

**Reglas para Terminales Intermodales KCSM**  
**Efectivo a partir del 12 de Enero, 2021**

**Boletín No. 9**  
**(Este boletín sustituye al Boletín No. 8)**

**KCSM – Acuerdo de Servicios de la Terminal Intermodal de Embarque**

**1. Terminales Intermodales Controladas por KCSM**

- 1.1 Resumen
- 1.2 Horas de operación: Terminales Intermodales
- 1.3 Horas de operación: Recintos Fiscalizados
- 1.4 Activos de propiedad privada o alquilados: Tiempo libre y tarifas de almacenamiento intermodal
  - 1.4.1 Los días de almacenamiento libres a partir de la primera notificación de descarga de tren
    - 1.4.2 Los días libres de acceso a Recintos Fiscalizados para exportación de equipo intermodal
    - 1.4.3 Bienes de propiedad privada o alquilados: Cargos de Almacenamiento
    - 1.4.4 Abandono del Equipo Intermodal
- 1.5 Maniobras secundarias (cambio de chasis o arrastre)
- 1.6 Blume Global Rail - Cargos de Contenedores Controlados - Programa TMXU
- 1.7 Todo el Equipo Intermodal fuera de las Terminales Intermodales Controladas por KCSM
- 1.8 Mantenimiento de los Equipos Intermodales de las Terminales Controladas por KCSM
- 1.9 Reglas Generales de Operación

**2. Terminales Intermodales Privadas Controladas**

- 2.1 Resumen
- 2.2 Terminales Intermodales Controladas Privadas Abiertas Al Público
- 2.3 Terminales Intermodales Controladas Privadas No abiertas Al Público

**3. Reglas Operacionales Generales para KCSM y Terminales Privadas**

- 3.1 Reglas Generales de Operación

**4. Reglas Operacionales para las Terminales Privadas Controladas a seguir con el Ferrocarril de KCSM**

- 4.1 Tarifas de la Terminal Privada Controlada por KCSM
  - 4.1.1 Punto de Intercambio
  - 4.1.2 Normas de las Instalaciones
  - 4.1.3 Demoras / Costos
  - 4.1.4 Planificación de la Carga
  - 4.1.5 Penalizaciones / Multas

## **KCSM – Acuerdo de Servicios para los usuarios de las Terminales Intermodales**

Esta declaración oficial y las reglas contenidas en ella aplican a todo el Tráfico Intermodal en Equipo Intermodal, originada y/o destinada a las Terminales Controladas Privadas y/o Controladas por KCSM, intercambiadas y sujetas a los servicios de transporte ferroviario proporcionados por KCSM.

Además, los usuarios también estarán obligados a cumplir las Reglas Tarifarias (actuales y futuras) que figuran en el sitio web de KCS <https://www.kcsouthern.com/en-us/customer-resources/guidelines-regulations/rules-publication-page>, que incluye, entre otras cosas, las versiones más recientes de:

- KCS 9011: reglas para el tráfico en la red ferroviaria de KCS en los EE.UU., sujetas a un porcentaje de recargo por combustible.
- Acuerdo del Transporte Ferroviario de KCSM para Servicio Público: reglas para el tráfico en la red ferroviaria de México de KCSM.

Adicionalmente, los usuarios estarán sujetos a los cargos adicionales relacionados con el servicio intermodal, estos se encuentran dentro del sitio web del KCS, <https://www.kcsouthern.com/en-us/customer-resources/guidelines-regulations/accessorial-services>. Lo anterior incluye, entre otras cosas, las versiones actualizadas de las siguientes tarifas:

- KCS 6000 - Tarifa de la red ferroviaria estadounidense de KCS relacionada con la demora de los carros de ferrocarril y el almacenamiento del Equipo Intermodal.
- KCS 9213 - La tarifa de la red ferroviaria estadounidense de KCS que rige los cambios de destino y consignatario
- Catálogo de Reglas de Carga de KCSM - La red ferroviaria de KCS en México.
- Así como los cargos máximos registrados ante la SCT elegibles para ser asignados en nuestras instalaciones intermodales de KCSM en Salinas Victoria, NL, Interpuerto, SLP y Puerta México, EDOMEX.

## **1. Terminales Intermodales Controladas por KCSM**

### **1.1 Resumen**

Tal como se utiliza en este acuerdo, el término "Controlada por KCSM" significa cualquier Terminal Intermodal que sea propiedad y esté operada por KCSM (o una de las subsidiarias de KCSM), esto incluye Salinas Victoria, NL, Interpuerto, SLP y Puerta México, EDOMEX. Las tarifas de transporte de KCSM incluyen lo siguiente: cambio estándar del vagón de ferrocarril (es decir, no con relación a la actividad aduanera o de cambio de destino), maniobra primaria, servicios de la caseta de inspección, inventario de chasis para contenedores controlados por el ferrocarril ya sean propios o alquilados (excluida la propiedad de activos privados), y otros servicios relacionados con la operación intermodal. KCSM es responsable de la seguridad de la carga mientras que el Equipo Intermodal se encuentre dentro de las Terminales Controladas por KCSM. Los usuarios deberán cumplir las reglas, políticas y tarifas de las terminales intermodales de KCSM para el tiempo libre, las tarifas diarias de almacenamiento y los cargos por maniobra secundaria.

### **1.2 Horas de operación: Casetas de la Terminal**

Las 3 Terminales Controladas por KCSM tienen un horario de operación de 24 horas al día, 7 días a la semana. Excepto los días 25 de diciembre y 1 de enero, en los que se encuentra cerrado por días festivos

### **1.3 Horas de operación: Recintos Fiscalizados**

**NOTA:** La Aduana de México no opera los domingos en ningún Recinto Fiscalizado de las terminales operadas por KCSM.

**NOTA:** Los horarios se basan en el horario de México (CST), que varía ligeramente de los EE.UU. tanto en primavera como en otoño durante las transiciones del horario de verano (DST).

- Salinas Victoria: Lunes a Viernes de 9:00 a 18:00. Sábados de 10:00 a 12:00.
- Interpuerto: Lunes a Viernes de 9:00 a 19:00. Sábados de 10:00 a 13:00.
- Puerta México: Lunes a Viernes de 9:00 a 17:00. Sábados de 09:00 a 14:00.

Estos horarios están sujetos a cambios sin notificación previa por parte de la Aduana de México. KCSM no es responsable de los horarios mencionados.

**1.4. Activos de propiedad privada o alquilados: Tiempo libre y tarifas de almacenamiento intermodal:** En las Terminales Controladas por KCSM, el tiempo libre de almacenamiento para el equipo intermodal ubicado dentro de la terminal, tanto para el equipo intermodal de ingreso vacío y/o cargado, que incluye contenedores, remolques, chasis o tanques, y para los embarques dentro y fuera de los Recintos Fiscalizados, es el siguiente:

**1.4.1** Los días de almacenamiento libres a partir de la primera notificación ("PNTF" por sus siglas en inglés) enviada al Remitente después de la descarga del tren o evento de descarga ("DRMP" por sus siglas en inglés).

Nota: Las actualizaciones de los datos para su notificación son responsabilidad del Remitente, por favor contacte al servicio de atención al cliente por correo electrónico en México a [cscautointer@kcsms.com.mx](mailto:cscautointer@kcsms.com.mx) y en EE.UU. a [CSolutions@KCSouthern.com](mailto:CSolutions@KCSouthern.com) para verificar que la información de sus datos esté actualizada.

<b>Tráfico ferroviario entrante a la Terminal Intermodal de KCSM</b>	<b>Día de la notificación más 5 días naturales (<i>incluye todas las semanas y días festivos</i>)</b>
Si la Primera Notificación (PNTF) es en:	Entonces el Tiempo de Estacionamiento Libre terminará a las 23:59 en estos días:
Lunes	Sábado
Martes	Domingo
Miércoles	Lunes
Jueves	Martes
Viernes	Miércoles
Sábado	Jueves
Domingo	Viernes

NOTA: La Notificación está programada para ser enviada al momento de la descarga del tren. Las Notificaciones se enviarán a través de EDI o correo electrónico a los contactos designados por el Remitente de acuerdo con sus datos preestablecidos de embarque. El incumplimiento en la recepción de notificaciones debe ser comunicado al Servicio de Atención al Cliente de KCSM tan pronto como sea posible para cambiar los datos. Es responsabilidad del Remitente tener datos de envío válidos y asignar los contactos en el Sistema de KCSM – Catalogo Maestro de Clientes. Las notificaciones serán enviadas diariamente hasta que la unidad sea exitosamente retirada de la Terminal de KCSM.

**1.4.2 Los días libres de acceso a los Recintos Fiscalizados para exportación de equipo intermodal:**

Para facilitar el procesamiento oportuno de la documentación de aduanas, KCSM permite hasta 14 días en el Recinto Fiscalizado de la Terminal de Origen de KCSM para el despacho aduanero antes de cargar el equipo intermodal en un carro de ferrocarril con destino a Estados Unidos o Canadá.

Mientras que hoy en día no se cobra por este tiempo de almacenamiento, es constantemente monitoreado para el comportamiento apropiado del Equipo Intermodal en las Terminales KCSM con respecto a la capacidad de estacionamiento en el Recinto Fiscalizado y el uso del chasis. Adicionalmente, después de 15 días el pedimento se convierte en extemporáneo y por consecuencia, los Remitentes tienen la responsabilidad de reprocesar la documentación ante la Aduana de destino. KCSM no añadirá el Equipo Intermodal al plan de carga hasta que el agente aduanal notifique a la Aduana de Nuevo Laredo que el pedimento se ha cambiado a extemporáneo para obtener días de prórroga y debe mostrar una copia sellada del oficio que realizó el agente aduanal a la Aduana de Nuevo Laredo. Esto será acompañado por los cargos adicionales que KCSM solicita para modificar las guías de embarque y por el trabajo administrativo añadido.

Para el Equipo Intermodal proveniente de Lázaro Cárdenas con destino a los Recintos Fiscalizados de las Terminales de KCSM (T3), el pedimento se cambia a extemporáneo después de 15 días a partir del sello de liberación. Transcurrido este tiempo, KCSM debe notificar a la Aduana de Destino (Aduana de Toluca, Aduana de Aguascalientes Sección Interpuerto San Luis Potosí y/o Aduana de Monterrey) para obtener días de prórroga para la liberación final.

**Reglas para Terminales Intermodales KCSM**  
**Efectivo a partir del 12 de Enero, 2021**

<b>Tráfico ferroviario de salida en la Terminal Intermodal de KCSM</b>	<b>Día de entrada más 14 días <u>naturales</u> <i>(incluye fines de semana y días festivos)</i></b>
Si el ingreso (IGAT) es en:  Lunes Martes Miércoles Jueves Viernes Sábado Domingo	Entonces el Tiempo Libre terminara en 2359 en estos días: Segundo Lunes después del ingreso Segundo Martes después del ingreso Segundo Miércoles después del ingreso Segundo Jueves después del ingreso Segundo Viernes después del ingreso Segundo Sábado después del ingreso Segundo Domingo después del ingreso

**1.4.3 Bienes de propiedad privada o alquilados: Cargos de Almacenamiento:** Una vez que se exceda el último día libre, se aplicará un cargo de almacenamiento con una tarifa de 30 dólares más el 16% de IVA (Impuesto al Valor Agregado de México) por cada día de almacenamiento que exceda el tiempo libre asignado.

A partir de 21 de enero, 2021 y de la implementación del nuevo programa de almacenamiento de KCSM, el acuerdo del Remitente con KCSM para el almacenamiento requiere que se definan los plazos del pago para el Remitente en cada una de las instalaciones de KCSM. El Remitente puede optar por solicitar un crédito (o extender el crédito actual utilizado para cargos por transporte) y "garantizar" todo el almacenamiento en una determinada Terminal Intermodal Controlada por KCSM, lo que significa que las unidades saldrán sin pagar y por consecuencia, podrán elegir que se les facture y que realicen los pagos en términos de crédito. Otra opción es que el Remitente no solicite el crédito o que cuente con crédito de KCSM, pero elija no poner los cargos de almacenamiento dentro de su crédito como "garantizado". En este caso, el Equipo Intermodal sería considerado "no garantizado" y el Remitente pagaría por el Equipo Intermodal individual que se encuentre en las Instalaciones Intermodales de KCSM en base a la responsabilidad final de almacenamiento. Un Remitente no garantizado podría ser un cliente de transporte ferroviario de KCSM, o podría ser un transportista, agente aduanal, propietario beneficiario de la carga u otra parte del canal de logística. KCSM requiere que los clientes no garantizados realicen el pago, o que garanticen el pago antes de la salida de la unidad a través de nuestra plataforma de almacenamiento intermodal: MyKCS. Una unidad sólo puede ser garantizada si un cliente tiene un crédito establecido con KCSM. Si no, entonces se requiere el pago. Si una unidad está marcada como garantizada, significa que el cliente está de acuerdo en ser facturado y pagar los cargos debidos.

Los cargos de almacenamiento se calculan independientemente de cualquier otro cargo adicional, incluidos, pero no limitados a los siguientes: cargos por maniobras secundaria (también conocidos como cargos cambio de chasis o arrastre, sección 1.5), cargos por chasis o por día de equipo controlado por el ferrocarril. KCSM o una subsidiaria de KCSM que posea/opere una determinada terminal intermodal proporcionará una factura al Remitente por cada Equipo Intermodal en el que se generen cargos de almacenamiento. Esto se genera en un proceso durante la noche, lo que resulta en una factura proporcionada 1 día después de la salida.

KCSM no proporciona ninguna asistencia con respecto a las políticas de almacenamiento de las Terminales Intermodales de Control Privado.

**1.4.4 Abandono del Equipo de Intermodal:** Si el Equipo Intermodal excede más de 60 días naturales desde la fecha de ingreso o descarga para propósitos de servicio de ingreso, el Equipo Intermodal se considerará "abandonado". Dicho estado es independiente del de cargado o de vacío. Operaciones Intermodales y Legales de KCSM hará una notificación formal al Cliente a facturar de la carga (que puede ser diferente del Remitente) en la guía de embarque previa. Una vez que se considere abandonado, KCSM procederá de acuerdo a la Ley de Comercio: Artículos 603 y 604. Cualquier gasto generado por KCSM para destruir el producto que se considere abandonado será cargado al Remitente.

Si el Equipo Intermodal supera los 60 días naturales desde la última fecha de entrada a efectos de servicio no remunerado (es decir, almacenamiento en vacío o en la flotilla de chasis), el Equipo Intermodal se considerará "abandonado". Todas las unidades de esta clasificación se consideran vacías o descubiertas. Operaciones Intermodales y Legales de KCSM realizará una notificación formal al Remitente en la guía de embarque previa (almacenamiento de vacío) o al Propietario del Equipo de la marca del chasis. Una vez que se considere abandonado, KCSM procederá de acuerdo con la Ley de Comercio: Artículos 603 y 604.

**1.5 Maniobras secundarias (cambio de chasis o arrastre):** Las maniobras primarias están incluidas en las tarifas de transporte cuando se origina o termina el servicio en una Terminal Intermodal Controlada por KCSM.

Las maniobras primarias se definen como:

- La descarga del carro de ferrocarril a un chasis o al suelo (maniobra primaria en destino) o
- Desmontar de un chasis o del piso al carro de ferrocarril (maniobra primaria de origen)

Cualquier maniobra adicional a la maniobra primaria se considera maniobra secundaria. Dicha maniobra será cobrada al Remitente de acuerdo con las siguientes acciones:

- Montado de piso a chasis
- Desmontado de un chasis a piso o
- El cambio de chasis a otro chasis, en el caso de que el Remitente carezca de chasis en su inventario o esté experimentando un problema mecánico ("mal orden") con el chasis. Este escenario comúnmente se llama "flip"

Los costos extras por maniobras secundarias se aplicarán por \$30 USD más el 16% de IVA (Impuesto al Valor Agregado de México) por maniobra secundaria.

#### **1.6 Blume Global Rail – Cargos de Contenedores Controlados - Programa TMXU**

KCSM ha autorizado a Blume Global (antes conocida como Rez-1) a administrar, facturar y cobrar a los Remitentes los cargos relacionados con el programa TMXU, que es propiedad y opera conjuntamente por KCSM y Norfolk Southern.

Hay muchos cargos asociados con el uso de un contenedor del TMXU, incluyendo:

- Cargos por día por el uso de contenedores
- Almacenamiento
- Cambios
- Varios cargos de reservación

Los detalles de estas políticas se pueden encontrar en el sitio web de Blume Global,

<https://alcm.rez1.com/externalx/documentation/policies/shipper/index.htm>, con los privilegios administrativas apropiadas, en la sección "Ayuda y políticas" y posteriormente seleccionando "TMX".

Las unidades TMXU estarán disponibles para el uso de los Remitentes para los envíos intermodales que se originen en las Terminales Intermodales Controladas por KCSM. El producto TMXU se ofrece únicamente en Salinas Victoria, NL, Interpuerto, SLP y Puerta México, EDOMEX.

KCSM no proporcionará para el TMXU equipo por día libre (incluye fines de semana y días festivos). Se cobra por día a los Remitentes desde que se realiza la reservación hasta que la unidad se devuelve cargada a KCSM para originar el plan de viaje de la terminal de origen a través de frontera. Las secciones 1.4.1, 1.4.2 y 1.4.3 también se aplican al producto TMXU.

**Reglas para Terminales Intermodales KCSM**  
**Efectivo a partir del 12 de Enero, 2021**

Tráfico ferroviario entrante a la Terminal Intermodal de KCSM	Día de la notificación más 5 días naturales ( <i>incluye todas las semanas y días festivos</i> )
Si la Primera Notificación (PNTF) es en:  Lunes Martes Miércoles Jueves Viernes Sábado Domingo	Entonces el Tiempo de Estacionamiento Libre terminará en 2359 en estos días:  Sábado Domingo Lunes Martes Miércoles Jueves Viernes
<b>Tasas de KSCM por día, actualizado el 01 de enero del 2019</b>	
Días 1 a 5 Días 6 a 10 Días 11 a 20 Días 21 ++	\$20 Dólares por día \$30 Dólares por día \$50 Dólares por día \$200 Dólares por día

Para consultas sobre facturación, póngase en contacto con el responsable de Blume Global por medio del correo electrónico: [response@blumeglobal.com](mailto:response@blumeglobal.com).

**1.7 Todo el Equipo Intermodal fuera de las Terminales Intermodales Controladas de KCSM**

**1.7.1** Todo el equipo ubicado fuera de las Terminales Intermodales Controladas de KCSM es responsabilidad exclusiva del Remitente/Consignatario que lo haya retirado.

**1.7.2** El transportista del Remitente es responsable de devolver el Equipo Intermodal vacío y limpio, sin ningún tipo de residuo o material.

**1.7.3** Cualquier Equipo Intermodal vacío con basura o residuos no será permitido en la Terminal Intermodal Controlada de KCSM.

**1.7.4** Se deberá utilizar un mecanismo de candado para asegurar el contenedor a un chasis. No se permitirán cadenas para asegurar el contenedor a un chasis.

**1.7.5** Todos los Equipos Intermodales deben remover sus etiquetas de señalización de material peligroso antes de la entrada, en caso de que cuenten con una guía de embarque de material no peligroso

**1.7.6** El Remitente es responsable de pagar el DV (por sus siglas en inglés, Valor Depreciado) y cualquier otro costo legal a KCSM por cualquier equipo de ferrocarril controlado por KCSM que sea robado o se determine que es una pérdida total causada por un accidente una vez que el equipo haya sido retirado.

**1.7.7** Cualquier daño detectado en la inspección de ingreso será registrado en el formato J-1 (EIR) y los daños causados por el manejo del transportista (lineamientos AAR) serán facturados a la compañía del transporte intermodal asignada por el Remitente.

**1.7.8** Cualquier incumplimiento en el pago de la compañía de transporte intermodal del Remitente por dichos daños puede resultar en la suspensión del acceso a cualquier Terminal Intermodal. Adicionalmente, el Remitente será responsable de todas las facturas pendientes generadas por la compañía de transporte Intermodal de su elección.

Nota: Al llegar a la caseta de la Terminal Intermodal, el transportista será el responsable de notificar al personal de la Terminal Intermodal de cualquier daño que haya ocurrido fuera de esta. Durante el proceso de inspección de ingreso, el transportista también será responsable de abrir las puertas del Equipo Intermodal para que el interior de la unidad pueda ser inspeccionado. El personal de la Terminal Intermodal inspeccionará el estado físico del equipo por fuera y por dentro (Equipo Intermodal vacío) y registrará cualquier daño en el formato J-1 (EIR), tanto los daños del propietario como los del transportista que lo manipula (directrices AAR). Una vez completado el proceso de inspección, el personal de la Terminal Intermodal proporcionará al transportista una copia impresa del J-1.

**1.8 Mantenimiento de los Equipos Intermodales de las Terminales Controladas por KCSM:** El costo de las reparaciones de la flotilla privada del Equipo Intermodal del Remitente (equipo controlado no ferroviario) se asignará en las Terminales Controladas por KCSM de la siguiente manera:

**1.8.1** El Remitente tendrá a su cargo tanto las reparaciones del propietario de la AAR como las del transportista responsable:

- Todos los chasis propios o alquilados del Remitente, ya sean vacíos o montados debajo de un contenedor.
- Todo el Equipo Intermodal que sea propiedad o sea arrendado por el Remitente y haya sido recibido **vacío** por medio de un carro de FFCC extranjero, por un carro de FFCC de una Terminal Privada Controlada, o por los carriles de entrada de las Terminales Controladas de KCSM.

**1.8.2** KCSM pagará los daños por el manejo incorrecto al Remitente según lo establecido en las normas del AAR para el embarque del Equipo Intermodal del Remitente si no se registra en un formulario de inspección J-1 y/o J-2. Se requerirá que el Remitente reciba una orden de compra aprobada por KCSM antes de cualquier reparación al Equipo Intermodal cargado. La factura de reparación del Remitente requerirá el número de la Orden de Compra aprobada por KCSM con el costo de reparación aprobado para el pago por parte de KCSM. El Propietario del Equipo tiene diez (10) días naturales a partir del momento en que el equipo entra a la Terminal Intermodal Controlada por KCSM (por tren o a través de las casetas) para recibir un número de orden de compra para cualquiera y todas las responsabilidades de KCSM en el manejo de los daños del transportista. Después del décimo día calendario, KCSM no será responsable de manejar los daños del transportista. KCSM deberá responder con respecto a su responsabilidad por los daños del equipo desde la fecha de la solicitud de la Orden de Compra más tres (3) días naturales.

**1.8.3** En lo que respecta al Remitente y a KCSM, KCSM no será responsable de las reparaciones que sean necesarias mientras el Equipo Intermodal del Remitente esté en posesión de un tercero, incluyendo un transportista, Terminales Privadas Controladas o ferrocarriles extranjeros.

**1.8.4** Los daños a los remolques que no estén equipados con plataformas elevadoras de longitud completa no serán responsabilidad de KCSM.

**1.8.5** KCSM será responsable por los costos y/o daños al equipo (estándares AAR DV) y al cargamento (límites de responsabilidad actuales de KCSM) que resulten de los accidentes de tren de KCSM, (descarrilamientos, colisiones, choques laterales, etc.) mientras los embarques estén en posesión de KCSM. KCSM también será responsable de los accidentes de las Terminales Intermodales Controladas por KCSM que se atribuyan al operador de carga intermodal.

**1.8.6** El cálculo del valor depreciado (VD) de los remolques y contenedores de aluminio que tienen una vida útil de quince (15) años y un valor residual equivalente al 10% del precio de compra original. Los chasis y los contenedores de acero tienen una vida útil de veinte (20) años y también un valor residual igual al 10% del precio de compra original.

**1.8.7** KCSM no será responsable de ninguna pérdida, daño o retraso en el transporte y/o en el Equipo Intermodal, causado por suceso fortuito, fuerza mayor, enemigo público y la Autoridad, acto de incumplimiento del Remitente o Propietario, o encogimiento natural, disturbios o huelgas.

**1.8.8** Los transportistas son responsables de desbloquear los mecanismos de candado del chasis al estacionar el Equipo Intermodal en una Terminal Intermodal Controlada por KCSM.

## **1.9 Reglas Generales de Operación**

**1.9.1** KCSM requerirá que los acuerdos de indemnización de KCSM sean firmados por el Remitente y sus proveedores de servicios para entrar en una Terminal Intermodal Controlada por KCSM.

**1.9.2** Las solicitudes de cancelación de las guías de embarque no procederán por ninguna razón una vez que el Equipo Intermodal haya sido programado al plan de carga o sea cargado en el carro de FFCC.

**1.9.3** El pago de los cargos de almacenamiento debe ser definido y acordado como se indica en la sección 1.4.3 antes del envío con KCSM. Para un Remitente no garantizado, la unidad debe ser "garantizada" o el pago por el almacenamiento debe hacerse antes del retiro. Si los cargos por almacenamiento están pendientes de ser pagados por un Remitente no garantizado, no se permitirá que el Equipo Intermodal salga de la Terminal.

## **2. Terminales Intermodales Privadas Controladas**

**2.1 Resumen.** Tal como se utiliza en este acuerdo, el término "Controlado por el sector privado" significa cualquier Terminal Intermodal que no sea propiedad ni esté gestionada por KCSM. Las Terminales Controladas Privadas pueden o no estar abiertas al público.

Adicionalmente, los Usuarios de Transportes estarán sujetos a los cargos adicionales relacionados con el servicio intermodal listados en la página web de KCS, <https://www.kcsouthern.com/en-us/customer-resources/guidelines-regulations/accessorial-services>

Esto incluye, entre otras cosas, las versiones más actuales de los siguientes aranceles:

- KCS 6000 – Tarifa de la red ferroviaria estadounidense de KCS relacionada con la sobreestadía de los carros de FFCC y el almacenamiento de los equipos intermodales.
- KCS 9213 – La tarifa de la red ferroviaria estadounidense de KCS que rige los cambios de destino y consignatario
- KCSM Catálogo de Reglas de Carga de KCSM - La red ferroviaria de KCS en México.

Así como los cargos máximos registrados ante SCT elegibles para ser asignados en nuestras instalaciones intermodales de KCSM en Salinas Victoria, NL, Interpuerto, SLP y Puerta México, EDOMEX.

**2.2 Terminales Intermodales Controladas Privadas Abiertas Al Público.** "Privada Controlada" significa cualquier Terminal Intermodal que no sea propiedad ni esté operada por KCSM. Cualquier Terminal Intermodal que no esté en la lista de la sección 1.1 se considera una Terminal Controlada Privada. Las tarifas de transporte ferroviario de KCSM incluyen solamente el servicio de tren al lugar designado por el Remitente dentro de las Terminales Controladas Privadas elegidas por el Remitente. Los Remitentes se atenderán a las reglas, políticas y tarifas intermodales de la Terminal Controlada Privada para el tiempo libre, las tarifas diarias de almacenamiento y los costos por maniobra primaria / secundaria. Las Terminales Privadas Controladas serán responsables de la seguridad de la carga mientras el Equipo Intermodal esté estacionado dentro de estas. El Remitente también será responsable de seguir las tarifas de las Terminales Intermodales Controladas por KCSM. Las terminales Controladas Privadas abiertas al público incluyen (pero no están limitadas a):

- Cuautitlan APM
- Pantaco – El transporte ferroviario de KCSM incluye la carga primaria
- Querétaro SID
- Lition
- Ferroservicios
- Logistik
- Terminal Amigo
- Hidalgo TILH
- Todas las terminales portuarias mexicanas



**2.3 Terminales Intermodales Privadas Controladas No Abiertas Al Público.** "Privada Controlada" significa cualquier Terminal Intermodal que no sea propiedad ni esté operada por KCSM. Cualquier terminal intermodal que no esté listada en la sección 1.1 se considera una Terminal Controlada Privada. Las tarifas de transporte ferroviario de KCSM incluyen solamente el servicio de tren al lugar designado por el Remitente dentro de las Terminales Controladas Privadas elegidas por el mismo. Los Remitentes se atenderán a las reglas, políticas y tarifas intermodales de la Terminal Privada Controlada para el tiempo libre, las tarifas diarias de almacenamiento y los costos por maniobra primaria / secundaria. Las terminales privadas controladas serán responsables de la seguridad de la carga mientras el Equipo Intermodal esté estacionado dentro de las Terminales Privadas Controladas. El Remitente también será responsable de seguir las tarifas intermodales de las Terminales Privadas Controladas de KCSM. Las Terminales Privadas Controladas no abiertas al público incluyen:

- Pesquería – La planta de KIA
- Encantada – La planta de FCA
- Rojas – La planta de General Motors
- Silao – La planta de General Motors
- Española – La planta de BMW

### **3. Reglas Operacionales Generales para KCSM y Terminales Privadas**

#### **3.1 Reglas Generales de Operación**

**3.1.1** KCSM hace cumplir la política de "No Guía de embarque - No Movimiento" en todos los carriles de ingreso. Los Remitentes son responsables de proporcionar a KCSM toda la información de guía de embarque requerida antes de que la compañía de transporte del Remitente entre en la Terminal Controlada por KCSM o en Terminales Privadas. Todas las unidades sin guías de embarque serán rechazadas en la caseta de entrada de las Terminales de KCSM y no serán movidas por KCSM desde/hacia las Terminales Privadas.

Excepciones:

- El chasis vacío para la renovación de placas sólo se permitirá que sea ingresado antes de la firma de un acuerdo legal escrito.
- El ingreso del equipo vacío del TMXU no tiene que ir acompañado de una guía de embarque.

**3.1.2** KCSM y las Terminales Privadas cargarán los contenedores exclusivamente en plataformas / chasis, que han sido modificados con estructuras o candados de chasis para proporcionar un mecanismo de cierre positivo. No se permitirán otros mecanismos diferentes para asegurar los contenedores.

**3.1.3** KCSM y las Terminales Privadas sólo deberán considerar el Equipo Intermodal en el plan de carga de acuerdo a:

Requerimientos para programar el transporte del Equipo Intermodal				
Destino	Guía de Embarque	Pedimento Aduanal Mexicano	Entrada a EE.UU	QP Unión
Nacional	✓	N/A	N/A	N/A
EE.UU	✓	✓	✓	N/A
Canadá	✓	✓	N/A	✓

**3.1.4** El Remitente se asegurará de que el cargamento no exceda la capacidad de peso del Equipo Intermodal del Propietario del Equipo. KCSM no aceptará Equipo Intermodal con un peso bruto combinado que exceda las 65,000 libras para contenedores de 53 y 40 pies y las 52,900 libras para contenedores de 20 pies. El peso bruto significa el peso combinado del Equipo Intermodal y su carga.

**3.1.5** Los contenedores de veinte (20') pies, incluyendo los ISO tanques, deben ser ingresados por el Remitente en pares. Los contenedores que no se presenten en pares serán detenidos en espera de otro contenedor de veinte (20') pies de cada Remitente para llenar una sección de carro de FFCC. KCSM no será responsable de cubrir los costos adicionales (almacenamiento, despacho aduanero, etc.) ni de transportar gratuitamente los contenedores vacíos por falta de un par de 20'.

**3.1.6** KCSM no aceptará envíos intermodales de bobinas de metal o de chatarra a través de un intercambio por vías con otro ferrocarril o desde lugares en los muelles, independientemente de que se indique en una autorización de precios.

**3.1.7** El Remitente es responsable de cualquier cargo, costo, gastos, derechos, impuestos y tarifas que estén asociados con el despacho de un embarque en la frontera y con las inspecciones de la Aduana (o de cualquier agencia gubernamental). Adicionalmente, el Remitente es responsable de cualquier cargo que resulte de la demora, detención, traslado, carga, arrastre y almacenamiento del cargamento en la frontera, en una instalación de inspección o en una instalación de KCSM.

**3.1.8** Si por alguna razón debido a las acciones del Remitente, un carro de FFCC con destino a Estados Unidos o México debe ser cortado del tren en el puente ferroviario fronterizo y/o en el área de carga de equipos intermodales de la red ferroviaria de KCSM, (por documentación / guía de embarque incorrecta, mercancías ilegales / contrabando, inspección intensiva de aduanas, etc. ) se impondrán al Remitente todas las multas, además de una multa de 500 dólares estadounidenses más el impuesto IVA (16%) por cada contenedor, más 100 dólares estadounidenses más el impuesto IVA (16%) por día, hasta que se libere el carro de FFCC para el siguiente movimiento de tren disponible.

**3.1.9** Si por alguna razón el Remitente solicita que el equipo intermodal sea descargado del tren antes de llegar a su destino final, todas las multas se cobrarán además de los 500 dólares estadounidenses más el impuesto del IVA (16%) por clasificación de carro de FFCC. KCSM no garantizará cortar Equipo Intermodal durante los movimientos activos del tren. Se aplicará un cargo de USD \$75.00 más IVA (16%) por la corrección de la guía de embarque por cada contenedor descargado del tren antes de su destino original. KCSM no garantiza que esta solicitud sea aceptada.

**3.9.10** La solicitud de cancelación de la guía de embarque no procederá por ningún motivo una vez que el equipo intermodal se haya programado al plan de carga o se cargue en el carro de FFCC.

#### **4. Reglas Operacionales para las Terminales Privadas Controladas a seguir con el Ferrocarril de KCSM**

**4.1 Tarifas de la Terminal Privada Controlada de KCSM.** Todos los Remitentes registrados serán responsables de cumplir con los lineamientos de las tarifas de las Terminales Intermodales Controladas Privadas de KCSM:

##### **4.1.1 Punto de Intercambio**

- KCSM proveerá servicios de transporte ferroviario hasta su punto designado para los carros de ferrocarril dentro de la Terminal Controlada Privada elegida por el Remitente.
- KCSM proveerá al Remitente un punto designado para recoger los carros de FFCC cargados y/o vacíos en la Terminal Controlada Privada que elija el Remitente.
- El Remitente será responsable de proporcionar a KCSM carros de FFCC que hayan sido sometidos a una apropiada inspección de la terminal ferroviaria de origen. La inspección incluye: prueba inicial de aire de los frenos del carro de FFCC, aseguramiento del Equipo Intermodal en el carro de FFCC y una inspección mecánica del carro de FFCC.

##### **4.1.2 Normas de las instalaciones**

- La elección de la Terminal Privada Controlada por el Remitente debe cumplir con los estándares de KCSM y ser aprobada por el personal de KCSM en cualquier momento.
- La elección del Remitente de una Terminal Privada Controlada debe estar libre de cualquier condición peligrosa para que el personal de KCSM entre y trabaje en ella.
- KCSM tendrá derecho a entrar en todo momento en las Terminales Controladas Privadas que elija el Remitente para validar las condiciones de seguridad de la Terminal Controlada Privada.

##### **4.1.3 Demoras / Costos**

- Los carros de FFCC para carga intermodal que se encuentren en una Terminal Controlada Privada elegida por el Remitente se manejarán de acuerdo a las disposiciones sobre tarifas públicas para la sobreestadía. Esta publicación está disponible en Internet. La dirección de la página principal de KCS es <http://www.kcsouthern.com> Desde la Página Principal elija el enlace "Recursos para Clientes", luego haga clic en el enlace "Servicios Diversos" y finalmente haga clic en el enlace "Catálogo de los Servicios Diversos".
- Cada cargo de débito (débitos mayores que créditos) será facturado a USD \$75.00 más IVA (16%) por débito.
- Las Terminales Privadas serán responsables de usar el Sistema de Demora Ferroviaria de KCSM.
- El Remitente no será responsable de la sobreestadía en los carros de FFCC del tren intermodal en Pantaco.
- El Remitente será responsable de las tarifas / costos asociados con el encarrilamiento / vía libre / daños a los carros de FFCC , y las instalaciones.

**4.1.4 Planificación de la Carga**

- Las Terminales Privadas sólo deben programar el equipo intermodal en el plan de carga siguiente:

Requisitos para programar equipos intermodales al Plan de Carga				
Destino	Guía de embarque requerida	Pedimento de la Aduana Mexicana	US Entry	QP bond
Nacional	✓	N/A	N/A	N/A
EE.UU	✓	✓	✓	N/A
Canada	✓	✓	N/A	✓

- KCSM proveerá un esquema de loteo de carga que el Remitente deberá cumplir en cada vía liberada a KCSM.
- KCSM notificará por escrito cualquier destino que se permita añadir a un solo carro de FFCC.
- KCSM esperará un mínimo de uso del 95% de la capacidad de los carros de FFCC: El Remitente debe manejar su elección de Terminal Privada Controlada para cumplir con este requisito. Los carros de FFCC con menos del 92% de capacidad en uso están sujetos a no ser retirados de la Terminal Privada Controlada.
- KCSM se asegurará de suministrar suficiente inventario de IBC para recargar el máximo de contenedores en cada carro de FFCC. KCSM solicitará a la Terminal Privada que garantice el uso y almacenamiento adecuado del inventario de IBC.
- El Remitente se asegurará de que su elección de la Terminal Privada Controlada siga las reglas de carga de AAR / KCSM y los lineamientos para los carros de FFCC. Algunos ejemplos de las reglas / lineamientos incluyen: no exceder el peso bruto máximo por cada posición del carro de FFCC, las cargas más pesadas del contenedor deben ir en la parte inferior del carro de FFCC/ la carga más liviana del contenedor debe ir en la parte superior del carro de FFCC, no debe haber contenedores de 20' cargados en parte superior del carro de FFCC, ningún contenedor solo de 20' debe ser cargado en la parte inferior, todos los IBC deben estar cerrados adecuadamente, el Equipo Intermodal en la posición correcta del plan de carga final, el Equipo Intermodal debe tener los sellos de la puerta apropiados aplicados, todo el Equipo Intermodal tiene los requerimientos apropiados de la guía de embarque de KCSM, el Equipo Intermodal consolidado en el sistema MCS de KCSM al carro de FFCC, y el cargamento del Equipo Intermodal está debidamente bloqueado y sujetado para el transporte ferroviario.
- El Remitente se asegurará de que el cargamento no exceda la capacidad de peso de los lineamientos del Equipo Intermodal del Propietario del Equipo. KCSM no aceptará equipos intermodales cuyo peso bruto combinado exceda las 65.000 libras. El peso bruto significa el peso combinado del Equipo Intermodal y su carga.
- No se aceptarán embarques de ancho superior a las autorizaciones de línea ferroviaria de AAR y KCSM, a menos que sean autorizados por KCSM.
- KCSM no recibirá Equipo Intermodal que contenga materiales y/o residuos peligrosos restringidos. El Remitente cumplirá con las Reglas Publicadas de KCSM.
- El Remitente debe cumplir con las regulaciones que rigen el transporte de materiales peligrosos, incluyendo residuos y sustancias peligrosas (cuando el movimiento de dicho material en el Transportista no esté restringido), y cuando se embarque un material peligroso, debe estar preciso y claramente identificado en los documentos de embarque la mercancía que se transporta por el nombre apropiado de embarque, la clase de riesgo, y el número UN / NA. También se requiere que el Remitente aplique la etiqueta adecuada de señalización de peligro. Cuando el Remitente no cumpla con los requerimientos anteriores, el Remitente mantendrá indemne a KCSM y le reembolsará todos los costos, daños, penalidades y otras responsabilidades generadas por KCSM en caso de que el producto sea derramado o liberado del paquete de envío al medio ambiente por cualquier razón. El Remitente también debe incluir en su conocimiento de embarque el número de contacto de seguridad en caso de una emergencia y/o accidente.
- El Remitente debe verificar que la Terminal Privada Controlada tenga los permisos adecuados para manejar el envío específico de materiales peligrosos, incluidos los residuos y sustancias peligrosas (donde el movimiento en la carga de dicho material no se encuentra restringido). Si el Remitente no cumple con los permisos adecuados, el Remitente mantendrá a KCSM indemne y le reembolsará todas las multas y/o penalidades.
- Para el tráfico específico originado en Lázaro Cárdenas, MH, el Remitente debe completar el plan de carga y el procedimiento de programación con al menos 24 horas de validez del documento de embarque por la hora de corte del Diseño del Servicio. Se recomienda completar el plan de carga con 48 horas antes de la expiración del documento.
- KCSM no absorberá los costos adicionales de ninguna Terminal Privada.

#### **4.1.5 Penalizaciones / Multas**

- El incumplimiento de las inspecciones iniciales de la terminal y/o la prueba de frenado resultará en una penalización de los costos reales de KCSM.
- El incumplimiento de los estándares de las instalaciones resultará en la interrupción inmediata del servicio por parte de KCSM.
- El incumplimiento del esquema de loteo aprobado resultará en una penalidad de USD \$100.00 más el impuesto IVA (16%) por carro de FFCC para que KCSM reposicione dicho carro de FFCC en su secuencia de bloqueo de tren apropiada.
- La combinación de Equipos Intermodales en el mismo carro de FFCC no aprobada por KCSM resultará en que dicho carro de FFCC sea entregado al socio ferroviario de intercambio como - es y el Remitente será responsable de los costos reales si alguno de ellos es impuesto a KCSM por alguna de las partes. Si el carro de FFCC debe ser manejado en las instalaciones de KCSM / KCSR, una combinación no aprobada de destinos en un carro de FFCC resultará en una multa de \$500.00 dólares más IVA (16%) por cada cambio de carro de FFCC, para que KCSM / KCSR lo reemplace.
- El incumplimiento de la documentación transfronteriza / requisitos de la guía de embarque se traducirá en sanciones determinadas por la tarifa pública de KCSM. Todas y cada una de las multas de la Aduana de México y/o de la Aduana de los Estados Unidos impuestas a KCSM / KCSR serán enviadas al Remitente.
- Si por alguna razón debido a la acción del Remitente, un carro de FFCC destinado a los EE.UU. o a México tiene que ser cortado del tren en el puente ferroviario fronterizo y / o la red ferroviaria de KCSM (carga ladeada intermodal, posición inadecuada del Equipo Intermodal en el carro de FFCC vs. armado de tren, documentación / guía de embarque inadecuada, mercancías ilegales / contrabando, inspección intensiva de aduanas, etc.) el Remitente será asignado con todas las multas además de una multa de 500 dólares EE.UU. más IVA (16%) por loteo de carro de FFCC más 75 dólares EE.UU. más IVA (16%) por día de multa hasta que el carro de FFCC haya sido liberado para el próximo movimiento de tren disponible.
- Si por alguna razón el Remitente solicita que el Equipo Intermodal sea descargado del tren antes de llegar a su destino final, todas las multas se cobrarán además de los 500 dólares más el IVA (16%) por loteo de carro de FFCC. KCSM no garantizará la remoción del Equipo Intermodal en los movimientos activos del tren. Se aplicará un cargo de USD \$75.00 más IVA (16%) para la corrección de la guía de embarque por cada Equipo Intermodal descargado del tren antes de su destino.

## **Acrónimos**

- ✓ KCS: Kansas City Southern Railway
- ✓ KCSM: Kansas City Southern de México, S.A de C.V
- ✓ AAR: Asociación Americana de Ferrocarriles
- ✓ EE.UU. Estados Unidos de América
- ✓ NL: Nuevo León
- ✓ SLP: San Luis Potosí
- ✓ EDOMEX: Estado de México
- ✓ MH: Michoacán
- ✓ PNTF: *Patron Notification* (En español: Notificación de Patrón)
- ✓ DRMP: *Deramp Event* (En español: Evento De Descarrilamiento)
- ✓ IVA: Impuesto Sobre el Valor Agregado
- ✓ DV: *Depreciated value* (En español: Valor Depreciado (VP))
- ✓ AKA: *Also known as* (En español: también conocido como)
- ✓ IGAT: *Ingate* (En español: En puerta)
- ✓ OGAT: *Outgate* (En español: Puerta de salida)
- ✓ EIR/J1: *Evidence of interchange receipt* (En español: Evidencia de recibo de intercambio)
- ✓ GM: General Motors
- ✓ COFC: *Container on flat car* (En español: Contenedor en vagón plano)
- ✓ TOFC: *Trailer on flat car* (En español: Trailer en el vagón plano)
- ✓ USD: Dólares estadounidenses
- ✓ IBC: *Intermodal box connector* (En español: Conector de caja intermodal)
- ✓ UN/NA: Número de Naciones Unidas
- ✓ Equipo Intermodal: Contenedor/Remolque/Chasis/Tanque Iso/Tanque a Granel
- ✓ APM: Arnold Peter Möller
- ✓ TILH: Terminal Intermodal Logística de Hidalgo