caso de movimientos en Puertos y zonas fronterizas se tendrán cuarenta y ocho 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. Para el cómputo del plazo libre no se considerarán los domingos y los días festivos **así como aquellos** se establezcan en las tarifas de servicios diversos. Con el propósito de	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		Identificar con claridad que todos los domingos y días festivos no computan en el plazo libre así como los señalados en la Tarifa de servicios diversos, se propone esta modificación. De otra forma se entiende que sólo los domingos y días festivos que expresamente se señalen en la TSD.	
	7.6.3. El plazo libre a concesionarios deberá ser de doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el intercambio. Para el cómputo de este plazo libre se considerarán los días naturales.	7.6.3. El plazo libre a concesionarios deberá ser de doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el intercambio **o cuando el usuario da el aviso que se refiere el numeral 7.6.2 anterior.** Para el cómputo de este plazo libre se considerarán los días naturales. Con el objeto de señalar el inicio del plazo libre a concesionarios también incluye este supuesto se propone esta modificación.	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	7.8.1.2. 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.	7.8.1.2. 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~~ **una vez que se venza el plazo libre a usuarios independientemente** 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. Es inadmisible que se pretendan cobrar demoras a los usuarios que son documentales. El exceso de la capacidad declarada es una responsabilidad exclusiva del usuario y ésta puede obedecer a razones operativas. Por otra parte,	La propuesta de CONCAMIN fue considerada y en el seno del Subcomité, se consideró que permaneciera en los mismos términos señalados en el proyecto de norma original, debido a que estas consideraciones se encuentran establecidas en la Tarifa de Servicios Diversos.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		sólo pueden cobrarse al usuario demoras efectivamente incurridas. Dejar la redacción en los términos en que se encuentra es permitirle a los concesionarios que cobren por demoras que sólo existen en su imaginación y que no son reales.	
	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	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. **Cuando el concesionario no posicione, en tiempo y forma, carros vacíos para ser cargados que fueron solicitados por el usuario, la demora en la que incurre el concesionario iniciará a las 23:59 horas de la fecha de entrega comprometida por el concesionario y concluirá al ser situados cada uno de los carros solicitados.** Este párrafo debe añadirse en virtud de que se trata de un caso en el que un concesionario incurre en demoras y que puede	La propuesta de integrar esta causal ya se encuentra considerada en el segundo párrafo de este numeral

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	de los mismos.	utilizarse para no posicionar equipo en perjuicio de los usuarios.	
	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.	**7.8.7. La Secretaría, conjuntamente con los concesionarios y los usuarios, elaborarán un Manual para el cómputo de compensaciones en el sistema de demoras y de derechos de piso, de acuerdo a la presente norma, el cual deberá satisfacer los elementos de reciprocidad que deben existir entre concesionarios y usuarios y deberán entregarlo en un plazo de 2 meses después de la entrada en vigor de la misma. Este Manual entrará en vigor al día siguiente de su presentación y será de observancia obligatoria para concesionarios y usuarios.** Es necesario establecer que el manual referido deberá ser elaborado conjuntamente por la Secretaría, los concesionarios y los usuarios. Asimismo, debe quedar expresado en forma clara el contenido del Manual que será de aplicación obligatoria tanto para concesionarios como para usuarios y que establecerá condiciones de reciprocidad, cumplimiento y recursos de inconformidad.	La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, establece que los concesionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, las citadas tarifas están conformadas por las cuotas y las condiciones conforme a las cuales deberán aplicarse, en este sentido las Tarifas de Servicios Diversos que los concesionarios han registrado ante esta Secretaría contemplan en sus reglas de aplicación el cómputo de demoras, por lo cual son los concesionarios los que deberán presentar el manual que conjuntamente con los usuarios y esta Secretaría se haya elaborado.
	7.9.2. Los usuarios que aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los concesionarios les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada concesionario y la distancia recorrida en ellas. 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.	7.9.2. Los usuarios que aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los concesionarios les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada concesionario y la distancia recorrida en ellas. En estos casos el importe que los concesionarios paguen a los usuarios no podrá ser inferior al que se cubren los concesionarios entre sí para cada tipo de carro. Con el objeto de establecer un marco normativo equitativo se propone la modificación de este numeral para garantizar que ello, se	La propuesta de CONCAMIN fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 establecido en el art. 35 de la ley y en los artículos 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		haga	
Asociación Nacional del Transporte Privado (ANTP) Escrito de fecha 17 de diciembre 2002.	**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.	**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. De conformidad con lo establecido en el presente proyecto de norma y por así suceder en la operación practica del transporte ferroviario, el acceso también se otorga mediante servicios de terminal.	Se consideró procedente la observación.
	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.	**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, **car hire y cualquier otro cargo que pueda establecerse entre concesionarios y usuarios.** **La compensación existente entre concesionarios y usuarios podrá realizarse contra cualquier cargo existente entre éstos, así mismo este sistema se reglamenta en el manual que establece el punto 7.8.7.**	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los usuarios y concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, se estableció este proceso de compensación en el sistema de demoras, en el que se busca principalmente la mejor utilización de los carros disponibles, beneficiándose con ello tanto el usuario como el concesionario al haber un compromiso mutuo de disponer de carros oportunamente y por ende reducir los tiempos de entrega y recepción. Por lo antes expuesto la compensación no puede realizarse con el car-hire que de acuerdo al proyecto de norma la renta de carro es un cargo que se dará en forma exclusiva entre los concesionarios y no deberá cobrarse en forma adicional a la tarifa.
	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.	**Cómputo de demoras.-** es el conteo de demoras con base en las reglas de aplicación establecidas **en el Manual para el Cómputo de Demoras y Sistemas de Compensación a que se refieren los puntos 7.8.6, 7.8.7 y 7.8.8.** **El cómputo de demoras y su sistema de**	La Tarifa de Servicios Diversos registrada por los concesionarios ferroviarios ante la Secretaría, establece en sus Reglas de Aplicación disposiciones para el cómputo de demoras, sin embargo, en el proyecto de norma se consideran aspectos que no se encuentran previstos en la citada tarifa. Es importante señalar, que la Ley

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		compensación no pueden referirse a la tarifa de servicios diversos ni ser establecidos unilateralmente, esta misma norma establece en su contenido la forma mediante la cual será este proceso, por lo que la redacción de esta definición deberá adecuarse a la norma misma.	Reglamentaria del Servicio Ferroviario, faculta a los concesionarios a fijar libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, sin embargo la Secretaría verificará que en ningún caso se afecte la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios.
	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.	**Situación de carros.-** Acto mediante el cual se pone a disposición de un usuario o de un concesionario el carro. Se entenderá como carro situado aquel que se encuentre libre de acondicionamiento o maniobras por parte del concesionario que lo entrega. La situación de carros es previa al inicio del plazo libre. A efecto de establecer con claridad cuando sucede el momento de situación de carro y evitar interpretaciones erróneas en la aplicación de los preceptos normativos **que** regulan este evento, se propone establecer en esta definición el inicio del mismo y las condiciones requeridas para considerar cuando un carro es situado.	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	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 de transporte de carga**.- es el importe que debe cubrir un usuario a un concesionario por la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga. La tarifa puede ser para tráfico local o interlineal. **La tarifa de transporte de carga siempre será aquella que resulte por la ruta más económica.** **La definición de tarifa debe establecerse con claridad, los preceptos normativos bajo los cuales se hace su fijación no corresponden a la definición de la misma,**	El proyecto de norma establece una definición de tarifa que refleja las disposiciones que en materia tarifaria se encuentran establecidas en los preceptos normativos correspondientes, por lo que el citado proyecto no puede superar dichas disposiciones.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		sino al apartado correspondiente, por otra parte la ley reglamentaria del servicio ferroviario prevé esta situación. No obstante, la definición debe acotarse a los términos que proponemos a fin de que ésta sea clara y permita que ésta se dé en condiciones de equidad.	
	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.	**traslado ordinario entre concesionarios.-** es un servicio de terminal, 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, **y el concesionario solicitante** podrá solicitar concesionario otorgante que éste le traslade sus carros a dicha zona o industria, y el concesionario otorgante deberá prestar ese servicio de terminal. Este servicio no puede limitarse sólo cuando se tiene derecho de paso, por lo que deberá modificarse esta definición.	El servicio de traslado ordinario entre concesionarios es únicamente en aquellos casos en donde el concesionario solicitante cuente con derechos de paso a una zona o industria determinada, por lo que queda demarcada a dicha zona y que se encuentre dentro de un alcance máximo de treinta kilómetros, por lo que el concesionario solicitante sólo requerirá de este servicio en la zona especificada en el derecho de paso. Es importante que se tome en cuenta que los derechos de paso son mecanismos de acceso a vías de otro concesionario, con lo cual se amplían las opciones de los usuarios de contar con otras alternativas de servicio en los puntos, mercados y regiones de mayor tráfico y demanda., por otra parte existen otros mecanismos de acceso como son los servicios de interconexión y que son de aplicación general.
	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 unitario.-** es aquel integrado **al menos** por un grupo de **25** carros, **de un mismo usuario** que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a un solo **usuario**. Cuando un usuario provea 25 carros se le dará tratamiento de tren unitario, independientemente de que el armado del tren sea mayor.	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: tren unitario.- es aquel integrado por un grupo mínimo de veinticinco carros de un mismo usuario, que tienen un mismo origen y mismo destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.
	6.1.2. Continuidad del servicio ... Ningún concesionario podrá negarse a dar acceso a otro concesionario, salvo en los términos que para cada caso establezcan la Ley, el	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	La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece que en caso fortuito o fuerza mayor, los concesionarios y permisionarios podrán interrumpir temporalmente,

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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 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 qué 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. ...	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, Sólo los casos que se prevén en este ordenamiento son los que permitirían a un concesionario negar el servicio, establecer el caso fortuito o fuerza mayor es altamente discrecional y contribuirá a que los concesionarios establezcan casos discrecionales, en todo caso, el accidente, y las causas de fuerza mayor permisibles y aceptables ya se enunciaron en el texto de este apartado.	total o parcialmente, la prestación del servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares, sin autorización previa de la Secretaría, en este sentido la misma ley prevé esta causal como un caso de suspensión de servicio, por lo que el alcance del citado proyecto no puede ir más allá que las disposiciones de la ley.
	6.1.3. Convenios sobre 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.	**6.1.3. Convenios sobre 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. **Estos convenios estarán a disposición de los usuarios.** A fin de que el usuario esté en condiciones de evaluar la ruta por la que ha de movilizar su carga (derecho establecido en la presente norma) y a fin de contar con el mayor número de elementos para el conocimiento de su embarque, las condiciones	Los convenios que formalicen los concesionarios deberán ser remitidos a 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, por lo cual la Secretaría no considera necesario que se encuentre a disposición de los usuarios. Si como lo señala ANTP los usuarios requieren mayor información sobre las rutas viables lo podrán solicitar a los concesionarios o a la propia Secretaría.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		en la prestación de los servicios de interconexión y de terminal deben estar a su disposición mediante el procedimiento de consulta que determine la Secretaría.	
	6.2.2. En ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen, por el tráfico interlineal que le preste, la tarifa que el primero aplicaría al tramo en el que realice el tráfico interlineal, como si se tratara de un tráfico local.	**6.2.2.** En ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen, por el tráfico interlineal que le preste, **una tarifa superior a** la tarifa que el primero aplicaría al tramo en el que realice el tráfico interlineal, como si se tratara de un tráfico local. A fin de garantizar que la prestación del servicio se dé como una sola vía continua de comunicación (derecho garantizado en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario) y que en las condiciones de competitividad y eficiencia del servicio se mantengan, ningún concesionario podrá cobrar a los usuarios tarifas superiores a las que se puedan convenir para tráficos locales. Hacerlo de otra forma, sería tanto como trasladar a los usuarios las ineficiencias de los concesionarios. Por otra parte, el establecer que un tráfico interlineal resulte superior a uno local romperá con el principio de abatimiento del costo que se buscó con el concesionamiento de un servicio público, el cual, deberá, en todos los casos, representar un incentivo para todos los ciudadanos y por ende, será un servicio a un costo menor.	Al señalar que en ningún caso se podrá cobrar una tarifa superior a la tarifa que se cobraría como tráfico local, se da por hecho que como tope se podría cobrar la tarifa como tráfico local, lo cual afecta a los propios usuarios al renunciar a los posibles descuentos que aplicaría el concesionario solicitante y siempre aplicaría la tarifa como si fuera local. Por otra parte, en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	6.2.3.1.2. Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, 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	Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, el concesionario conectante **concederá**, si así se lo requiriera el concesionario de origen, el acceso directo para la entrega o retiro de los	La posibilidad de que el concesionario de origen pueda acceder hasta las industrias en los casos de tráfico interlineal menores a 30 kilómetros, es con el fin de que el concesionario conectante no incurra en los gastos que se generen en el

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	carros de ese tipo de trenes. En el caso y que 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. **Las disposiciones contenidas en este numeral serán aplicables también para el caso de fletes en frontera provenientes de un cruce y hasta una distancia de 30 kms.** La condición de acceso con trenes unitarios no puede supeditarse al criterio del concesionario otorgante, sino por esta Norma Oficial, establecerlo de esa manera convertirá a este instrumento en un acto jurídico carente de sentido en su regulación. Es inadmisible que se pretenda dejar un aspecto que fomentará y estimulará este modo de transporte, al criterio de un concesionario. Esta Norma debe ser clara que en el supuesto normado en este apartado en el sentido de que se deberá, obligatoriamente, otorgar el derecho de paso para que un tren unitario tenga acceso hasta la industria que dará servicio. Asimismo y en relación con extender estas disposiciones para los tráficos de importación provenientes de un cruce fronterizo, es necesario establecerlas en virtud de que no existen diferencias de usuarios y de sus eficiencias y por ende, no las debe haber en el costo.	arrastre de los carros para complementar el tráfico interlineal, es importante señalar que es sobre la vía concesionada al conectante donde se concluye el servicio de transporte interlineal, por lo tanto permite al concesionario conectante que pueda optar por realizar el servicio considerando los gastos que éste le ocasiona o dejar que lo efectúe el concesionario de origen. Por otra parte, debe de quedarle claro que el tráfico interlineal y los derechos de paso son mecanismos completamente diferentes, por lo que cada uno de ellos contemplan características operativas particulares, en este sentido el acceso que se menciona en este apartado es a través de tráfico interlineal y no es un derecho de paso. En lo que respecta a los fletes en frontera, es importante señalar que para este tipo de movimientos los cuales revisten una particularidad operativa, existe un servicio de arrastre intraterminal el cual se encuentra regulado en la Tarifa de Servicios Diversos misma que los concesionarios registran ante la Secretaría, quien verifica que no se afecte la continuidad, seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios.
		6.2.3.1.3.- En el caso en que alguno de los concesionarios registre nuevos factores fijos y/o variables que sean superiores, para uno o varios productos, esto es por encima de la inflación,	En el proyecto de norma en el numeral 6.2.3. establece que en el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las contraprestaciones que deberán cubrirse, por los servicios de interconexión y de

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		la Secretaría procederá a ajustar el descuento del o de los productos específicos y/o del o de los conjuntos que correspondan. El ajuste estará en función del aumento que experimenten los factores, de tal forma que si las tarifas registradas aumentan por encima de la inflación con respecto al último incremento tarifario, el descuento aumentará en la proporción que corresponda, a fin de mantener las contraprestaciones por el servicio de tráfico interlineal en el mismo nivel que antes de registrar los aumentos en los factores. Lo anterior, se mantendrá en cualquier evento y circunstancia, excepto en el caso de que el concesionario que registró un aumento en los factores demuestre a satisfacción de la Secretaría que tales aumentos han quedado reflejados en sus tarifas efectivamente cobradas o bien que los incrementos reflejan sólo la inflación acumulada correspondiente. **En caso de que se presenten incrementos a las tarifas registradas ante la SCT, se realizarán los ajustes necesarios a los descuentos promedios determinados por la SCT, con el fin de nulificar el efecto de dichos incrementos.** **Si el usuario está obteniendo un descuento mayor del concesionario que lo establecido por la SCT y lo demuestra a satisfacción de ésta, entonces se aplicará el descuento que demostró el usuario.**	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, en este sentido el citado proyecto establece disposiciones de carácter general, sin embargo la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, faculta a la Secretaría la intervención para establecer condiciones y contraprestaciones para casos particulares que en su momento deberá emitir.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		A fin de establecer un proceso claro y otorgar garantías en la forma mediante la cual deberán establecerse los cargos, es indispensable que esta Norma prevea aquellos casos, en los que el concesionario fomente y practique actos de competencia desleal, así como garantizar que los incrementos correspondan a ajustes reales y claramente justificados. Por ello, es indispensable hacer la adición del numeral que se propone.	
	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.	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. **Una vez proporcionados a la Secretaría, éstos estarán a disposición de los usuarios para su consulta.** A fin de que el usuario esté en condiciones de evaluar la ruta por la que ha de movilizar su carga (derecho establecido en la presente norma) y a fin de contar con el mayor número de elementos para el conocimiento de su embarque, las condiciones en la prestación de los servicios de Interconexión y	En los preceptos normativos que regulan el transporte ferroviario como es la Ley de Vías Generales de Comunicación establecen en sus artículos 55 y 70, que en las estaciones y oficinas de las vías generales de comunicación deberá haber siempre a disposición del público, las tarifas y elementos de su aplicación, entendiéndose por estos últimos, las tablas de distancias, clasificaciones de efectos, tablas de mermas, etc. Por otra parte, si como lo señala ANTP los usuarios requieren mayor información sobre los tramos previstos para tráficos interlineales lo podrán solicitar a los concesionarios o a la propia Secretaría.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		de terminal deben estar a su disposición mediante el procedimiento de consulta que determine la Secretaría.	
	6.6.1. Equipo en mal estado y aviso para su reparación. El concesionario que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, 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. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario que contrate la prestación del servicio de transporte, deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:	El concesionario que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, 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. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos **así como de aquellos** que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario que contrate la prestación del servicio de transporte, deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:...	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 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, 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, además el propietario de los carros será responsable de las demoras que se generen por tal motivo. En el caso de que los carros	**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, además el propietario de los carros será responsable de	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	las demoras que se generen por tal motivo. 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. A efecto de no establecer preceptos discrecionales en perjuicio de los propietarios de carros. las reparaciones de éstos deben acotarse a las mínimas necesarias. Así mismo, la notificación al propietario deberá hacerse de inmediato a fin de que éste conteste dentro del plazo señalado (24 hrs.) para que autorice o no las reparaciones. 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 que cause dicho trasvase. Debe eliminarse al usuario, pues al tratarse de equipos en mal estado, el usuario no es responsable, en todo caso se trata de concesionarios y propietarios.	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. Efectivamente si es equipo en mal estado es responsabilidad del concesionario, sin embargo existe también responsabilidad del usuario el aceptar equipo en mal estado, el proyecto de norma establece que el cargo por el trasvase será a quien cause ese servicio.
	6.6.1.2. Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares 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	**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	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 6.6.1.2. Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares que no sean cargados, deberán ser las mínimas necesarias para

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	entregados a su propietario. Las reparaciones deberán realizarse bajo estrictas medidas de seguridad, en caso de que contengan remanentes.	carros, para ser entregados a su propietario. Las reparaciones deberán realizarse bajo estrictas medidas de seguridad, en caso de que contengan remanentes.	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 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.	6.6.1.3. 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.	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 6.6.1.2. 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.	**6.6.1.4**. Las reparaciones mencionadas en los 6.6.1.2. 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo**, o del concesionario si este resulta responsable por mala operación del mismo.** **El movimiento de equipo en mal estado no reflejará un costo de flete ni en aquellos casos en los que por falta de material o personal no puedan ser reparados los carros o en aquellos que el concesionario resulte responsable del deterioro del carro o bien, en aquellos casos en los que el recorrido del mismo corresponda a una distancia igual o menor a la que dicho carro ha generado flete cargado, en cuyos casos no se cobrará flete por estos arrastres.** Es inadmisible no establecer una responsabilidad sobre	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		una mala operación de equipo cuando el concesionario resulte responsable del deterioro sufrido. Asimismo, los cargos por flete de arrastre de equipo en mal estado, no genera cargos en los casos considerados, establecerlo de una forma diferente generaría inadecuadas condiciones y falta de equidad. Si bien, el cobro de un flete incluye el posicionamiento de equipo en una distancia igual o menor a la generada como cargado, seria inadmisible que, si el arrastre cuando es declarado B.O. se cobrará en forma adicional, ello, equivaldría tanto como a cobrar dos veces un flete.	
	6.6.1.6. Cuando el propietario no autorice la reparación del carro, el costo del arrastre para regresárselo, deberá ser pagado por éste.	**6.6.1.6. Eliminar.-** El cobro de un flete incluye el posicionamiento de equipo en una distancia igual o menor a la generada como cargado, seria inadmisible que, si el arrastre cuando es declarado B.O. se cobrara en forma adicional, ello, equivaldría tanto como a cobrar dos veces un flete.	El hecho de que no se autorice la reparación de un carro, provoca que tenga que regresarse al propietario del mismo, lo cual genera cargos no contemplados que deben ser cubiertos.
	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.	**6.6.1.7.** 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**, y sí generará demora al concesionario.** Con el propósito de establecer condiciones de equidad, el concesionario, se realizarán a través de los sistemas de rechazo por parte de un usuario de equipo en mal estado telecomunicaciones de que éstos dispongan y por escrito. Posicionado por el concesionario, es un hecho que retraza las actividades y programación del usuario en perjuicio de sus procesos; por lo que este tipo de consideraciones y su afectación serán causa de demora bajo las reglas y	La demora es una penalización por el tiempo que tarda el usuario en regresar el carro o el concesionario en recogerlo después del plazo libre, en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, en este caso, si no se hace uso del carro no podrá haber cargos imputables al usuario, en cambio el concesionario al situar equipo en mal estado generará un gasto que tiene que absorber.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		medidas de aplicación que prevé esta Norma.	
	6.6.4. 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: • 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 trenes 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.	El concesionario de origen deberá cumplir con las disposiciones que se señalan a continuación, cuando **se haga uso del acceso directo** para la entrega o retiro de los carros, a que se refiere el numeral 6.2.3.1.2 anterior: La condición de acceso de los trenes unitarios no puede supeditarse al criterio del concesionario otorgante, sino por esta Norma Oficial, establecerlo de esa manera convertirá a este instrumento en un acto jurídico carente de sentido en su regulación. Es inadmisible que se pretenda dejar un aspecto que fomentará y estimulará éste modo de transporte, al criterio de un concesionario. Esta Norma debe ser clara que en el supuesto normado en este apartado en el sentido de que se deberá, obligatoriamente, otorgar el derecho de paso para que un tren unitario tenga acceso hasta la industria que dará servicio. Obtener la autorización previa del centro de control de tráfico del concesionario conectante para la movilización de los trenes. **La cual no podrá negarse por causas discrecionales.** Debe establecerse en esta norma que esta autorización corresponde a causas operativas y de seguridad, pero en ningún caso discrecional podrá negarse dicha autorización.	La posibilidad de que el concesionario de origen pueda acceder hasta las industrias en los casos de tráfico interlineal menores a 30 kilómetros, es con el fin de que el concesionario conectante no incurra en los gastos que se generen en el arrastre de los carros para complementar el tráfico interlineal, es importante señalar que es sobre la vía concesionada al conectante donde se concluye el servicio de transporte interlineal, por lo tanto permite al concesionario conectante pueda optar por realizar el servicio considerando los gastos que éste le ocasiona o dejar que lo efectúe el concesionario de origen. Al respecto en el seno del Subcomité se acordó la siguiente redacción para esté numeral: 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.		

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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 y el plazo libre a usuarios para carga y descarga tanto en origen como en destino.	El servicio público de transporte ferroviario de carga comprende el traslado de la carga desde las vías del público de la estación o terminal **o vía particular** 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 y el plazo libre a usuarios para carga y descarga tanto en origen como en destino. Los servicios públicos de transporte ferroviario de carga también se inician o terminan en vías particulares, por lo que deberán establecerse con claridad estas condiciones.	En el seno del Subcomité se acordó la siguiente redacción para este párrafo: 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:	Las **solicitudes de 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 Art. 46 de la Ley, lo cual verificará la Secretaría tomando en consideración entre otros elementos, los siguientes: Se propone esta modificación con el objeto de establecer claramente que con el propósito de cumplir el ordenamiento que se señala, antes de proceder al registro, debe evaluarse que se cumplan dichas condiciones.	En el seno del Subcomité no se consideró procedente la observación, debido a que no son las solicitudes las que se presentan a registro sino que son las propias tarifas las que se registran, situación que está prevista en la ley.
	7.5. Cargos. Las tarifas que se apliquen al usuario por cualquier otro concepto distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga, deberán quedar desglosadas en la facturación.	7.5. Cargos. Las tarifas que se apliquen al usuario por cualquier otro concepto distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga, deberán quedar desglosadas en la facturación. **En cualquier caso, dicho servicio deberá ser solicitado por el usuario.** A fin de evitar cargos discrecionales o extralimitados (práctica común de los concesionarios) deberá especificarse que cualquier cargo corresponderá a un servicio solicitado por el usuario.	La propuesta de ANTP fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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	7.6.1. El plazo libre a	La propuesta de ANTP fue

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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 cuarenta y ocho 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. Para el cómputo del plazo libre no se considerarán los domingos y los días festivos que se establezcan en las tarifas de servicios diversos.	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 **y/o retiro** de carros. Para el caso de movimientos en Puertos y zonas fronterizas se tendrán cuarenta y ocho 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. Para el cómputo del plazo libre no se considerarán los domingos y los días festivos **así como aquéllos** se establezcan en las tarifas de servicios diversos. Con el propósito de identificar con claridad que todos los domingos y días festivos no computan en el plazo libre así como los señalados en la Tarifa de servicios diversos, se propone esta modificación. De otra forma se entiende que sólo los domingos y días festivos que expresamente se señalen en la TSD.	considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	7.6.3. El plazo libre a concesionarios deberá ser de doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el intercambio. Para el cómputo de este plazo libre se considerarán los días naturales.	7.6.3. El plazo libre a concesionarios deberá ser de doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el intercambio **o cuando el usuario da el aviso que se refiere el numeral 7.6.2 anterior.** Para el cómputo de este plazo libre se considerarán los días naturales. Con el objeto de señalar el inicio del plazo libre a concesionarios también incluye este supuesto se propone esta modificación.	La propuesta de ANTP fue considerada, sin embargo, en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	7.8.1.2. 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	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~~ **una vez que se venza el plazo libre a usuarios independientemente** de la hora de arribo a la estación o terminal de destino y concluirá al momento del	La propuesta de ANTP fue considerada y en el seno del Subcomité, se consideró que permaneciera en los mismos términos señalados en el proyecto de norma original, debido a que estas consideraciones se encuentran establecidas en la Tarifa de Servicios Diversos.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	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. Es inadmisible que se pretendan cobrar demoras a los usuarios que son documentales. El exceso de la capacidad declarada es una responsabilidad exclusiva del usuario y ésta puede obedecer a razones operativas. Por otra parte, sólo pueden cobrarse al usuario demoras efectivamente incurridas. Dejar la redacción en los términos en que se encuentra es permitirle a los concesionarios que cobren por demoras que sólo existen en su imaginación y que no son reales.	
	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	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	La propuesta de integrar esta causal ya se encuentra considerada en el segundo párrafo de este numeral.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	cada uno de los carros documentados. **Cuando el concesionario no posicione, en tiempo y forma, carros vacíos para ser cargados que fueron solicitados por el usuario, la demora en la que incurre el concesionario iniciará a las 23:59 horas de la fecha de entrega comprometida por el concesionario y concluirá al ser situados cada uno de los carros solicitados.** Este párrafo debe añadirse en virtud de que se trata de un caso en el que un concesionario incurre en demoras y que puede utilizarse para no posicionar equipo en perjuicio de los usuarios.	
	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.	**7.8.7. La Secretaría, conjuntamente con los concesionarios y los usuarios, elaborarán un Manual para el cómputo de compensaciones en el sistema de demoras y de derechos de piso, de acuerdo a la presente norma, el cual deberá satisfacer los elementos de reciprocidad que deben existir entre concesionarios y usuarios y deberán entregarlo en un plazo de 2 meses después de la entrada en vigor de la misma. Este Manual entrará en vigor al día siguiente de su presentación y será de observancia obligatoria para concesionarios y usuarios.** Es necesario establecer que el manual referido deberá ser elaborado conjuntamente por la Secretaría, los concesionarios y los usuarios. Asimismo, debe quedar expresado en forma clara el contenido del Manual que será de aplicación obligatoria tanto para concesionarios como para usuarios y que establecerá condiciones de reciprocidad, cumplimiento y recursos de inconformidad.	La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, establece que los concesionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, las citadas tarifas están conformadas por las cuotas y las condiciones conforme a las cuales deberán aplicarse, en este sentido las Tarifas de Servicios Diversos que los concesionarios han registrado ante esta Secretaría contemplan en sus reglas de aplicación el cómputo de demoras, por lo cual son los concesionarios los que deberán presentar el manual que conjuntamente con los usuarios y esta Secretaría se haya elaborado.
	7.9.2. Los usuarios que aporten	7.9.2. Los usuarios que	La propuesta de ANTP fue

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los concesionarios les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada concesionario y la distancia recorrida en ellas. 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.	aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los concesionarios les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada concesionario y la distancia recorrida en ellas. En estos casos el importe que los concesionarios paguen a los usuarios no podrá ser inferior al que se cubren los concesionarios entre sí para cada tipo de carro. Con el objeto de establecer un marco normativo equitativo se propone la modificación de este numeral para garantizar que ello, se haga.	considerada, sin embargo, en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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 establecido en el art. 35 de la Ley y en los artículos 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.
Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (CANACERO) Fecha del escrito 17 de diciembre 2002.	4. Definiciones	**Derecho de Paso (DEFINIR).** Solicitamos se agregue esta definición, la cual ya se tiene en la SCT.	Las definiciones que se utilizan para la interpretación de los aspectos técnicos del proyecto de norma, son las establecidas en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, el Reglamento del Servicio Ferroviario, en la inteligencia de que a falta de definiciones en esos ordenamientos, se utilizarán las definiciones contenidas en la norma. Por lo antes señalado no se incluyó la definición de "derecho de paso", en virtud que en el artículo 105 del RSF se define éste, así como el contenido del mismo.
	4. Definiciones	**Retiro de carros.-** Es el momento expresado en fechas y horas, en que se retira vacío o cargado un carro para su carga, descarga, o para su intercambio. Incluir esta definición.	En el seno del Subcomité, se acordó que con la definición de situación de carros, se cubría la acción de colocar como de retirar los carros.
	4. Definiciones 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	**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	El servicio de traslado ordinario entre concesionarios es únicamente en aquellos casos en donde el concesionario solicitante cuente con derechos de paso a una zona o industria determinada, por lo que queda demarcada a dicha zona y

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	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, Y **el concesionario solicitante** 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. Este servicio no debe estar limitado a cuando se tiene derechos de paso, pues se perdería el espíritu y la finalidad original que se había plasmado en este punto durante las reuniones de la Concamin y las diversas Cámaras con la SCT que se tuvieron para el desarrollo de estas Normas.	que se encuentre dentro de un alcance máximo de treinta kilómetros, por lo que el concesionario solicitante sólo requerirá de este servicio en la zona especificada en el derecho de paso. Es importante que se tome en cuenta que los derechos de paso son mecanismos de acceso a vías de otro concesionario, con lo cual se amplían las opciones de los usuarios de contar con otras alternativas de servicio en los puntos, mercados y regiones de mayor tráfico y demanda, por otra parte existen otros mecanismos de acceso como son los servicios de interconexión y que son de aplicación general.
	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 unitario.-** es aquel integrado por **al menos** un grupo de **veinticinco** carros **de un mismo usuario,** que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga ~~a un solo usuario.~~ Este tipo de tren debe tener al menos 25 carros de un mismo usuario más no está limitado a que adicionalmente tenga más carros de otros usuarios.	La propuesta de CANACERO fue considerada en el seno del Subcomité, en donde se redactó el siguiente texto: 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.
	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, las tarifas que los concesionarios registren ante la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el descuento promedio del	**Agregar al final del párrafo:** En caso de que se presenten incrementos a las tarifas registradas (TUCE) ante la SCT, se realizarán los ajustes necesarios a los descuentos promedios determinados por la SCT, con el fin de nulificar el efecto de dichos incrementos. Si el usuario está obteniendo un descuento mayor del concesionario que el establecido por la SCT y lo demuestra a satisfacción de la SCT, entonces se aplica el descuento mayor que demostró el usuario. El primer párrafo agregado es con el fin de evitar que un concesionario incremente sus	En el proyecto de norma en el numeral 6.2.3. establece claramente que en el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las 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, en este sentido el citado proyecto establece disposiciones de carácter general, sin embargo la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, faculta a la Secretaría la intervención para establecer condiciones y

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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:	TUCE'S deliberadamente. El segundo párrafo agregado es para que así como en la resolución el concesionario tiene el "candado 2" que lo protege en caso de mostrar que realmente da un descuento mayor al establecido por la SCT así también, por reciprocidad y equidad, pedimos que el usuario tenga derecho a un candado similar	contraprestaciones para casos particulares que en su momento deberá emitir.
	6.2.3.1.2. En el tráfico interlineal ..... de máxima de treinta kilómetros. Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, 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.	6.2.3.1.2. Cuando el concesionario de origen movilice trenes unitarios o trenes consolidados, 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. **En el caso de que no se otorgue el Paso, el primero le aplicará a este último un descuento en la contraprestación equivalente al ahorro en los costos por descuento al ahorro en los costos por movilizar un tren unitario en lugar de sólo a unos carros.** Dichos descuentos serán determinados por la Secretaría, conforme a lo señalado en el párrafo anterior. El ferrocarril conectante tiene también ahorros al mover un	En el proyecto de norma en el numeral 6.2.3. establece que en el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las 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, en este sentido el citado proyecto establece disposiciones de carácter general, sin embargo la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, faculta a la Secretaría la intervención para establecer condiciones y contraprestaciones para casos particulares que en su momento deberá emitir, además de verificar 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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		tren con veinticinco carros o más a un solo destino en comparación con mover sólo algunos carros, por lo que es justo y correcto se la refleje en forma de descuento en contraprestación.	
	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 cuarenta y ocho 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.	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 **y dos de retiro** de carros. Para el caso de movimientos en Puertos y Zonas fronterizas se tendrán cuarenta y ocho 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.	La propuesta de CANACERO fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	7.8.1.5. Cuando el usuario libere el grupo de carros cargados o vacíos ..... 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.	7.8.1.5. Cuando el usuario libere el grupo de carros cargados o vacíos ..... 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. **Cuando el usuario solicita carros vacíos para cargar al concesionario, la demora iniciará seis horas después de la fecha y hora confirmadas por el concesionario para cada uno de los carros solicitados.**	Esta causal ya se encuentra considerada en el segundo párrafo de este numeral.
	7.9.2. Los usuarios que aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los concesionarios les paguen la renta del carro	7.9.2. Los usuarios que aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los concesionarios les paguen la renta del carro	La propuesta de CANACERO fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 7.9.2. De conformidad con el artículo 69 del Reglamento del servicio

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada concesionario y la distancia recorrida en ellas.	correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada concesionario y la distancia recorrida en ellas. **La tarifa de dicha renta será igual a la que se cobran entre concesionarios para cada tipo de carro.** Esto es con el fin de no dejar indefinido el valor de esta renta.	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.
FERROMEX Escrito de fecha 16 de diciembre 2002.	**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, así como los aspectos de seguridad para el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos...	**Objetivo** Se define que el objetivo es, entre otras cosas, "... los aspectos de seguridad para el transporte de materiales, remanentes y desechos peligrosos...". Se propone eliminar este argumento. Lo anterior, toda vez que esta norma no pretende regular el movimiento de materiales, remanentes y residuos peligrosos ya que para ello existe otra normatividad y posiblemente se requiera emitir otra NOM.	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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 APLICACION. 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.	**II. Campo de Aplicación.** Es necesario incluir dentro del campo de aplicación, a los usuarios del servicio ferroviario, ya que en la norma se establecen disposiciones aplicables a ellos como lo es la determinación y pagos de demoras por culpa del usuario o las personas con quien contrate.	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			a los usuarios de dicho servicio.
	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.	**III. Definiciones.** III.1. **Acceso.** Sugerimos incluir la palabra "un" después de la palabra usuario en la segunda línea, agregar las palabras "o construidos por éste" después de la palabra concesionadas en la segunda línea y modificar la palabra "convenidos" en la tercera línea por "convencionales".	Sobre la primera propuesta no es comprensible la observación, en su caso sería antes de la palabra usuario, sin embargo la preposición “al” denota una característica general en cambio el artículo indefinido “un” es limitativo. En relación a la segunda propuesta, las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte inmediata del dominio público, independientemente de las condiciones y plazo de la concesión, por lo que en consecuencia pasarían a formar parte de dicha concesión. La tercera propuesta se considera procedente.
	capacidad declarada.- 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.	III.2. **Capacidad declarada.** Se sugiere cambiar ". ..que debe notificar por escrito el usuario al concesionario de origen. .." y al final de esta definición sugerimos se incluyan las palabras "en todo caso estará sujeta a la orden de embarque que los usuarios realicen respecto de una vía o espuela particular".	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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. En cualquier caso, debe ser solicitado por el usuario y deberá establecerse en la tarifa de servicios diversos, que se registre ante la Secretaría.	III.3. **Cargo adicional.** Consideramos que en la segunda oración de la definición, después de la palabra "caso" se agreguen las palabras "dicho servicio" y se eliminen las palabras "ser solicitado por el usuario" y se incluyan en su lugar las palabras "quedar especificado en la carta de porte".	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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 que se encuentra en las vías de otro concesionario.	III.4. **Carro ajeno.** Sugerimos se cambie la definición por: "Carro que estando en las vías de un concesionario forma parte de la flota de otro concesionario".	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: carro ajeno.- carro de un concesionario o de un ferrocarril extranjero que se encuentra en las vías de otro concesionario.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	III.5. **Demora.** Sugerimos cambiar "... De igual forma es el tiempo que un carro propio o ajeno está en las vías del usuario, después del plazo establecido para efectuar el servicio público de transporte ferroviario de carga".	La demora es una penalización por el tiempo que tarda el usuario en regresar el carro después del plazo libre, el proyecto de norma considera además una penalización por el tiempo que el concesionario tarda en recoger el carro después del plazo libre para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga. Por otra parte, el sentido que le da FERROMEX, es muy distinto al establecido en la definición, en virtud de que la segunda parte de la definición se refiere a los carros que están a disposición del concesionario en las vías del usuario. Al respecto, en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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.
	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.	III.6. **Cómputo de demoras.** Sugerimos eliminar las palabras "y en esta Norma".	El presente proyecto de norma, una vez publicado como norma oficial, es un documento que tiene carácter normativo, por lo que sus disposiciones y contenido también deben ser de observancia obligatoria para los involucrados. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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.	III.7. **Concesionario de inicio.** Consideramos que dicha definición se confunde con la definición de concesionario de origen, por lo es necesario aclarar la redacción de dicha definición.	La definición de concesionario de origen es totalmente diferente a la del concesionario de inicio, mientras que el primero contrata con el usuario la prestación del servicio, el segundo inicia físicamente ese servicio, la confusión puede consistir en que en algunos casos el concesionario de origen también puede ser el de inicio. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	concesionario otorgante.- es	III.8. **Concesionario**	Son figuras completamente

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	aquel concesionario que concede derechos de paso, o derechos de arrastre al concesionario solicitante.	**otorgante.** En nuestra opinión dicha definición se confunde con la definición de concesionario conectante, por lo es necesario aclarar la redacción de dicha definición.	diferentes por lo que no puede haber confusión, debido a que el concesionario otorgante es aquel que concede el derecho de paso, el concesionario conectante es el que presta el servicio de tráfico interlineal. Por lo anterior, la observación de FERROMEX no es procedente.
	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.	III.10. **Derecho de piso.** Se sugiere eliminar las palabras " 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;"	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en los puntos de interconexión, se estableció este mecanismo en el sistema de cargos por derecho de piso, en el que se busca principalmente se reduzcan los tiempos de permanencia en las vías de intercambio y por ende reducir los tiempos de recorrido y una mejor utilización de los carros, beneficiándose con ello los propios concesionarios así como los usuarios al disponer de carros oportunamente. Por otra parte, en el seno del subcomité se aceptó la definición contenida en el proyecto de norma. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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.	III.11. **Garantía**. Sugerimos que la definición de garantía se refiera únicamente a la fianza o a un depósito en efectivo o carta de crédito, ya que la definición actual es muy amplia y prevé medios de garantía que no cumplirían con el objetivo que se persigue, el cual es contar con un medio alternativo y eficaz de cobro en caso de falta de pago.	Lo importante es que se establezca la obligación de proporcionar una garantía por los servicios, independientemente de la forma que pueda estar constituida, siempre y cuando cumpla con este propósito. Por lo antes expuesto la observación de FERROMEX no es procedente.
	intercambio.- acción mediante la cual un concesionario recibe o entrega carros a o de otro concesionario.	III.12. **intercambio.** Consideramos necesario que se agreguen al final las palabras "en los puntos de interconexión".	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
		III.13. Es recomendable que se incluya una definición de los "servicios auxiliares que se pueden prestar en el patio".	La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en su artículo 44 establece cuales son los servicios auxiliares. Por lo anterior, no es procedente la observación de

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			FERROMEX.
	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.	III.14. **Patio.** Sugerimos eliminar las palabras "cuya estación o terminal está delimitada por el derecho de vía que se señala en el anexo dos del título de concesión relativo a las cartas de vía. Lo anterior ya que consideramos que la definición es confusa, por un lado establece que el patio está dentro de una estación y terminal, pero después se establece que el patio tiene una estación y terminal. Con lo anterior, no queda claro si el patio queda comprendido en una estación o terminal o si éstos quedan comprendidos dentro del patio. Por otro lado, las cartas de vía no definen límites de patio, y los mismos son cambiantes, de acuerdo con los horarios autorizados por la Secretaría.	En la definición de patio, en ningún texto se señala que el patio tiene una estación o terminal. Asimismo, tampoco se señala que el anexo dos correspondiente a las cartas de vía se establezcan los límites de patio, lo que se establece en la definición es que la estación o terminal dentro de las cuales está el patio, se encuentra delimitada por el derecho de vía, indicada en el citado anexo dos. Al respecto, en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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 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.	III.15. **Plazo libre a concesionarios.** Sugerimos se elimine dicha definición, ya que en todo caso debe haber un cargo por el uso de vía.	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, además de evitar controversias que se suscitan en cuanto al intercambio de equipo, se estableció este mecanismo a efecto de reducir los tiempos de intercambio de equipo con el fin de agilizar los tiempos de recorrido en la entrega de las mercancías. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
		III.16. Es recomendable que se incluya una definición de puntos de interconexión, cuya redacción se propone que sea la siguiente: "Puntos de interconexión. Puntos comprendidos dentro de la red ferroviaria nacional, determinados por la Secretaría o por acuerdo entre los concesionarios del servicio ferroviario, en donde se realiza el intercambio de carros".	La definición de los puntos de interconexión ya se encuentra considerada en el Reglamento del Servicio Ferroviario y señala que: “Punto de interconexión es el lugar determinado por la Secretaría para prestar los servicios de interconexión. La Secretaría, al determinar los puntos de interconexión en los que se efectuará el intercambio de equipo ferroviario, considerará entre otros, las terminales, el

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			entronque de las vías férreas de un concesionario con la de otro y los puntos en donde inician o terminan los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios de los concesionarios". Por lo anterior no es procedente la observación de FERROMEX.
	renta de carro (car-hire).- es el pago que realiza un concesionario por el uso de un carro ajeno o un carro particular, mismo que se cubre por hora y/o por kilómetro recorrido.	III.17. **renta de carros.** En esta definición debe incluirse el concepto de carros extranjeros. Adicionalmente, sugerimos que se incluyan las palabras "el uso que otorga una persona de un carro ajeno o particular a otra por el cual" después de la primera palabra de la definición.	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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, en que 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.
	tarifa integrada.- es la tarifa más los cargos por los servicios diversos prestados por el concesionario.	III.18. **tarifa integrada**. Sugerimos que se incluyan las siguientes palabras al final de dicha definición, "o por cualquier otro cargo previamente convenido con el usuario, como puede ser la renta de carros".	En la definición al hacer referencia a los cargos diversos, se contempló únicamente los establecidos en la tarifa de servicios diversos que los concesionarios registran ante esta Secretaría y no a otros cargos ajenos a esta tarifa como puede ser la renta de carros. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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	III.19. **traslado ordinario entre concesionarios.** Dicha definición debe corregirse añadiendo al final de la misma las palabras "...siempre que dicho traslado no ocurra a lo largo de la vía troncal fuera del derecho de paso del concesionario solicitante" ya que de otra manera, con la disposición actual se extenderían los derechos de paso 30 km. sobre la vía troncal del concesionario concedente, lo cual excede los extremos de los títulos de concesión otorgados a los concesionarios.	El servicio de traslado ordinario entre concesionarios es únicamente en aquellos casos en donde el concesionario solicitante cuente con derechos de paso a una zona o industria determinada, por lo que queda demarcada a dicha zona y que se encuentre dentro de un alcance máximo de treinta kilómetros, por lo que el concesionario solicitante sólo requerirá de este servicio en la zona especificada en el derecho de paso. Por lo anteriormente expuesto, no es procedente la observación de FERROMEX.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	prestar ese servicio de terminal.		
	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.	III.20. **tráfico local.** Dicha definición debe de eliminarse, toda vez que no tiene que ver con los servicios de interconexión o de terminal.	Es necesario que dentro del proyecto de norma quede definido el tráfico local, debido a que en diferentes apartados se hace referencia a este servicio en relación al tráfico interlineal, como es el caso entre otros, del numeral 6.2.2. que a la letra dice: 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. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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.	III.21. **tren unitario.** Sugerimos modificar dicha definición a fin de que sea más específica, para lo cual se propone la siguiente redacción: "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, entendiéndose por origen o destino para fines de derechos de paso y derechos de arrastre las vías de una industria en particular, las vías de intercambio con otro concesionario o el punto de interconexión de un derecho de paso, el cual no puede realizar maniobras de consolidación y desconsolidación de flete entre esos puntos"...	El movimiento de trenes unitarios no es exclusivo de los derechos de paso, debido a que se pueden efectuar en tráficos locales e interlineales. Por otra parte el derecho de paso es el que se concede a un concesionario para que sus trenes con su tripulación, transiten en las vías férreas de otro concesionario mediante el cobro de una contraprestación al concesionario solicitante, con lo cual si el tren unitario es utilizado a través de derecho de paso no puede realizar maniobras de consolidación y desconsolidación de flete. Al respecto, en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: tren unitario.- es aquel integrado por un grupo mínimo de veinticinco carros de un mismo usuario, que tienen 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	III.22. **tren consolidado.** Consideramos conveniente	

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	carros, que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a dos o más usuarios.	que se determine que se entiende por origen y destino, así como el que al separar carros de un tren consolidado para su distribución a las industrias, el tren consolidado pierde tal carácter. Derivado de lo anterior y a fin de que la definición sea más específica, se propone que quede redactada de la siguiente manera "es aquel integrado por un grupo de carros, el cual tiene un sólo origen y un sólo destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a dos o más usuarios, entendiéndose por origen o destino para fines de derechos de paso y derechos de arrastre las vías de una industria en particular, las vías de intercambio con otro concesionario o el punto de interconexión de un derecho de paso, el cual no puede realizar maniobras de consolidación y desconsolidación de flete entre esos puntos"	En las propias Reglas de Aplicación de la Tarifa de Transporte Ferroviario de Carga, que ese concesionario registró ante la Secretaría se establece que las cuotas se aplicarán por distancias corridas entre las estaciones, sean de la misma o de distintas empresas, sin que en este último caso se efectúen escalonamientos en los puntos de entronque. Con lo anteriormente expuesto queda claro que, el servicio público de transporte ferroviario de carga corresponde al traslado de la carga desde las vías del público de la estación o terminal en donde el concesionario inicia el servicio, hasta las vías del público de la estación o terminal de destino, y no como lo pretende interpretar FERROMEX, en las vías de intercambio o en las vías donde termina el derecho de paso. Por otra parte, el movimiento de trenes consolidados tampoco es exclusivo de los derechos de paso. Además este tipo de trenes se debe de consolidar en la terminal o estación de origen y desconsolidar en la estación o terminal de destino a fin de prestar el servicio a dos o más usuarios. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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.	III.24. **vía auxiliar.** En este caso, debe preverse que ésta no se encuentra contemplada en la vía troncal, para efectos de los derechos de paso.	La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece que las vías férreas, son los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación, por lo que la vía auxiliar como su nombre lo indica es aquella que auxilia o facilita el tránsito por la vía general de comunicación ferroviaria. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	vía particular.- es la vía de un particular conectada a la vía general de comunicación ferroviaria.	III.25. **vía particular.** Sugerimos agregar las palabras "o espuela", como parte del término a definirse.	El Reglamento del Servicio Ferroviario, establece que la espuela es una vía férrea de propiedad particular conectada por un solo extremo a un ladero o a la vía principal, para conectarse a

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			una vía general de comunicación ferroviaria, con lo cual queda señalado que una espuela es una vía particular. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	5.- ACCESO. Los concesionarios deberán otorgarse el acceso para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.	**IV. Sección 5** IV .1 En el primer párrafo de la sección 5, consideramos conveniente agregar al final de dicha oración las palabras "en términos de sus respectivos títulos de concesión y convenios celebrados entre ellos."	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: Los concesionarios deberán otorgarse el acceso en forma eficiente y no discriminatoria, para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.
	5.- ACCESO segundo párrafo Los concesionarios que tengan acceso a través de derechos de paso o derechos de arrastre directamente a zonas industriales o industrias contempladas en los títulos de concesión, 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.	IV.2 En el segundo párrafo de la Sección 5, eliminar las palabras "directamente a zonas industriales o industrias contempladas en los títulos de concesión" y en su lugar incluir las palabras "en términos de sus respectivos títulos de concesión y convenios celebrados entre ellos".	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: Los concesionarios que tengan acceso a través de derechos de paso o derechos de arrastre en los 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-SCT2-2003, “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.
	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	**V. Sección 6** V.1. **Numeral 6.1.1.** En nuestra opinión no es correcto que los puntos de interconexión sean los que se señalan en el Anexo I de la presente norma, si no que se debe de establecer, que son los originalmente previstos en los títulos de concesión. Asimismo, en la segunda línea después de las palabras "así como", consideramos necesario que se incluyan las palabras "las terminales y". Por otra parte, consideramos que donde inician o terminan los derechos de paso no se trata necesariamente de un	Los puntos de interconexión señalados en el anexo 1 del proyecto de norma, corresponden a los contenidos en los títulos de concesión respectivos, y consideran en algunos casos, las terminales. En lo que se refiere a que en dónde inician o terminan los derechos de paso no necesariamente es en un punto de interconexión. Es importante señalar que en el artículo 104 de Reglamento del Servicio Ferroviario se establece que un punto de interconexión es el lugar determinado por la Secretaría para prestar los servicios de

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	en la Secretaría, los puntos de interconexión que hayan convenido los concesionarios.	punto de interconexión.	interconexión. La Secretaría, al determinar los puntos de interconexión en los que se efectuará el intercambio de equipo ferroviario, considerará entre otros, las terminales, el entronque de las vías férreas de un concesionario con la de otro y los puntos en donde inician o terminan los derechos de paso o derechos de arrastre obligatorios de los concesionarios. Por lo anteriormente expuesto, no es procedente la observación de FERROMEX.
		V.2. **En la sección 6.1.1**, debe agregarse un apartado que mencione que sólo se recibirán carros vacíos en intercambio, cuando éstos vayan a regresar cargados exactamente por la misma ruta, siempre y cuando el usuario tenga espacio para almacenarlos y cubra al ferrocarril conectante el cargo de car hire, mientras se encuentra en sus instalaciones.	Los servicios de interconexión, entre los que se encuentra el intercambio de equipo, no puede condicionarse debido a que estos servicios son de carácter obligatorio, lo cual se encuentra establecido en la normatividad existente y en los títulos de concesión respectivos, señalando que estos servicios se proporcionarán en condiciones equitativas y no discriminatorias en cuanto a oportunidad, calidad y precio. Por lo que la observación de FERROMEX no es procedente.
	Numeral 6.1.2. segundo párrafo. 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....	V.3. **Numeral 6.1.2.** En el tercer párrafo, inciso (i) consideramos necesario que se agregue la palabra "modificación", después de la palabra conservación. Así mismo, que se incluya un nuevo inciso cuya redacción sea "cuestiones operativas y de seguridad debidamente justificadas, dentro de las cuales se incluyen de manera enunciativa mas no limitativa la saturación de capacidad de patios, en este caso el concesionario conectante podrá negar temporalmente el intercambio, mientras da fluidez al tráfico en el patio de intercambio, pero en este caso la renta del carro (car hire) se transferirá al concesionario que no puede recibir las unidades, y el tiempo de detención del intercambio no podrá exceder	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		de doce horas".	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.	Por otro lado, sugerimos que al final del último párrafo de dicha sección se incluya la siguiente oración: "dicha garantía puede ser una carta responsiva, fianza y en su caso efectivo, con tal de que cumpla con este propósito." Asimismo, que se considere el hecho de que sea causa de interrupción de los servicios de interconexión y terminal, la omisión de la garantía correspondiente.	Lo importante de este apartado es que se establezca obligatoriamente una garantía, independientemente de cómo pueda estar constituida. Este aspecto bien podría considerarse en los convenios correspondientes que se formalicen entre los concesionarios. Por lo anteriormente expuesto no es procedente la observación de FERROMEX.
	6.2.1. Los **concesionarios** se cubrirán la **contraprestación** por los servicios de interconexión y de terminal, conforme a lo convenido entre ellos....	Cabe señalar que para el caso de tráfico interlineal, se debe hacer referencia al concepto de tarifa y no de contraprestación como lo señalan erróneamente los numerales 6.2 y 6.2.3.	El señalar en el proyecto de norma, una contraprestación como la forma de cobro entre concesionarios no es un error, debido a que se encuentra tipificado en el artículo 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que señala 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. Por otra parte tanto en la Ley como en su Reglamento, cuando se hace referencia al cobro que efectúa el concesionario al usuario siempre es a través de una tarifa. Por lo anterior no es procedente la observación

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			de FERROMEX.
	6.2.2. En ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen, por el tráfico interlineal que le preste, la tarifa que el primero aplicaría al tramo en el que realice el tráfico interlineal, como si se tratara de un tráfico local.	V.4. **Numeral 6.2** Sugerimos modificar la palabra "contraprestaciones" por "tarifas aplicables" en la segunda línea del párrafo segundo, ya que de acuerdo con el artículo 104 del Reglamento del Servicio Ferroviario, el pago que se hacen los concesionarios entre sí en el caso de servicio interlineal es de una tarifa.	En ningún texto del artículo 104 del Reglamento del Servicio Ferroviario se señala que el pago que se hacen entre si los concesionarios es de una tarifa, lo que indica es que el concesionario de origen deberá efectuar el cobro al usuario de la tarifa por toda la ruta desde su origen hasta el destino final y será su responsabilidad realizar el entero respectivo a los concesionarios conectantes. Por otra parte, el artículo 35 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario señala 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. Por lo que la observación de FERROMEX no es procedente.
	6.2.2. En ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen, por el tráfico interlineal que le preste, la tarifa que el primero aplicaría al tramo en el que realice el tráfico interlineal, como si se tratara de un tráfico local.	V.5. **Numeral 6.2.2.** Este establece que en ningún caso, el concesionario conectante podrá cobrar como contraprestación al concesionario de origen por el tráfico interlineal, una tarifa menor a la tarifa correspondiente al tráfico local. Es decir que forzosamente el concesionario conectante deberá cobrar menos al concesionario de origen que a sus clientes por el mismo servicio, lo cual es discriminatorio y en contra del derecho que tienen los concesionarios de cobrar libremente sus tarifas establecido en el artículo 46 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (la "LRSF").	Es importante señalar que los concesionarios se cubrirán la contraprestación por los servicios de interconexión y de terminal, conforme a lo convenido entre ellos, sin embargo, se establece en el proyecto de norma que cuando no se pongan de acuerdo y la Secretaría tenga que fijar las condiciones y contraprestaciones para los servicio de interconexión en el cual se considera el tráfico interlineal tomará en cuenta los factores fijos y variables de las tarifas registradas; aplicando el procedimiento que se describe en la norma. Por otra parte, la propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			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 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**.	Cabe mencionar que a lo largo de la NOM 076 se establecen diferentes condiciones aplicables a la contraprestación de los servicios de interconexión como es el caso en el numeral 6.2, sin embargo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) no está facultada para determinar los términos y condiciones de las mismas en una norma de carácter general, sino únicamente para casos concretos en donde los concesionarios no se pongan de acuerdo sobre dichas contraprestaciones (artículos 35 y 36). Consecuentemente, la fórmula de determinación de la contraprestación en los numerales 6.2.3.1.1. y 6.2.3.1.2. debe ser eliminada, ya que sólo es competente para regular dichas contraprestaciones en casos concretos y no de manera general, con lo cual estaría excediendo los límites establecidos en la propia LRSF.	Precisamente, en el apartado 6.2 se establece claramente que sólo en el caso de que los concesionarios no se pongan de acuerdo en las contraprestaciones conforme a las cuales se prestarán los servicio de tráfico interlineal, la Secretaría determinará la contraprestación, en términos de lo señalado en el numerales 6.2.3, 6.2.3.1.1. y 6.2.3.1.2. Por otra parte, en el seno del comité se redactó el siguiente texto en relación a este numeral: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			Ferroviario Mexicano, para el producto o grupo de productos de que se trate.
	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...,	No obstante lo mencionado en el numeral V.4. anterior, la NOM 076 al regular el tráfico interlineal distingue dos tipos de éste, aquel que se da por distancias mayores a 30 km, y tráficos interlineales por distancias menores, imponiendo un régimen de contraprestaciones para cada caso. Cabe mencionar, que ni la LRSF ni su reglamento distinguen varios tipos de tráfico interlineal, por lo que la NOM 076 nuevamente estaría legislando en la materia, lo cual afectaría dicha norma de vicios de inconstitucionalidad.	Teniendo como objetivo principal el de hacer más eficiente el servicio público de transporte ferroviario de carga, se determinó sin afectar los derechos de los concesionarios, ni la calidad y continuidad del servicio público de transporte ferroviario, en detrimento de los usuarios del transporte ferroviario, establecer una diferenciación en el tráfico interlineal, mayor y menor a 30 kilómetros, con el objeto de evitar distorsiones en la contraprestación de estos tráficos principalmente en distancias cortas (menores a 30 kilómetros) por la pérdida de la proporcionalidad entre los factores fijos y variables de las tarifas, así como evitar la realización de prácticas monopólicas, la aplicación de rentas monopólicas o de otras restricciones al proceso de competencia y libre concurrencia, con ello se promueve una mayor conveniencia operativa para los concesionarios, así como una simplificación comercial y administrativa, inyectando una mayor competitividad al Sistema Ferroviario Mexicano en su conjunto traduciéndose todo esto en un mayor beneficio tanto para concesionarios como para los usuarios. Por lo anteriormente expuesto no es procedente la observación de FERROMEX.
	6.2.3. En el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las contraprestaciones que deberán cubrirse, por los servicios de interconexión y de terminal, la Secretaría resolverá lo conducente conforme a lo establecido en el	V.6. **Numeral 6.2.3.** Eliminar la referencia al artículo 114 del Reglamento.	No se puede eliminar la referencia del artículo 114, porque sería ir en contra de lo que establece la Ley y su Reglamento, toda vez que este artículo que a la letra dice que: “Cuando la Secretaría deba establecer el importe de las contraprestaciones por la

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	artículo 35 de la Ley, y en los artículos 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.		prestación de los servicios de interconexión o los derechos de paso obligatorios, tomará en consideración, entre otros, los siguientes aspectos; los costos de mantenimiento de la infraestructura y del control de tráfico; el incremento de los costos que se causen en virtud de la interferencia en la operación; la amortización de las inversiones directamente relacionadas con el tramo en cuestión, y una utilidad razonable. Tratándose de los derechos de arrastre obligatorios o de los servicios de terminal, además de lo antes señalado se considerarán los costos inherentes a la tracción. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	6.2.3. En el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las 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.	V.7. **Numeral 6.2.3.** La forma de regular la inconformidad creemos que va más allá de las facultades que le corresponden a la SCT, ya que se atribuye, entre otras, facultades jurisdiccionales, lo cual afectaría la norma de vicios de inconstitucionalidad. No obstante lo anterior, creemos que en caso de no haber inconformidad respecto de los cargos por servicios interlineales cuando un concesionario cobre del usuario el total de la tarifa y no de los concesionarios de negar el servicio interlineal ya que de lo contrario, se contraviene la libertad de comercio prevista en el artículo 5o. Constitucional.	Las facultades que tiene la Secretaría, están fundamentadas en la misma Constitución, las Leyes del Ramo y en sus Reglamentos, por lo cual estos preceptos normativos permiten que la Secretaría cumpla con su función normativa como es el caso de establecer las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios: de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario. Por otra parte, la elaboración del proyecto de norma que nos ocupa obedece precisamente a la falta de reglas claras en la prestación de estos servicios, provocando que los concesionarios aplicarán criterios diferentes afectando de alguna manera la continuidad de los servicios ferroviarios en perjuicio de los usuarios. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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	V.8. **Numeral 6.2.3.1.1.** Consideramos necesario que en el primer párrafo se eliminen las palabras "además de los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento." Por otro lado, no es aceptable que la Secretaría	Sobre la primera propuesta, en los puntos anteriores se dio una amplia explicación acerca del por qué no es procedente. Por lo que se refiere a la segunda propuesta de FERROMEX ésta sí fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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, las tarifas que los concesionarios registren ante la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el descuento promedio del Sistema Ferroviario Mexicano, para el producto o grupo de productos de que se trate....	aceptable que la Secretaría determine "un factor que refleje el descuento promedio del sistema ferroviario ", tal y como se establece en el primer párrafo del numeral de referencia. Lo anterior, toda vez que el promedio no refleja las diferentes condiciones de cada ruta sea por pendientes, flujos de carga, densidad de la línea y características del tráfico de que se trate, mismos que influyen para configurar casos diferentes. **V.9. Numeral 6.2.3.1.1.** Consideramos que el descuento es el que se debe de aplicar en general y no por tipo de producto.	siguiente texto: 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 los términos de lo señalado en el numeral 6.2.3. anterior, tomando en consideración, además 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.
	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,	V.10. **Numeral 6.2.3.1.2.** Consideramos que al hacer referencia al Artículo 114 del Reglamento del Servicio Ferroviario, se debe de especificar que no todos los aspectos de dicho Artículo son aplicables y por lo tanto no todos se tomarán en cuenta. Por otra parte, en el segundo párrafo consideramos que la Secretaría no debe de intervenir para la	El artículo 114, del Reglamento de Transporte Ferroviario, señala que: "Cuando la Secretaría deba establecer el importe de las contraprestaciones por la prestación de los servicios de interconexión, tomará en consideración, entre otros, los siguientes aspectos; los costos de mantenimiento de la infraestructura y del control de tráfico; el incremento de los costos que se causen en

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	tomando en consideración además de los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento... Cuando el **concesionario de origen** movilice **trenes unitarios** o **trenes consolidados...**. En el caso de que el **concesionario conectante** esté de acuerdo ....el primero le aplicará a este último un descuento en la **contraprestación,** ...	intervenir para la determinación de descuentos.	virtud de la interferencia en la operación; la amortización de las inversiones directamente relacionadas con el tramo en cuestión, y una utilidad razonable. Por otra parte, al determinar la Secretaría las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberán prestarse los servicios de interconexión entre los que se encuentra el tráfico interlineal, podrá considerar los ahorros de costos que se obtendrían al dejar de aplicar sus recursos, al permitir que el otro concesionario movilice los trenes en este servicio. Sobre el comentario del segundo párrafo, en el seno del Subcomité se modificó éste en los siguientes términos: 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. Por lo expuesto anteriormente no es procedente las observaciones de FERROMEX.
	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,	V.11. **Numeral 6.2.3.2.** A dicha sección le es también aplicable el comentario mencionado en el párrafo anterior.	Sobre la observación de FERROMEX, en anteriores puntos se dio una amplia explicación sobre el por qué se debe considerar lo establecido en el artículo 114 del reglamento, por lo que no es procedente esta observación.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.		
	6.3.3. 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.	V.12. **Numeral 6.3.3.** Sugerimos que se incluya que en caso de incumplimiento en el pago en el plazo ahí establecido, se podrá suspender la prestación del servicio.	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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.", lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en este numeral 6.3.3 lo podrán convenir si así lo desean, sin embargo, como lo señala el numeral la Secretaría 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. Por lo antes expuesto no es procedente la observación de FERROMEX, sobre todo porque no se puede suspender el servicio.
	6.5. Sistema de información de tráficos interlineales. El concesionario conectante deberá proporcionar información al concesionario de origen, que le permita a éste conocer las diferentes rutas en las que preste el tráfico interlineal, las condiciones del mismo y la localización de los carros movilizados por sus vías, preferentemente en forma electrónica o según sea acordado entre éste y el concesionario de origen, con el fin de que este último proporcione esa información al	V.13. **Numeral 6.5** En dicho numeral se establece que el concesionario conectante deberá proporcionar información al concesionario de origen. Se sugiere que se aclare adecuadamente qué información se debe proporcionar, ya que no queda claro si la información se requiere previa a un movimiento interlineal o durante él. Por otro lado, consideramos que cuarenta y ocho horas es mucho tiempo para la información de la operación.	En el seno del Subcomité se modificó este numeral en los siguientes términos: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.		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.
	6.6.1. Equipo en mal estado y aviso para su reparación. El concesionario que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, 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. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario que contrate la prestación del servicio de transporte, deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:	V.14. **Numeral 6.6.1** En relación con este numeral es importante mencionar que según la práctica de la industria, cuando un carro se encuentra en líneas de un concesionario que no es propietario del carro, este concesionario procede a la reparación y factura al dueño los cargos respectivos; lo anterior contradice la última parte del primer párrafo que dice que "tratándose de carros cargados o carros vacíos que hayan transportado productos peligrosos ..." el concesionario que contrate la prestación del servicio ...podrá efectuar reparaciones ...". El concesionario que contrata el servicio no es necesariamente el que tiene al carro bajo su responsabilidad, si se hizo un intercambio previo. Se sugiere que esta Sección sea revisada en su totalidad por expertos con que cuenta la SCT en materia de reparación de unidades de arrastre.	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "Los concesionario 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.", lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en este numeral 6.6.1 lo podrán convenir si así lo desean.
	6.6.1.1. Las reparaciones a carros cargados ajenos o particulares deberán ser las 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, a efecto de que autorice dichas reparaciones, en caso de que éste no conteste dentro	V.15. **Numeral 6.6.1.1.** En el primer párrafo se sugiere eliminar las palabras "además el propietario de los carros será responsable de las demoras que se generen por tal motivo". Lo anterior, toda vez que en este caso, se interrumpe la renta de carros (car hire) y se aplican derechos de piso, pero no aplican además demoras. Las demoras únicamente proceden por incumplimiento de alguna de las partes en el movimiento de la unidad a	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	de las veinticuatro horas siguientes a dicho aviso, se suspenderá el cargo por renta de carro y 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 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.	pesar de estar a disposición, lo cual no es el caso ya que no está a disposición, porque no se puede mover, al estar en reparación.	En este sentido este punto forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.
	6.6.2. Carros detenidos en los patios por fallas de intercambio. El intercambio 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 correspondiente.... 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 doce horas sin cargo alguno, pasado este lapso, por cada doce horas o fracción que los carros continúen en las vías citadas, tal situación causará un cargo equivalente al que corresponda por derecho de piso, contemplado en la tarifa de servicios diversos para carros particulares, registrada ante la Secretaría.	V.16. **Numeral 6.6.2.** Consideramos conveniente que cuando se hace referencia a la documentación que se debe entregar al concesionario se establezca, cuál es dicha documentación y cuál de la misma debe ser en medios electrónicos. Por otro lado, se sugiere se haga una definición clara de la transferencia de la responsabilidad de la renta de carros con el tiempo del ofrecimiento, cuando un concesionario rechace carros en intercambio de otro concesionario.	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			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. .
	6.6.4. 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: Integrar los trenes con un mínimo de 25 carros.....	V.17. **Numeral 6.6.4.** Sugerimos que se incluya dentro de las disposiciones con las que debe de cumplir el concesionario de origen el hecho de que presente la solicitud con cuando menos 24 horas de anticipación. Por otro lado sugerimos que las palabras "documentar los trenes de origen a destino" sean sustituidas por "Documentar los carros desde el origen o hasta el destino comprendidos en distancias de hasta 30 kilómetros sobre la vía". Lo anterior, toda vez que la documentación de los carros es la que define el origen o destino de los tráficos, no la documentación de los trenes.	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			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 y el plazo libre a usuarios para carga y descarga tanto en origen como en destino.	**VI. Sección 7.** VI.1. **Numeral 7.1.** Es necesario incluir después de las palabras "desde las vías del público" las palabras "o vías particulares a usuarios". Lo anterior, toda vez que el servicio público también considera la colocación y retiro de unidades de las vías particulares. Por otro lado, es necesario cambiar la redacción a fin de incluir a los servicios auxiliares, por lo que se propone lo siguiente: "El servicio público de transporte ferroviario de carga comprende el traslado de la carga desde las vías del público o de las vías particulares de usuarios de la estación o terminal en que el concesionario inicia el servicio, hasta las vías del público o vías particulares a usuarios de la estación o terminal de destino."	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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;...	VI.2. **Numeral 7.2.** Al inicio del primer párrafo después de las palabras "las tarifas" consideramos conveniente se incluya las palabras "por los servicios regulados en esta norma". Por otro lado, sugerimos que en este numeral se incluya lo siguiente: La disponibilidad de equipo será responsabilidad exclusiva del ferrocarril de origen".	La Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece que para el registro de tarifas no distingue unas de otras, por lo que todas las tarifas que fijen libremente los concesionarios y que se presenten a registro deberán permitir la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, por lo cual esta propuesta no es procedente. Por otra parte, no es posible que la disponibilidad del equipo sea responsabilidad exclusiva del ferrocarril de origen, en virtud de que el sistema ferroviario es una sola red continua y sin costuras, y a través de esta red que es propiedad de la Nación, se proporciona un servicio público concesionado, por lo que la responsabilidad de disponer de equipo moderno y suficiente es de todos los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario de carga. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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. 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, deberá absorber los costos originados por el cambio de la ruta, y en caso de que la tarifa resulte menos a la originalmente establecida, deberá reintegrar al usuario la diferencia.....	VI.3. **Numeral 7.4.** Consideramos necesario que en el primer párrafo se eliminen las palabras "que implique la menor distancia" y se incluyan en su lugar las palabras "más eficiente en términos de tiempo, precio y condiciones específicas del usuario". Lo anterior, toda vez que la ruta más corta no es necesariamente la mejor para el usuario en términos de eficiencia, precio y tiempo. Por otro lado, en el segundo párrafo es necesario que en la primera línea se eliminen las palabras "o en su defecto por el concesionario de origen".	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	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 cuarenta y ocho 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....	VI.4. **Numeral 7.6.1.** Es necesario modificar la redacción de tal manera que se establezca que el plazo libre a usuarios será el pactado entre el concesionario y el usuario. Por otro lado se propone eliminar las palabras "Para el caso de movimientos de Puertos y zonas fronterizas se tendrán cuarenta y ocho horas adicionales al plazo libre". Lo anterior, toda vez que esta práctica ya no es operable, por los procesos de despacho previo y anticipado. Los agentes aduanales deben procurar agilizar los trámites de comercio internacional, para agilizar el movimiento y mejorar el servicio. De otra manera, lo	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		que sucede es que se utiliza este tiempo para regular el tráfico por parte de los usuarios, reduciendo la capacidad de patios en puertos y zonas fronterizas y obligando al concesionario a absorber la renta del carro sin estar bajo su disposición. Cabe señalar que consideramos más apropiado en los momentos actuales, que los usuarios y los concesionarios estén en condiciones de definir los plazos libres, distintos a los consignados.	
	7.6.2. El usuario 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.	VI.5. **Numeral 7.6.2.** Sugerimos que al inicio de la definición después de las palabras "El Usuario" se incluyan las palabras "o el tercero designado por éste, para recibir la carga" ya que normalmente los usuarios contratan a terceros ubicados en las terminales para llevar a cabo dicha recepción, como lo son almacenes de depósito. Por otro lado, sugerimos agregar la posibilidad de que la notificación por escrito además de los medios enumerados se pueda hacer también por la página web del concesionario.	La propuesta de FERROMEX fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	7.7.2. 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.	VI.6. **Numeral 7.7.2.** Sugerimos agregar la facultad del concesionario conectante de rechazar al concesionario de origen el intercambio de carros cuyos volúmenes sean superiores a la capacidad declarada, para evitar congestionar las instalaciones del concesionario que recibe.	Los usuarios al utilizar el servicio público de transporte ferroviario de carga, conocen perfectamente que no pueden documentar más carros de los que corresponde a su capacidad declarada. Por lo que el usuario al documentar carros en exceso a su capacidad declarada provocará que se le carguen las demoras correspondientes, por ello el concesionario conectante no deberá de negar el intercambio argumentando este motivo. Es importante señalar que el proyecto de norma señala las causas por lo que se negará el servicio. Por lo anteriormente expuesto, no es procedente la observación de FERROMEX.
	7.8.1.5. Cuando el usuario libere el grupo de carros cargados o vacíos para ser retirados por el concesionario	VI.7. **Numeral 7.8.1.5.** Se propone eliminar toda la primera parte del primer párrafo de dicho numeral, lo	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los usuarios y concesionarios en la

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.....	anterior toda vez que el concesionario no incurre en demoras por no retiro de unidades, debido a que por un lado, depende del propietario del carro, que puede ser propio o ajeno. En todo caso, conceptualmente sólo aplica en el caso de carros privados. Pero, por otro lado, los concesionarios tienen programación de trenes de camino y de terminal con base a horarios definidos, y no sujetos a los horarios de liberación de los usuarios. En este caso, a fin de asegurar que el concesionario retire las unidades, el usuario debe liberarlas hasta una hora límite. Después de ésta, el concesionario no tendrá obligación de retirar los carros sino hasta el día siguiente. Consideramos que el segundo párrafo de dicho numeral debe eliminarse o bien revisarse a fondo ya que esta modalidad de demora no está incluida en la definición. Más bien se trata de un cargo por incumplimiento de los compromisos de servicio, pero no una demora. Este tipo de cargo no aplica en la industria ferroviaria.	prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, se estableció este mecanismo en el sistema de demoras, en el que se busca principalmente la mejor utilización de los carros disponibles, beneficiándose con ello tanto el usuario como el concesionario al haber un compromiso mutuo de disponer de carros oportunamente y por consecuencia reducir los tiempos de entrega y recepción. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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.	VI.8. **Numeral 7.8.5.3.** Sugerimos incluir una definición de caso fortuito o fuerza mayor.	En el seno del Subcomité no se consideró necesario establecer una definición de caso fortuito o fuerza mayor, toda vez de que ya existen preceptos normativos que regulan esta situación. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	7.9.2. Los usuarios que aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los concesionarios les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada concesionario y la distancia recorrida en ellas. La forma de pago, la determinación de la distancia y el cómputo del tiempo, se establecerán en los convenios que al respecto celebren los concesionarios y los usuarios, de los cuales deberá proporcionarse copia a la Secretaría.	VI.9. **Numeral 7.9.2.** Consideramos que el concesionario no debe pagar renta sino establecer tarifas que no incluyan el uso de equipo. Cabe señalar que en los E.U.A., el ferrocarril paga "millaje" por el equipo privado tomando en cuenta la distancia, por lo que consideramos que debería tomarse en cuenta esta práctica para el pago de uso de dicho equipo.	El equipo de arrastre viene a formar uno de los activos de una empresa ferroviaria, el cual está considerado dentro de la estructura tarifaria de cada concesionario y que se toma como base para el cobro en la prestación del servicio público ferroviario de carga, en este sentido el concesionario al disponer de un carro particular no genera el gasto que causaría la utilización de su propio carro, por tal razón la Secretaría considera justo y equitativo que se acuerde en los convenios de transporte la forma en compensar la

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			utilización de equipo particular. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROMEX.
	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....	VI.10. **Numeral 7.10**. Sugerimos que se elimine dicho numeral, ya que aplica más bien a derechos de paso. Para el caso de servicio interlineal, si un carro debe detenerse en la ruta, aplican los procedimientos de reparación de uso generalizado en la industria, es decir es reparado por el concesionario conectante.	La interrupción del servicio se puede tener tanto en el otorgamiento de los servicios de derechos de paso como en los servicios de interconexión y de terminal, debido a caso fortuito o causa mayor. Por lo que la observación de FERROMEX no es procedente.
FERROSUR Escrito de fecha 13 de diciembre de 2002	Definiciones		
	carro ajeno.- carro de un concesionario que se encuentra en las vías de otro concesionario.	"carro ajeno.- carro propio o arrendado de un concesionario o de un ferrocarril extranjero que se encuentra en las vías de otro concesionario".	La propuesta de FERROSUR fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: carro ajeno.- carro de un concesionario o de un ferrocarril extranjero 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 particular.- carro propio o arrendado por un particular y que no forma parte de la flota del concesionario".	La propuesta de FERROSUR fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: carro particular.- carro en propiedad o arrendado por un particular, que no forma parte de la flota del concesionario.
	carro propio.- carro que forma parte de la flota del **concesionario**.	"carro propio.- carro arrendado o en propiedad que forma parte de la flota del concesionario".	La propuesta de FERROSUR fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: carro propio.- carro arrendado o en propiedad que forma parte de la flota del concesionario.
	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**.	"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 en que incurra este último".	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los usuarios y concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, se estableció este proceso de compensación en el sistema de demoras, en el que se busca principalmente la mejor utilización de los carros disponibles, beneficiándose con ello tanto el usuario como el concesionario al haber un compromiso mutuo de disponer de carros oportunamente y por ende

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			reducir los tiempos de entrega y recepción. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROSUR.
	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.	En la definición de Demoras, se debe eliminar del punto y seguido hasta el final, toda vez que con dicha redacción los usuarios estarían cobrando a los concesionarios un cargo por nuestros carros, lo que consideramos ilegal, ya que es nuestro activo y a nosotros nos cuesta no a ellos; por lo tanto, sugerimos la siguiente redacción: "demoras.- 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".	La demora es una penalización por el tiempo que tarda el usuario en regresar el carro después del plazo libre, el proyecto de norma considera además una penalización por el tiempo que el concesionario tarda en recoger el carro después del plazo libre para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, no por el uso del carro, por otra parte, se considera conveniente incluir el concepto de espuela en la definición, tomando en cuenta que la espuela es la vía férrea de propiedad particular conectada por un solo extremo a un ladero o a la vía principal, para conectarse a una vía general de comunicación ferroviaria. Por lo anterior, la segunda propuesta de FERROSUR fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	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	Considera que esta definición debe eliminarse.	El hecho de que en la norma se establezca el compromiso de garantizar el pago es precisamente porque los propios concesionarios han manifestado que éste no se

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	responsiva, fianza o cualquier otro instrumento legal que cumpla este propósito.		realiza oportunamente o que existe la dificultad de llevar a cabo el cobro del mismo, esta situación ha provocado controversias entre los concesionarios, generando con ello incertidumbre entre los usuarios en cuanto a la oportuna prestación de los servicios ferroviarios. Con el mecanismo propuesto, se asegura la continuidad del servicio público de transporte ferroviario de carga, evitando que por causa de alguna controversia entre concesionarios se limite o interrumpa la misma. Por lo antes expuesto, no es procedente la observación de FERROSUR.
	intercambio.- acción mediante la cual un **concesionario** recibe o entrega carros a o de otro **concesionario**.	En la definición de Intercambio consideramos importante se adicione al final de su texto el siguiente: "previo ofrecimiento con 24 horas de anticipación".	El servicio de interconexión el cual comprende el intercambio de equipo ferroviario, es obligatorio por lo que no deberá condicionarse. Sin embargo, los propios concesionarios podría acordar la forma de operar este servicio. Al respecto, en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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.
	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.	Plazo libre a concesionarios se deben adicionar al inicio de ésta, las palabras "salvo pacto en contrario", pues de este modo se permite una contratación más ágil de los servicios.	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.6.3 que “El plazo libre a concesionarios deberá ser de doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el intercambio.” sin embargo, en el numeral 7.11 se indica que “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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			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.", lo que se traduce que, en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en el plazo libre entre concesionarios considerados en la norma, lo podrán convenir si así lo desean. Lo anterior, se vio reflejado en la redacción que se concilió en el seno del Subcomité que a la letra dice: 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.
	renta de carro (car-hire).- es el pago que realiza un concesionario por el uso de un carro ajeno o un carro particular, mismo que se cubre por hora y/o por kilómetro recorrido.	"Renta de carro.- Es el pago que realiza un concesionario a otro concesionario o a un ferrocarril extranjero por el uso de un carro ajeno, mismo que se cubre por hora".	La propuesta de FERROSUR fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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, en que 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.
	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	"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 la jurisdicción territorial de una estación y con un alcance máximo de treinta kilómetros contados sobre las vías a partir del patio de recibo o, en su defecto, a partir del	El servicio de traslado ordinario entre concesionarios es únicamente en aquellos casos en donde el concesionario solicitante cuente con derechos de paso a una zona o industria determinada, por lo que queda demarcada a dicha zona y que se encuentre dentro de un alcance máximo de treinta kilómetros, por lo que el concesionario solicitante sólo requerirá de este servicio en la

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	punto sobre la vía del concesionario otorgante en el que se realice el intercambio de equipo, deberá 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" o, en su caso, permitir que el concesionario solicitante acceda directamente.	zona especificada en el derecho de paso. Asimismo, es importante señalar que este servicio se puede otorgar cuando el concesionario lo solicite, en virtud de que éste tiene el derecho de utilizar el derecho de paso obligatorio, por lo que las adiciones que propone FERROSUR no son procedentes.
	tren.- es el equipo tractivo acoplado o no a equipo de arrastre, exhibiendo un marcador.	En la definición de Tren, es necesario se aclare a qué se refiere cuando se señala que debe exhibir un marcador.	Es conveniente que FERROSUR revise su Reglamento Interior de Transporte, mismo que presentó a esta Secretaría para su registro y en el cual se incluye la definición de Tren como una o más máquinas acopladas, con o sin equipo de arrastre, desplegando un marcador y autorizado a operar en una vía principal, y al definir Desplegar o Exhibir en el citado Reglamento se señala que es colocar, ondear o mostrar, además de que en la definición de marcador se señala que el Dispositivo luminoso se utiliza para indicar la parte final de un tren. Por lo antes expuesto no es necesario que se aclare la definición de tren, en virtud de que en el Reglamento Interior de Transporte de todos los concesionarios se aclara este concepto. Por lo anterior, la observación de FERROSUR no es procedente.
	tren unitario.- es aquél 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 unitario.- es aquél integrado por un grupo mínimo de 25 carros que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a un solo usuario"	La propuesta de FERROSUR fue considerada, por lo que en el seno de Subcomité se acordó el siguiente texto: tren unitario.- es aquél integrado por un grupo mínimo de veinticinco carros de un mismo usuario, que tienen un mismo origen y mismo destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	tren consolidado.- es aquél 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**.	"tren consolidado.- es aquél integrado por un grupo mínimo de 25 carros, que tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a dos o más usuarios".	Los concesionarios tienen la liberad de convenir el número de carros que integren los trenes consolidados de acuerdo a los requerimientos de operación, por lo que no se estableció en el proyecto de norma un número mínimo de carros. Por lo anterior, la propuesta de FERROSUR no es procedente.
	Apartado 6.1.2. Tercer Párrafo ... dicho documento deberá incluir cuando menos lo siguiente: fecha, lugar, hora, referencia del equipo, causas de la negativa, nombre, cargo y firma del responsable...	Apartado 6.1.2. Tercer Párrafo ... 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...	Se consideró la observación FERRUSUR, por lo que en el seno de Subcomité se acordó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			el concesionario de origen al usuario, dentro del mismo plazo, a partir de que reciba dicha notificación el concesionario.
	Apartado 6.1.2. Cuarto Párrafo ... debiendo enviar a la Secretaría copia de la **garantía**, dentro de los veinte días naturales siguientes a la expedición de la misma, ...	**Apartado 6.1.2. Cuarto Párrafo** ... consideramos que al final de este párrafo debe señalarse el objeto por el que la SCT pide que se otorgue y se le envíe copia de la misma y que, además, se establezca que con fundamento en el artículo correspondiente de la Ley y el Reglamento, podrá sancionar al concesionario que no cumpla con sus obligaciones garantizadas por medio del citado documento	El hecho de que esta Secretaría requiera conocer los documentos mediante los cuales se garantice el pago de los servicios de interconexión y de terminal entre los concesionarios se debe a que los propios concesionarios han manifestado que dicho pago no se realiza oportunamente o que existe la dificultad de llevar a cabo el cobro del mismo. Esta situación ha provocado controversias entre ellos generado incertidumbre entre los usuarios en cuanto a la oportuna prestación de los servicios ferroviarios. Con la garantía del pago de los servicios se asegura la continuidad del servicio público de transporte ferroviario de carga, evitando que por causa de alguna controversia que surja entre los concesionarios se limite o interrumpa la misma.
	Apartado 6.2.3.1.1. Primer Párrafo **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 prestará 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, las tarifas que los **concesionarios** registren ante	**c. Apartado 6.2.3.1.1.** Si bien la SCT cuenta con la facultad de determinar las contraprestaciones entre los concesionarios cuando se solicita un servicio de interconexión, de terminal o un derecho de paso o de arrastre obligatorios y éstos no se otorgan (Véase artículo 109 Reglamento del Servicio Ferroviario), también lo es que el capítulo respectivo del reglamento citado, simplemente establece el procedimiento que debe seguirse y los conceptos que la SCT tomará en cuenta para, en su caso, determinar la contraprestación (Véase	Teniendo como objetivo principal el de hacer más eficiente el servicio público de transporte ferroviario de carga, se ha considerado sin afectar los derechos de los concesionarios, ni la calidad y continuidad del servicio público de transporte ferroviario, en detrimento de los usuarios del transporte ferroviario, establecer una diferenciación en el tráfico interlineal, mayor y menor a 30 kilómetros, con el objeto de evitar distorsiones en la contraprestación de estos tráficos principalmente en distancias cortas (menores a

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el descuento promedio del Sistema Ferroviario Mexicano, para el producto o grupo de productos de que se trate.	artículo 114), por lo tanto, consideramos que la SCT va más allá en la presente NOM cuando distingue el servicio de interconexión (flete interlineal) si es mayor o menor a 30 kilómetros. Adicionalmente, consideramos que la contraprestación que, en su caso, determine la SCT no debe ajustarse por un factor que refleje el descuento promedio del Sistema Ferroviario Mexicano, sino que, en su caso, debiera ser del promedio de los involucrados.	30 kilómetros) por la pérdida de la proporcionalidad entre los factores fijos y variables de las tarifas, así como evitar la realización de prácticas monopólicas, la aplicación de rentas monopólicas o de otras restricciones al proceso de competencia y libre concurrencia, con ello se promueve una mayor conveniencia operativa para los concesionarios, así como una simplificación comercial y administrativa, inyectando una mayor competitividad al Sistema Ferroviario Mexicano en su conjunto traduciéndose todo esto en un mayor beneficio tanto para concesionarios como para los usuarios. Por otra parte, sobre la propuesta de FERROSUR de que la contraprestación que determine la SCT se ajuste al factor que refleje el descuento promedio de los involucrados, es necesario señalar que, en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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 prestará 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			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.
	6.6.1. Equipo en mal estado y aviso para su reparación. ... 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. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el **concesionario** que contrate la prestación del servicio de transporte, deberá dar aviso al **usuario** y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:	6.6.1. Este numeral establece que cuando se detecten carros ajenos o particulares que no reúnan los requisitos de seguridad el concesionario que preste el servicio dará aviso a la brevedad al concesionario que contrate con el usuario, sobre el estado que guardan dichos carros; asimismo, establece que tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario que contrate la prestación del servicio de transporte deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones. Al respecto consideramos que en ambos casos se debe establecer que podrá efectuar las reparaciones atendiendo a las disposiciones que se establecen en los numerales siguientes.	Se considera procedente la observación de FERROSUR, sin embargo, en el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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", lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en este numeral 6.6.1 los podrán convenir si así lo desean.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	6.6.1.4. Las reparaciones mencionadas en los 6.6.1.2., 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.	6.6.1.4. Es importante que se adicione al final de este numeral que los costos de la reparación se acordarán entre el propietario del carro y el concesionario.	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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 este sentido este apartado forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.
	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... 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, ...	6.6.1.5. El plazo de 20 días naturales establecido en este numeral para que el propietario de los carros confirme si desea que su carro sea reparado o no, es excesivo; por lo tanto, consideramos que sólo para reparaciones mayores a 16 horas el plazo debe de 5 días hábiles, ...	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 se indica que "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 este sentido este apartado forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.
	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	7.2. En el primer párrafo, consideramos que en lugar de que este numeral señale que la Secretaría verificará que los servicios se prestan en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia, debe decir que "podrá" verificar, para que no sea obligatorio sino potestativo.	El artículo 46 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, establece que los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	En el caso particular, de acuerdo con la redacción del proyecto generaría entre los concesionarios correspondiente inseguridad jurídica, toda vez que el margen de actuación de dicha dependencia para ejercer las facultades de control y vigilancia como se proponen estaría prácticamente ilimitado, por tanto debería modificarse dicho punto a efecto de que dichas atribuciones queden delimitadas a supuestos específicos que den lugar a la actuación de la Secretaría. Para evitar adquirir obligaciones adicionales, consideramos que el segundo párrafo debe quedar redactado de la siguiente forma: "El nivel de prestación del servicio será en términos de tiempos y recorridos, la disponibilidad de equipo, niveles tarifarios y las características de la carga".	Asimismo, la Secretaría tiene la facultada a través de la DGTTFM, de verificar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, normas oficiales mexicanas, concesiones, permisos, autorizaciones y demás disposiciones administrativas, por parte de los concesionarios, permisionarios y autorizados en materia ferroviaria y de transporte multimodal, en este sentido, en proyecto de norma no se está estableciendo facultades adicionales que no estén previstas en la citada Ley como en su Reglamento y en el Reglamento Interior de la Secretaría. En este sentido, en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			ubicación y situación de su carga.
	7.4. Ruta. 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**, 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.	7.4. Al segundo párrafo de este numeral se deben incorporar las palabras, "y no presente una razón técnica razonable y fundada", para quedar redactado de la siguiente forma: "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 y no presente una razón técnica razonable y fundada", deberá absorber los costos originados por el cambio de la ruta".	Se consideró procedente la observación FERROSUR, por lo que en el seno de Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	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 cuarenta y ocho 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	7.6. En virtud que consideramos que la SCT no debe establecer el tiempo libre que los concesionarios debemos otorgar a los usuarios y toda vez que la práctica comúnmente aceptada es dar únicamente 24 horas, consideramos que este numeral debe quedar redactado de la siguiente forma: "Salvo pacto en contrario, el plazo libre a usuarios deberá ser de 24 horas". El resto del párrafo debe ser eliminado. A este respecto debe tenerse presente que la costumbre mercantil es también fuente de obligaciones entre las partes.	Esta Secretaría no tiene la atribución de establecer el plazo libre que los concesionarios conceden a los usuarios para efectuar maniobras de carga y/o descarga y documentación, toda vez que son los propios concesionarios quienes al registrar ante esta Secretaría la Tarifa de Servicios Diversos y sus Reglas de Aplicación, establecen este plazo libre, que para el caso de FERROSUR lo estableció en 24 horas, no obstante la Secretaría verificará que en ningún caso se afecte la continuidad, seguridad y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	Asimismo, en el segundo párrafo se debe eliminar desde ",..En ambos casos..." hasta el final del párrafo. Lo anterior en virtud de que no se realiza el aviso al público que ahí se establece ya que no contamos con jefes de estación. En el mismo segundo párrafo, consideramos que el plazo libre no puede ser extendido por la SCT de la forma en como lo establece en este numeral, por lo que su redacción debe quedar de la siguiente forma: "Cuando los carros son situados entre las 24:00 hrs. y las 6:00, el plazo libre empezará a contar a partir de las 6:00; cuando los carros son situados entre las 6:00 y las 12:00 el plazo libre empezará a contar a partir de las 12:00; cuando los carros son situados entre las 12:00 y las 18:00, el plazo libre empezará a contar a partir de las 18:00; cuando los carros son situados entre las 18:00 y las 24:00, el plazo libre empezará a contar a partir de las 24:00". ...	ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios. Por lo antes expuesto, no es procedente la observación de FERROSUR. Por otra parte, llama la atención la aseveración de FERROSUR, en el sentido de que esa empresa ferroviaria no cuenta con jefe de estación, con lo cual están incumpliendo entre otra normatividad con el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos específicamente el artículo 124.
	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.	**7.7.1.** Por razones operativas es importante que se adicione un párrafo que diga: "En casos de excepción y previo acuerdo con el concesionario el usuario podrá ampliar temporalmente su capacidad declarada para un tráfico en particular".	El notificar la capacidad declarada de carga de los usuarios, también se encuentra considerada en las Reglas de Aplicación de la Tarifa de Servicios Diversos registrada por FERROSUR ante esta Secretaría, sin embargo en el proyecto de norma se especifica una particularidad en la que se debe de notificar esta capacidad tanto en el inicio y en el destino. Por lo anterior, no es procedente la observación de FERROSUR.
	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**	**7.8.1.5.** Sugerimos eliminar por completo este numeral ya que la eficiencia operativa del Sistema Ferroviario no garantiza aun el cumplimiento preciso en posicionamientos	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los usuarios y concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, se estableció este

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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 ...	ni retiro de unidades, la rutina de nuestros servicios de patios o turnos no necesariamente caen dentro de las seis horas sugeridas libres de demora. No debemos abrir la puerta a este tipo de conceptos, aunque el argumento sea que acciones como éstas buscan la excelencia operativa ferroviaria, la realidad de las cosas es que pueden pasar años y nunca alcanzar el nivel confortable de operación que nos prevenga de incurrir los costos probables de aceptar la imposición de una norma como ésta.	mecanismo en el sistema de demoras, en el que se busca principalmente la mejor utilización de los carros disponibles, beneficiándose con ello tanto el usuario como el concesionario al haber un compromiso mutuo de disponer de carros oportunamente y por ende reducir los tiempos de entrega y recepción, por lo que FERROSUR deberá buscar la forma de eficientar los recursos con que cuenta para beneficio de la propia empresa ferroviaria y del servicio público de transporte ferroviario de carga.
	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**.	**7.8.6.** Al eliminar el numeral 7.8.1.5., este numeral no tiene sentido, también hay que eliminarlo, llevar un sistema de control contable de demoras por pagar a usuarios, por cobrar a usuarios y una posible Cámara de compensación es algo muy complejo para lo cual la industria ferroviaria no está preparada, probablemente sería más complejo que llevar el control de car hire o algo similar, no se diga el costo adicional que hay que incurrir.	El mismo control que lleva FERROSUR para el cómputo de demoras que le cobra al usuario podría aplicarse para el control de demoras que el propio concesionario generaría, además con una planeación adecuada en la distribución de carros y el cumplimiento de los compromisos establecidos en los contratos de transporte formalizados por ambas partes (concesionario y usuarios) las citadas demoras dejarán de ser un problema en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.
	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.	**7.8.7.** Eliminar la participación de "LOS USUARIOS" en la elaboración del manual. La demora es un concepto para penalizar al usuario por el mal uso del equipo de arrastre propiedad de los concesionarios, los propietarios marcan las reglas de uso y no piden a los usuarios su opinión. .... Es decir, la Secretaría escucharía la opinión de los	La participación de los usuarios en la elaboración del Manual para el cómputo de demoras es fundamental, toda vez que son los directamente afectados por este cobro, la idea de establecer este manual es con el fin de que exista mayor coordinación entre los usuarios y los concesionarios para eficientar el mejor aprovechamiento de los carros disponibles.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		usuarios e instrumentaría algún procedimiento antes de emitir cualquier resolución que pudiera dar obligatoriedad a las opiniones de los usuarios. ¿Qué otro medio de transporte le pide a los usuarios su opinión sobre las condiciones de uso de su equipo?. Consideramos que ni siquiera la SCT debería de intervenir en ello.	
	7.9.2. Los **usuarios** que aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los **concesionarios** les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada **concesionario** y la distancia recorrida en ellas. La forma de pago, la determinación de la distancia y el cómputo del tiempo, se establecerán en los convenios que al respecto celebren los **concesionarios** y los **usuarios**, de los cuales deberá proporcionarse copia a la Secretaría.	**7.9.2.** Eliminar por completo el punto. Sería desastroso aceptar que se pague renta por el uso de equipo particular. Ello implica tener que ajustar las tarifas de cada tráfico por cubrir el costo y no se diga (otra vez) que nuestra operación todavía no garantiza la eficiencia operativa para implementar un concepto como este. El costo para mantener el control también sería considerable. En Estados Unidos y Canadá sí se aplica el concepto de millaje, pero en México no y así debe mantenerse.	Como lo ha señalado FERROSUR el equipo de arrastre viene a formar uno de los activos de una empresa ferroviaria, el cual está considerado dentro de la estructura tarifaria de cada concesionario y que se toma como base para el cobro en la prestación del servicio público ferroviario de carga, en este sentido el concesionario al disponer de un carro particular no genera el gasto que causaría la utilización de su propio carro, por tal razón se considera justo y equitativo que se acuerde en los convenios de transporte la forma en compensar la utilización de equipo particular. Al respecto en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto para este numeral: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			artículo 35 de la Ley y en los artículos 111, 112, 113 y 114 del Reglamento.
TFM Escrito de fecha 6 de diciembre de 2002	Definiciones		
	carro ajeno.- carro de un concesionario que se encuentra en las vías de otro concesionario.	"Carro Ajeno.- Carro de un concesionario o de un ferrocarril extranjero que se encuentra en las vías de otro concesionario".	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: carro ajeno.- carro de un concesionario o de un ferrocarril extranjero 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 Particular.- Carro de un particular que puede o no formar parte de la flota de un Concesionario".	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: carro particular.- carro en propiedad o arrendado por un particular, que no 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.	"Carta Porte.- título legal del contrato para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, celebrado entre el usuario y el concesionario de origen, por cuyo contenido se determina su ejecución y cumplimiento. "	Cuando un usuario requiera de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, siempre recurrirá al concesionario con el cual negociará las condiciones del mismo, que en todos los casos, ya sea para tráfico interlineal o local será el concesionario de origen, quien elaborará la carta de porte correspondiente, por lo cual no es necesario especificar en esta definición que es el "concesionario de origen", además, en la definición de concesionario de origen queda perfectamente claro que este concesionario es el que acuerda las condiciones del servicio. Por lo anterior, no es procedente la observación de TFM.
	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.	Se propone eliminar la definición de "Compensación de Sistema de Demoras".	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los usuarios y concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, se estableció este proceso de compensación en el sistema de demoras, en el que se busca principalmente la mejor utilización de los carros disponibles,

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			beneficiándose con ello a los usuarios debido a que contará con carros oportunamente y a los concesionarios agilizando los tiempos de recorrido para tener a disposición sus carros. Por lo antes expuesto, no es procedente la observación de TFM.
	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 de Origen.- El Concesionario al que el Usuario solicita la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario de Carga y acuerda las condiciones del mismo, toda vez que, este concesionario es el que origina el mencionado servicio".	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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.
	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.	"Demora.- Es el cargo por el tiempo que un carro propio o carro ajeno permanece en las vías del concesionario o del usuario a disposición del usuario, restándole el plazo libre a usuarios."	La demora en sí no es un cargo, lo que se penaliza como un cargo es el tiempo que tarda el usuario en regresar el carro después del plazo libre, además la definición del proyecto considera las dos causales para el cómputo de demoras, tanto para los usuarios como para los concesionarios a través de una compensación. Por otra parte, sobre la segunda propuesta de adicionar las vías de usuario, se considera adecuado incluir las vías del usuario denominadas espuelas, por ello en el seno del subcomité se acordó el siguiente texto: 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.
	patio.- es la zona dentro de una estación o terminal,	"Patio.- Es la zona dentro de una terminal, conformada por	Dentro del objetivo del proyecto de norma, se señala

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	un sistema de vías destinado a movimientos de clasificación de carros, otros servicios auxiliares, y área de maniobras para carga o descarga en vías al público y/o andenes para ascenso y descenso de pasaje."	que ésta establece 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, por lo que, al definir el concepto de patio, se circunscribió únicamente los servicios de carga. Por lo anterior, no es procedente la observación de TFM.
	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.	"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 en ningún caso podrá ser menor a 24 horas".	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.6.3 que "El plazo libre a concesionarios deberá ser de doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el intercambio." sin embargo, en el numeral 7.11 se indica que "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.", lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en el plazo considerado en la norma lo podrán convenir si así lo desean. Lo anterior, se vio reflejado en la redacción que se concilió en el seno del Subcomité que a la letra dice: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			convenios de intercambio que celebren los concesionarios.
	renta de carro (car-hire).- es el pago que realiza un concesionario por el uso de un carro ajeno o un carro particular, mismo que se cubre por hora y/o por kilómetro recorrido.	"Renta de Carro.- Es el pago que realiza un concesionario o usuario por el uso de un carro ajeno, mismo que se cubre por hora y por distancia recorrida".	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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, en que 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.
	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 Unitario.- Es aquel integrado por un grupo de carros, que tienen un mismo origen y un mismo destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a un solo usuario."	Se consideró procedente la observación de TFM. Al respecto, en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: tren unitario.- es aquel integrado por un grupo mínimo de veinticinco carros de un mismo usuario, que tienen 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 tienen un mismo origen y destino, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a dos o más **usuarios**.	"Tren Consolidado.- Es aquel integrado por un grupo de carros, que tienen diversos orígenes, utilizado para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga a uno o más usuarios."	Este tipo de trenes se deben de consolidar en la terminal o estación de origen y desconsolidar en la estación o terminal de destino a fin de prestar el servicio a dos o más usuarios. Por lo anterior, no es procedente la observación de TFM.
	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.	"Usuario.- Es la persona física o moral que solicita del concesionario de origen, la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en los términos señalados en la carta de porte."	Se consideró la propuesta de TFM, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	Apartado 6.1.2. Cuarto Párrafo Los concesionarios deberán garantizar los pagos por los servicios de interconexión y de terminal que se presten, mediante el otorgamiento de la garantía, ...	**a. Apartado 6.1.2. Cuarto Párrafo** "Los concesionarios podrán garantizar los pagos por los servicios de interconexión y de terminal que se presten, mediante el otorgamiento de la garantía, ...	El hecho de que en la norma se establezca el compromiso de garantizar el pago es debido a la dificultad que manifiestan los concesionarios para llevar a cabo este cobro entre ellos. La propuesta de cambiar el concepto de “deberán” por el de “podrán” no

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			garantiza el cumplimiento del pago. Por lo anterior, no procede la observación de TFM.
	Apartado 6.2.3 En el caso de que los concesionarios no lleguen a un acuerdo respecto de las 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.	**b. Apartado 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. Asimismo, la Secretaría tomará en consideración, además de los aspectos que establece el artículo 114 del Reglamento, el valor del aprovechamiento pagado por la obtención del título de concesión."	La primera propuesta se considera procedente, respecto a la segunda se encuentra considerada en el siguiente punto.
	Apartado 6.2.3.1.1. Primer Párrafo ... 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, las tarifas que los concesionarios registren ante la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el descuento promedio del Sistema Ferroviario Mexicano, para el producto o grupo de productos de que se trate.	**c. Apartado 6.2.3.1.1. Primer Párrafo** ... 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, el valor del aprovechamiento pagado por la obtención del título de la concesión, las tarifas que los concesionarios registren ante la Secretaría, ajustando estas últimas por un factor que refleje el descuento promedio que aplique el concesionario de que se trate, para el producto o grupo de productos de que se trate.	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			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.
	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.	**d. Apartado 6.2.3.1.1.1.** "El factor fijo de la tarifa registrada ante la Secretaría por el concesionario de inicio, distribuido a kilómetros prorrata, garantizando un 15% mínimo para el concesionario que no recorra por lo menos este porcentaje de la distancia, más lo señalado en el punto siguiente."	La metodología propuesta por TFM, fue utilizada en el inicio de los tráficos interlineales con otros concesionarios, sin embargo, este método generó controversias entre ellos, afectando de alguna manera a los usuarios en cuanto a la oportunidad en la prestación de los servicios ferroviarios. Por lo anterior, no procede la observación de TFM.
	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.	**e. Apartado 6.2.3.1.1.2.** "El factor variable de la tarifa registrada ante la Secretaría por el concesionario conectante, multiplicado por la distancia que en cada caso señalan las tablas de las tarifas registradas por éste entre el punto de interconexión hasta el destino final o al siguiente punto de interconexión."	No existen las tablas de distancias de las tarifas registradas, por lo que esta propuesta generaría incertidumbre sobre cuál distancia considerar para el cálculo de la contraprestación, una vez que los concesionarios presenten a registro las tablas de distancias para tráficos interlineales se podrá modificar este punto. Por lo antes expuesto, no procede la observación de TFM.
	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.	**f. Apartado 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 que resulte mayor entre el negociado entre el concesionario de origen y el usuario, el mínimo registrado ante la Secretaría por cada uno de los concesionarios participantes y el declarado en la carta porte correspondiente y se afectará	El tonelaje establecido en la carta de porte es el considerado para determinar la tarifa del servicio público de transporte ferroviario de carga y es la base para establecer la contraprestación para el tráfico interlineal, por ello no es una elección que pueda cambiarse arbitrariamente. Por lo anterior, no es procedente la observación de TFM.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		por el descuento señalado en el numeral 6.2.3.1.1 anterior.	
	6.3.2. Intercambio de información. El **concesionario conectante** será el responsable de llevar registros de información completos y precisos, sobre los servicios de interconexión y de terminal que le preste al **concesionario de origen**; así como de todos los cargos que se generen por dichos servicios. El **concesionario conectante** deberá proporcionar mensualmente al **concesionario de origen**, la información que acredite los cargos por los servicios prestados, a efecto de que se cubra la **contraprestación**.	g. Apartado 6.3.2 "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 los pagos por los servicios prestados y recibidos, a efecto de que se cubra la contraprestación."	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
		h. Apartado 6.5. "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. "	La propuesta que hace TFM, ya se encuentra regulada en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, así como en su Reglamento. Por lo anterior, no procede esta observación.
	6.6.1. Equipo en mal estado y aviso para su reparación. El **concesionario** que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, 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. Tratándose de carros cargados o de carros vacíos que hayan transportado materiales,	"6.6.1. Equipo en mal estado y aviso para su reparación. El concesionario que preste el servicio de interconexión o de terminal y que detecte carros ajenos o particulares, que no reúnan los requisitos de seguridad para continuar operando, de conformidad con lo previsto en la ley, el reglamento, las normas oficiales mexicanas correspondientes y los reglamentos de mantenimiento y operación en intercambio denominados de campo, oficinas y prácticas recomendadas, aprobadas por los concesionarios, realizará las reparaciones necesarias para que dichos carros puedan	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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."

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	residuos, remanentes y desechos peligrosos, el **concesionario** que contrate la prestación del servicio de transporte, deberá dar aviso al **usuario** y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:	continuar su camino con seguridad o bien 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. En ambos casos se observarán los lineamientos establecidos en la Ley, el Reglamento, las Normas Oficiales y los reglamentos de mantenimiento y operación en intercambio denominados de campo, oficinas y prácticas recomendadas, aprobadas por los concesionarios. Tratándose de carros para carga general ya sea cargados o vacíos o bien de carros vacíos que hayan transportado materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el concesionario que contrate la prestación del servicio de transporte deberá dar aviso al usuario y podrá efectuar reparaciones atendiendo a las siguientes disposiciones:"	Lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en este numeral 6.6.1 lo podrán convenir si así lo desean.
	6.6.1.1. Las reparaciones a carros cargados ajenos o particulares deberán ser las 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, 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, además el propietario de los carros será responsable de las **demoras** que se generen por tal motivo.	"6.6.1.1. Inspección (i) Cada uno de los ferrocarriles concesionarios que manejan los carros, es responsable de las condiciones de todos los carros que se encuentren sobre sus propias líneas, a excepción de lo señalado más adelante respecto a fallas o defectos considerados como responsabilidad del propietario. (ii) En el caso de carros tanques, los toneles deben ser inspeccionados para ver que no tengan fugas antes de que éstos sean aceptados para su movilización." No obstante lo anterior, de acordarlo así los concesionarios, se podrá	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "Los concesionario 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 este sentido, este apartado forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	eliminar la inspección de intercambio, si el concesionario solicitante realiza una inspección mecánica general y de frenos en el lugar de origen, siempre y cuando se cumpla con lo siguiente: a) El concesionario solicitante entrega por cualquier medio certificado de realización de inspección mecánica y prueba de frenos, y: b) Que los carros de que se trate no tengan un recorrido mayor a 1600 Kms. entre origen y destino.	
	6.6.1.2. Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares 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**.	"6.6.1.2. Reparaciones a Carros Ajenos (i) Los carros deberán ser reparados dentro de lo posible, por el propietario de los mismos. (ii) Las reparaciones a los carros cargados se concretarán a las mínimas que sean necesarias para garantizar tanto la seguridad del personal operativo, como también el movimiento seguro de los carros y la protección de la carga. (iii) Las reparaciones a los carros vacíos que no vayan a ser cargados posteriormente por el concesionario que los repara, excepto las reparaciones hechas a las	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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 este sentido este apartado forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		puertas de furgones, de conformidad con lo que se establece más adelante, deberán limitarse a las mínimas necesarias para garantizar la seguridad de las tripulaciones y el arrastre seguro del carro en su regreso al concesionario que lo entregó o a sus propietarios. (iv) Las reparaciones a carros vacíos que vayan a ser cargados posteriormente por el concesionario que efectúe las reparaciones o por cualquier otro concesionario dentro de un radio aproximado de 80 kilómetros, no deberán exceder de 16 horas (a menos que existan acuerdos distintos al respecto entre dos o más concesionarios) excepto en el caso que el propietario sea notificado y las autorice. En caso de que el propietario sea notificado y 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. (v) Las reparaciones deberán efectuarse inmediatamente y deberán realizarse de acuerdo a la construcción original de los carros. (vi) Las reparaciones hechas a las puertas de los furgones (incluida la tornillería y el riel o carril) no deberán exceder de 8 horas por carro, a menos que el propietario sea notificado y lo apruebe. (vii) 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	

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		permanezcan el menor tiempo posible en las terminales o talleres."	
	6.6.1.3. Las reparaciones de carros vacíos ajenos o particulares 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**. **6.6.1.4.** Las reparaciones mencionadas en los 6.6.1.2. 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.	"6.6.1.3. Disposición (i) Los carros con defectos en los largueros centrales y laterales, soportes transversales o traveseros de cuerdo, deberán ser reparados a menos que los daños o defectos resulten en una reparación cuyo valor exceda el valor depreciado de la unidad de que se trate. En este caso, el concesionario solicitará la disposición del carro para ser devuelto a su propietario, a menos que los defectos sean resultado de la responsabilidad directa del concesionario que manejó el carro, en cuyo caso, solicitará al propietario el valor depreciado de la unidad de conformidad con lo establecido por los reglamentos de mantenimiento y operación en intercambio adoptados por los concesionarios. (ii) Cuando las reparaciones excedan los límites aquí establecidos y habiéndose cumplido el requisito de la solicitud de aprobación, no sean autorizadas 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 cinco días hábiles, contados a partir de la notificación respectiva! para que confirme si desea que sea reparado o no, transcurrido dicho plazo	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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 este sentido este apartado forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		sin que al efecto manifieste su conformidad o no, iniciará el cobro respectivo por el derecho de piso que dichos carros generen. (iii) Cuando el propietario no autorice la reparación del carro, el costo del arrastre y/o maniobras en caso de que no pueda rodar sobre sus propias ruedas para regresárselo, deberá ser pagado por éste. " "6.6.1.4 Identificación de los Propietarios Para efectos de la aplicación de todo lo aquí contenido, los carros se consideran pertenecientes a la compañía o particular que corresponda a las marcas que ostenten".	
	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.	"6.6.1.5 Trasvase de Carga. Cuando resulte necesario el trasvase de la carga, el concesionario que contrate con el usuario la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga deberá contactar a este último a fin proceder y deslindar responsabilidades como se establece más adelante en este numeral. Para los carros que contengan materiales y residuos peligrosos, el concesionario otorgante y el concesionario solicitante se coordinarán en forma conjunta y de manera inmediata con el usuario para determinar la factibilidad de realizar el trasvase o bien realizar los trámites necesarios para que cualquiera de las partes contrate o envíe brigadas de atención para manejo de productos peligrosos y al mismo tiempo se establezcan las medidas necesarias para garantizar la seguridad en la operación ferroviaria y de la población del lugar.	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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 este sentido este apartado forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		En cualquiera de los casos, el costo por el trasvase será a cargo del concesionario que haya causado la necesidad de dicho trasvase, siempre y cuando éste esté asociado con un mal manejo por parte de cualquiera de los concesionarios, en caso contrario, la responsabilidad y costos por estas maniobras, correrán a cargo del propietario del carro o del usuario, según corresponda.	
	6.6.1.6. Cuando el propietario no autorice la reparación del carro, el costo del arrastre para regresárselo, deberá ser pagado por éste.	"6.6.1.6. 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. Cuando el Concesionario proporcione equipo en buen estado y el usuario lo dañe, los cargos derivados de la reparación correrán a cargo del usuario".	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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 este sentido este apartado forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.
	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**.	"6.6.1.7, Las notificaciones y los avisos entre concesionarios se realizarán a través de los sistemas de telecomunicaciones de que éstos dispongan y por escrito."	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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 este sentido este apartado

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			forma parte del numeral 6.6.1., por lo cual, los concesionarios lo podrán convenir si así lo desean.
	6.6.2. Carros detenidos en los patios por fallas de intercambio. El **intercambio** 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 correspondiente. En ningún caso podrán rechazarse carros, salvo que presentan 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 doce horas sin cargo alguno, pasado este lapso, por cada doce horas o fracción que los carros continúen en las vías citadas, tal situación causará un cargo equivalente al que corresponda por **derecho de piso,** contemplado en la tarifa de servicios diversos para carros particulares, registrada ante la Secretaría.	**j. Apartado 6.6.2.** "El intercambio 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 <u>física o electrónica correspondiente que permita el movimiento de carros a su destino final y/o al ferrocarril conectante.</u> En ningún caso podrán rechazarse carros, salvo que presenten fallas por defecto mecánico, por falta de datos en la guía de embarque que impidan su movimiento, <u>o por falta de espacio en las instalaciones del usuario.</u> 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 <u>veinticuatro</u> horas sin cargo alguno, pasado este lapso, por cada <u>veinticuatro</u> horas o fracción que los carros continúen en las vías citadas...	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			ante la Secretaría.
	6.6.3. Confronta de la carga. En los **puntos de interconexión,** los **concesionarios** deberán revisar que todos los carros conserven el sello de integridad. En caso que un **concesionario** identifique algún carro cuyo sello haya sido violado, requerirá al otro **concesionario** la confronta de la carga, y será este último quien cubra los costos que origine dicha confronta, incluyendo los de algún faltante de la carga, sin que por ningún motivo se trasladen dichos costos al **usuario**.	**k. Apartado 6.6.3.** "En los puntos de interconexión, los concesionarios deberán revisar que todos los carros conserven el sello de integridad. En caso que un concesionario identifique algún carro cuyo sello haya sido violado, antes de entregarlo en intercambio, lo volverá a sellar, y se realizará la confronta de la carga en el destino y será este último quien cubra los costos que origine dicha confronta, sin que por ningún motivo se trasladen dichos costos al usuario."	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: En los puntos de interconexión en donde se 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.
	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 y el **plazo libre a usuarios** para carga y descarga tanto en origen como en destino.	**a. Apartado 7.1.** "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."	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	7.4. 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. En la **carta de porte** se deberán	**b. Apartado 7.4. Primer Párrafo** "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	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	especificar la **ruta** y los puntos de interconexión.	menor distancia operativamente viable. En la carta de porte se deberán especificar la ruta y los puntos de interconexión. "	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.
	7.5. Cargos. Las tarifas que se apliquen al **usuario** por cualquier otro concepto distinto al servicio público de transporte ferroviario de carga, deberán quedar desglosadas en la facturación.	**c. Apartado 7.5.** "Cuando el usuario lo solicite, el concesionario de origen deberá proporcionar la información relativa a los conceptos integrados en la factura".	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se acordó el siguiente texto: 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.
	7.6.1. 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 cuarenta y ocho 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.	**d. Apartado 7.6.1. Primer Párrafo** "El plazo libre a usuarios deberá ser de veinticuatro horas. 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."	Se considera procedente la observación de TFM, para el caso de movimientos en puertos y zonas fronterizas. Sin embargo, para el caso de trenes unitarios, se considera que debido a las características operativas de este tipo de trenes, debe tomarse en cuenta las cuarenta y ocho horas con derecho a dos movimientos de situación de carros.
	7.6.1. Tercer Párrafo Para el cómputo del **plazo libre** no se considerarán los domingos y los días festivos que se establezcan en las tarifas de servicios diversos.	**e. Apartado 7.6.1. Tercer Párrafo** "Para el cómputo del plazo libre no se considerarán los días festivos que se establecen en la Ley Federal del Trabajo."	En las Reglas de Aplicación de la Tarifa de Servicios Diversos que ese concesionario registró en esta Secretaría, en el apartado correspondiente a los días que no se consideran para el cómputo del plazo libre, no señala los establecidos en la Ley Federal del Trabajo, por lo que la propuesta no es congruente con lo registrado.
	7.6.2. **El usuario** 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	**f. Apartado 7.6.2.** "El usuario 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	Las disposiciones establecidas en el proyecto de norma son de carácter general obligatorio e involucran a todos los concesionarios, algunos concesionarios tienen una

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	disposición del **usuario** una dirección de correo electrónico o fax para recibir la notificación respectiva.	pondrá a disposición del usuario una dirección de correo electrónico, una página de internet, o fax para recibir la notificación respectiva."	página de internet que hace más práctica la comunicación, sin embargo, no todos cuentan con esta herramienta. Al respecto en el seno del Subcomité se acordó el texto de este numeral en los siguientes términos: 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 doce horas y comenzará desde el momento en que se realiza el **intercambio**. Para el cómputo de este plazo libre se considerarán los días naturales.	**g. Apartado 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."	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	7.7.1. 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.	**h. Apartado 7.7.1.** "El usuario deberá notificar por escrito la capacidad de carga, descarga y física de las vías particulares bajo su control, a los concesionarios que le proporcionen el servicio público de transporte ferroviario de carga."	En el apartado correspondiente a definiciones se indica que la capacidad declarada, corresponde a la cantidad de carros que en una vía particular se pueden cargar y/o descargar en el plazo libre, por lo que no se considera necesario modificar este numeral. Por lo antes expuesto, la observación de TFM no procede.
	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	**i. Apartado 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	El proyecto de norma señala únicamente situaciones que no se encuentran previstas en las Reglas de Aplicación de la Tarifa de Servicios Diversos, una de ellas es la de completar la capacidad de declarada con otro grupo carros documentados

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	éstos es inferior a la capacidad declarada, puede completarse la misma con carros del grupo documentado el siguiente día o los documentados en exceso."	posteriormente, y esto es con el fin de hacer eficientes los movimientos en la situación de carros, siempre y cuando el usuario esté de acuerdo, en virtud de que es éste el que realiza la carga y descarga de los mismos. Por lo anterior, no procede la observación.
	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**.	**j. Apartado 7.8.1.1.** "Carros ajenos, propios o particulares administrados por el concesionario a disposición del usuario para carga o descarga. La demora se calculará restando al tiempo total de disposición del usuario, el tiempo libre a usuarios."	Las Reglas de Aplicación de la Tarifa de Servicios Diversos establece consideraciones sobre la situación de los carros para carga y descarga, por lo que el proyecto de norma señala únicamente situaciones que no se encuentran previstas en la citas Reglas de Aplicación, en este sentido la observación de TFM no procede.
	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.	**k. Apartado 7.8.1.2. Primer Párrafo** "Carros ajenos o propios 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, o que están detenidos en cualquier punto de la ruta, 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."	Al hacer referencia a los carros recibidos, se entiende que éstos involucran a los ajenos y propios, por lo que no debe de haber una diferenciación. Por otra parte, este apartado indica que son carros recibidos en la estación o terminal, situación muy diferente a la que guardan los detenidos en la ruta. Por lo anterior, no es procedente la observación de TFM.
	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**.	**l. Apartado 7.8.1.4.** "Para carros no cargados o descargados en tiempos que excedan el plazo libre a usuarios, la demora se calculará restando al tiempo total a disposición del usuario, el plazo libre a usuarios."	Las Reglas de Aplicación de la Tarifa de Servicios Diversos establecen las consideraciones sobre los carros no cargados o descargados, por lo que el proyecto de norma señala únicamente situaciones que no se encuentran previstas en la citadas Reglas de Aplicación, en este sentido la observación de TFM no es procedente.
	7.8.1.5. Cuando el **usuario** libere el grupo de carros cargados o	**m. Apartado 7.8.1.5. Primer Párrafo** "Cuando el usuario libere el	Con el propósito de estimular la productividad y eficiencia

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	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 cuarenta y ocho 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."	entre los usuarios y concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, se estableció este mecanismo en el sistema de demoras. Dicho sistema busca principalmente la mejor utilización de los carros disponibles, beneficiándose con ello tanto el usuario como el concesionario al haber un compromiso mutuo de disponer de carros oportunamente y por ende reducir los tiempos de entrega y recepción. Por otra parte, al establecer el concesionario un plazo libre a los usuarios de 24 horas, no es posible que el propio concesionario se designe 48 horas como plazo libre, toda vez que es el propio concesionario quien debería estimular la productividad y eficiencia de los recursos con que cuenta. Por lo anterior, no es procedente la observación de TFM.
	7.8.1.5. Segundo, Tercero y Cuarto Párrafos 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	**n. Apartado 7.8.1.5. Segundo, Tercero y Cuarto Párrafos** Se propone eliminar los párrafos Segundo, Tercero y Cuarto del Apartado 7.8.1.5.	Es importante señalar que se estableció este mecanismo en el sistema de demoras con el firme propósito de estimular la productividad y eficiencia entre los usuarios y concesionarios en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, buscando principalmente la mejor utilización de los carros disponibles y por ende reducir los tiempos de entrega y recepción, por lo que se deberá buscar la forma de eficientar los recursos con que cuenta para beneficio de la propia empresa ferroviaria y del servicio público de transporte ferroviario de carga. Por lo anterior, no es procedente la observación de TFM.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.		
	7.8.6. 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**.	**o. Apartado 7.8.6.** Se propone eliminar el Apartado 7.8.6.	Con una planeación adecuada en la distribución de carros y el cumplimiento de los compromisos establecidos en los contratos de transporte formalizados por ambas partes (concesionario y usuarios) las citadas demoras dejarán de ser un problema en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga. Por lo anterior, la propuesta presentada por TFM no es procedente.
	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.	**p. Apartado 7.8.7.** Se propone eliminar el Apartado 7.8.7.	La elaboración del Manual para el cómputo de demoras es fundamental, la idea de establecer este manual es con el fin de que exista mayor coordinación entre los usuarios y los concesionarios para eficientar el mejor aprovechamiento de los carros disponibles. Por lo antes expuesto la propuesta de TFM no es procedente.
	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.	**q. Apartado 7.8.8.** Se propone eliminar el Apartado 7.8.8.	Es competencia de la Secretaría verificar que los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables, por ello, cuando exista desacuerdo en la aplicación de demoras, derechos de piso o compensaciones los usuarios y concesionarios podrán solicitar la intervención de la Secretaría.
	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.**	**r. Apartado 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, con excepción de los	La propuesta de TFM fue considerada, y en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 7.9.1. La renta de carro será un cargo que se dará en forma exclusiva entre los concesionario y no deberá

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		tráficos internacionales."	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 contexto 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. Los **usuarios** que aporten equipo particular para el transporte de su carga, tendrán derecho a que los **concesionarios** les paguen la renta del carro correspondiente, considerando el tiempo que permanezcan en las vías de cada **concesionario** y la distancia recorrida en ellas. 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.	**s. Apartado 7.9.2.** Se propone eliminar el Apartado 7.9.2.	Sobre este numeral, en el seno del Subcomité se redactó el siguiente texto: 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.
	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	**t. Apartado 7.11.** "Los concesionarios podrán celebrar convenios con condiciones distintas a las establecidas en los numerales 6.3.2.; 6.3.3.; 6.3.4.; 6.6.1. 6.6.3.; 6.6.4.; 7.4.; 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	No se consideró procedente la propuesta de TFM, debido a que en estos apartados se consideran aspectos generales y los concesionarios podrán definir cómo llevar a cabo estos compromisos.

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
	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.	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 la esta Norma, mismo que atenderá aspectos relacionados con la aplicación de la presente Norma. Dicho comité será constituido dentro de los 60 días naturales posteriores a la publicación de la presente Norma, en el **Diario Oficial de la Federación**.	**u. Apartado 7.12.** La Secretaría constituirá un comité consultivo, el cual se integrará por los Concesionarios Ferroviarios Mexicanos y por los representantes de la Secretaría, mismo que atenderá aspectos relacionados con la aplicación de la presente Norma. Dicho comité será constituido dentro de los 60 días naturales posteriores a la publicación de la presente Norma en el **Diario Oficial de la Federación**. 4. Comentarios al Anexo 1 relativo a los "Puntos de Interconexión Físicos del Sistema Ferroviario Mexicano" y a los "Puntos de Intercambio establecidos en los Derechos de Paso y Derechos de Arrastre Obligatorios de los Títulos de Concesión".	No es procedente la propuesta de TFM, debido a que los propios concesionarios solicitaron que en el campo de aplicación de la norma se incluyera a los usuarios, por lo que éstos forman parte de los integrantes que participaron en la elaboración de la presente norma.
Nacional de Carros de Ferrocarril (ANCAF) Escrito de fecha 6 de diciembre de 2002	**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.	1) En la definición de Arrastre Ordinario y Situación de Carros habla de colocar o retirar carros cargados de o a las espuelas... Comentario: Qué sucede con los carros vacíos? Por otro lado, en ningún momento se menciona que los carros pueden ser movidos para un Mantenimiento General, reparación mecánica,	En el proyecto de norma publicado en el **Diario Oficial de la Federación** no se incluye la definición de arrastre ordinario. Por otra parte, el objetivo del citado proyecto de norma es establecer los lineamientos, criterios, especificaciones y reglas uniformes para la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, requeridos para brindar el

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		limpieza, pintura, etc. Los carros pueden entrar a taller no necesariamente para carga o descarga, por lo que volvemos a insistir en la importancia de considerar este tipo de conceptos en la definición para poder estar protegidos en cuanto cobros no procedentes por movimientos de carros.	servicio público de transporte ferroviario de carga, por lo que únicamente considera regular aspectos relacionados con la prestación de los servicios antes señalados. Cualquier otro movimiento que no sea para proporcionar un servicio público, deberá de formalizarse en los convenios respectivos.
		2) En ningún momento se maneja la definición de Tarifa de Vacío en donde se debe tomar en cuenta lo siguiente: 2.1) Determinar un reglamento general aplicable a todos los ferrocarriles (Actualmente los tres ferrocarriles principales aplican distintas reglas o criterios para el movimiento de carros vacíos). 2.2) Establecer un sistema que permita el movimiento de carros a taller libres de fletes, por requerimiento de mantenimiento, reparación mecánica, pintura, limpieza, que equivalga de alguna forma al sistema de millaje de vacío que se aplica en los Estados Unidos y que finalmente es necesario para la seguridad de la tripulación del ferrocarril, las vías, el carro en sí, especialmente carros tanque de ferrocarril. 2.3) Asignar un flete preferencial a carros que estén generando carga dentro del ferrocarril que hará el movimiento de vacío. (Por ejemplo, cuando los carros salen del taller como nueva asignación al servicio de un cliente). 2.4) Se puede también tomar como base el sistema de fletes de vacío que utilizaba Ferrocarriles Nacionales de México. Por ejemplo, para viaje de vacío, el No. de kilómetros por un factor determinado.	Como se mencionó anteriormente, el objetivo del proyecto de norma es regular aspectos relacionados con la prestación de los servicios de interconexión y de terminal, en la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga.
		3) Párrafo 6.6.1.1, 6.6.1.2 y	En el proyecto de norma se

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
		6.6.1.3: mismas observaciones hechas a los puntos 6.4.6.1 de la norma 75. El numeral 6.4.6.1. del proyecto de norma 075 corresponde al numeral 6.6.1 del proyecto de norma 076.	señala en el numeral 7.11 que "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.", lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en los numerales 6.6.1.1, 6.6.1.2 y 6.6.1.3 lo podrán convenir si así lo desean, siempre y cuando no se afecte servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios.
	6.6.1.4. Las reparaciones mencionadas en los 6.6.1.2. 6.6.1.3. anteriores, se efectuarán inmediatamente y de acuerdo a la construcción original del carro y serán con cargo al propietario del mismo.	4) Párrafo 6.6.1.4 Las reparaciones no siempre son con cargo al propietario, ya que hay reparaciones que son responsabilidad del ferrocarril operante.	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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", lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en los numerales 6.6.1.4. lo podrán convenir si así lo desean, siempre y cuando no se afecte servicio público de transporte

PROMOVENTE	PROY-NOM-076-SCT2-2002	COMENTARIO	RESPUESTA
			ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios.
	6.6.1.6. Cuando el propietario no autorice la reparación del carro, el costo del arrastre para regresárselo, deberá ser pagado por éste.	5) Párrafo 6.6.1.6 No se menciona en ningún momento que cuando el ferrocarril no puede reparar el carro involucrado y éste pide disposición al propietario para que la unidad sea enviada a taller, el movimiento deberá ser libre de fletes y arrastres, y falta considerar que en el caso de carros que no pueden ser reparados por el ferrocarril y de los que ya han pedido disposición al propietario, éste último tiene un plazo de 15 días para responder de acuerdo con lo que se ha venido manejando históricamente y que está indicado en la regla aplicable en México, Estados Unidos y Canadá.	En el proyecto de norma se señala en el numeral 7.11 que "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.", lo que se traduce que en caso de que los concesionarios no estén de acuerdo en los términos establecidos en los numerales 6.6.1.6. lo podrán convenir si así lo desean, siempre y cuando no se afecte servicio público de transporte ferroviario de carga, en perjuicio de los usuarios.
		Entendemos que la idea principal de la SCT es regular situaciones que se han presentado principalmente entre los distintos ferrocarriles concesionarios y los movimientos interlineales de los sus usuarios. Por lo mismo, es muy importante establecer estas normas de manera que no entren en conflicto con reglas de la AAR, normas de la Federal Railroad Administration o de Transport Canada, ya que lo que se busca es facilitar el movimiento de carga dentro del país, contemplando el intenso tráfico hacia y desde los países vecinos del norte, y sin olvidar que nuestro sistema ferroviario está integrado en la Asociación Americana de Ferrocarriles.	Como lo manifiesta ANCAF, existen disposiciones internacionales que regulan la operación ferroviaria, por lo que la Secretaría consideró conveniente que algunos aspectos operativos contenidos en este proyecto de norma puedan ser convenidos entre los concesionarios.