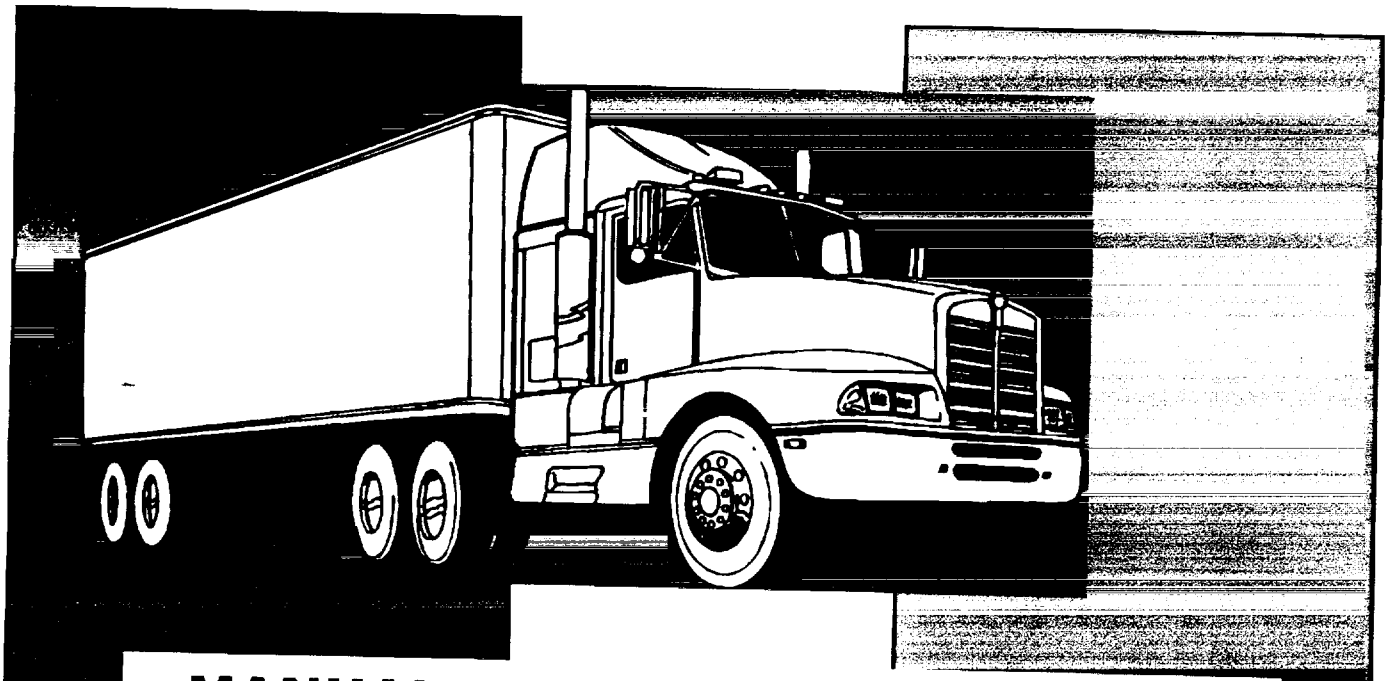


MANUAL DE REQUISITOS PARA LA OPERACION TRANSFRONTERIZA DE AUTOTRANSPORTES EXTRANJEROS ENTRANDO A LOS ESTADOS UNIDOS

MAYO 2002

ÍNDICE

Introducción....1

Requisitos de Seguridad para Vehículos Comerciales que operen en los Estados Unidos....5
- Operación como un Autotransportista en los Estados Unidos....8
- Operaciones de Autotransportistas Domiciliados en México fuera de las Municipalidades y Zonas Comerciales de la Frontera entre los Estados Unidos y México....9
  - Trámite para la Obtención de la Autorización de Operación....9
  - Operación con Autorización Operativa Provisoria....14
  - Operación con Autorización Permanente....17
- Operaciones de Autotransportistas Domiciliados en México dentro de las Municipalidades y Zonas Comerciales de la Frontera entre los Estados Unidos y México....18
  - Trámite para Obtención de un Certificado de Registro....18
  - Trámite de Solicitud....18
  - Operación con Certificado de Registro Provisorio....21
  - Operación con Certificado de Registro Permanente....24
- Marcar los Vehículos Automotores Comerciales con el Nombre del Autotransportista y el Número del Departamento de Transporte de EE.UU. (US DOT)....24
- Obtener Seguro de Responsabilidad Pública para Operar en los Estados Unidos....25
- Reglamento Federal de Seguridad del Autotransporte (FMCSR)....28
  - Requisitos Generales....29
  - Calificaciones de Conductores....29
  - Normas de Licencia de Conductor Comercial....30
  - Reglamento de Uso y Pruebas de Substancias Controladas y Alcohol....31
  - Conducción de Vehículos Automotores....24
    - Horas de Servicios....24
    - Piezas y Accesorios Necesarios para una Operación Segura....36
    - Inspección, Reparación y Mantenimiento....46
- Reglamento Federal sobre Materiales Peligrosos....48
- Reglamentos Estatales de Seguridad y Económicos del Autotransporte....54
- Prevención de Colisiones....55

Requisitos Estatales para Credenciales....57
- Impuestos sobre los Combustibles, Derechos de Registro, y Otras Tasas en los Estados de los EE.UU....57

Requisitos Federales sobre Pesos y Dimensiones de los Vehículos....75

Requisitos Federales de Fabricación Aplicables a Autotransportistas....97

Requisitos de Inmigración para Operadores de Empresas de Transporte Ferroviario, Autotransporte y de Pasajeros....125

Requisitos Aduaneros.....131

Requisitos del Comercio de Productos Agrícolas.....133

Otros Requisitos Federales.....139
- Departamento del Trabajo de los Estados Unidos.....139
- Impuesto sobre Uso de Vehículos Pesados.....141
- Requisitos sobre Emisiones.....143
- Ley de Estadounidenses con Discapacidades.....143

INTRODUCCIÓN

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) ha preparado este *Manual de Requisitos para la Operación Transfronteriza de Autotransportes entrando a los Estados Unidos* a fin de ayudar a las empresas extranjeras de autotransporte, especialmente las recientemente creadas, que deseen obtener autorización para operar en los Estados Unidos en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

El TLCAN establece un cronograma para que los Estados Unidos y México levanten las restricciones a la prestación de servicios de autotransporte. A partir de junio de 2001, empresas o ciudadanos mexicanos han podido poseer y controlar una compañía domiciliada en los Estados Unidos a los efectos del transporte internacional de carga entre distintos puntos de los Estados Unidos. Las empresas domiciliadas en los Estados Unidos que sean de propiedad o estén bajo control de empresas o ciudadanos mexicanos están facultadas para obtener permisos operativos de prestación de servicios de autobuses entre distintos puntos de los Estados Unidos. El TLCAN permite también a las empresas de camiones mexicanas realizar entregas transfronterizas de cargas y recibir cargas para el viaje de regreso, y permite a las empresas de transporte de pasajeros prestar servicios de autobuses de fletamento y de turismo, así como servicios de ruta transfronterizos. Los camiones y autobuses canadienses han podido operar los mismos servicios en los Estados Unidos en el marco de un acuerdo que precedió al TLCAN. Sin embargo, las empresas mexicanas y canadienses no están autorizadas a desplazar cargas internas entre distintos puntos en los Estados Unidos. Esta restricción es recíproca para las tres partes del TLCAN.

Todas las empresas extranjeras de autotransporte que operan en los Estados Unidos están sujetas a reglamentos y procedimientos federales y estatales idénticos a las que se aplican a las empresas de transporte estadounidenses. Entre ellas se cuentan las normas sobre seguridad, requisitos sobre seguros, normas laborales y ambientales y pago de todos los impuestos y cargos pertinentes. Además, las empresas extranjeras de autotransporte y los conductores extranjeros deben cumplir las leyes y reglamentos aduaneros y de inmigración aplicables.

La información incluida en este manual fue preparada por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos en colaboración con otros organismos federales y autoridades de los gobiernos estatales para ayudar a las empresas extranjeras de autotransporte a comprender los requisitos para la realización legal de sus actividades en los Estados Unidos. Comprende información sobre el Reglamento Federal de Seguridad del Autotransporte y las Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores, el reglamento de seguridad para el transporte de materiales peligrosos, los requisitos sobre pesos y dimensiones, los procedimientos de solicitud de autorización federal para operar, los reglamentos aduaneros, los requisitos de inmigración para los conductores, las normas reglamentarias del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos aplicables a los productos importados, la legislación laboral aplicable, las obligaciones tributarias y otros requisitos.

Este manual contiene importante información sobre normas que afectan las operaciones transfronterizas reglamentadas por varias agencias gubernamentales. También incluye los

nombres, las direcciones y los números de teléfono de personas que pueden proporcionar información y ayuda. También se han incluido sitios de web de la mayoría de las agencias gubernamentales, donde puede obtenerse información actualizada sobre estos requisitos. Una versión electrónica actualizada de este manual puede consultarse en el sitio de web del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (**www.dot.gov/NAFTA**) con información más actualizada y contactos dentro de la agencia. Por último, aunque este manual se ha diseñado para funcionar como un documento independiente, constituye un esfuerzo cooperativo con Transport Canada y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México (SCT), que han preparado manuales simulares para asistir a empresas extranjeras de autotransporte que deseen llevar a cabo operaciones legales en Canadá y México. También pueden obtenerse estos documentos a través de enlaces en el sitio de web del Departamento del Transporte de los Estados Unidos (**www.fmcsa.dot.gov**).

Advertencia importante: ***Las empresas de autotransporte están obligadas a cumplir todos los requisitos federales y estatales aplicables, aunque no estén descritos en el presente manual. En este documento, el término autotransportista se refiere a transportistas comerciales de carga y de pasajeros, o sea, operadores de camiones y autobuses.***

Información adicional

Las siguientes publicaciones del Gobierno de los Estados Unidos también pueden ser útiles para las empresas de autotransporte que operan en los Estados Unidos:

Importing into the United States, publicación del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos, octubre de 1994 (Publicación de la Aduana No. 504A)

Puede solicitarse a:
Government Printing Office
Superintendent of Documents
Mail Stop SSOP
Washington, D.C. 20402-9328
Documento de la Imprenta Oficial de los Estados Unidos No. de ISBN 0-16-045392-5

DOT-Tabla 10S, Guía de Marcación, Etiquetas y Carteles para Materiales Peligrosos, guía de marcación, etiquetado y colocación de carteles para materiales peligrosos publicada por la Administración de Investigaciones y Programas Especiales del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, febrero de 1994

Puede solicitarse a:
Research and Special Programs Administration
OHMIT/DHM-51
U.S. Department of Transportation
400 Seventh Street, S.W.
Washington, D.C. 20590-0001

Guide for Brokers, Forwarding Agents, Freight Forwarders, and Warehousers, publicación de la Administración de Investigación y Programas Especiales del Departamento de Transporte de los Estados Unidos.

Puede solicitarse a:
Research and Special Programs Administration
DHM-50
U.S. Department of Transportation
400 Seventh Street, S.W.
Washington, D.C. 20590-0001

How to Use the Hazardous Materials Regulations 1995 Edition, publicado por la Administración de Investigación y Programas Especiales del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, mayo de 1995

Puede solicitarse a:
Research and Special Programs Administration
DHM-50
U.S. Department of Transportation
400 Seventh Street, S.W.
Washington, D.C. 20590-0001

1993 Guía de Respuesta en Caso de Emergencia (P 5800.65). Se trata de una guía de medidas de respuesta en caso de emergencia en relación con materiales peligrosos, en español, publicación de la Administración de Investigación y Programas Especiales del Departamento de Transporte de los Estados Unidos.

Puede solicitarse a:
Research and Special Programs Administration
DHM-50
U.S. Department of Transportation
400 Seventh Street, S.W. Washington, D.C. 20590-0001

Handy Reference Guide to the Fair Labor Standards Act
Disponible en la Internet en http://www.dol.gov/dol/esa/public/regs/compliance/whd/hrg.htm
También puede solicitarse a: Office of Enforcement Policy, Wage and Hour Division, U.S. Department of Labor, Rm. S-3510, 200 Constitution Ave. NW, Washington, D.C., 20210.

REQUISITOS DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS COMERCIALES QUE OPEREN EN LOS ESTADOS UNIDOS

Guía de Referencia de la Administración Federal de Seguridad del Autotransporte

Aunque hacemos todo lo posible para que la información que proporcionamos sea completa y precisa, la misma no sustituye a los reglamentos publicados por los diferentes organismos públicos. Este documento se limita a parafrasear el Reglamento Federal de Seguridad del Autotransporte publicado en el Título 49 del Código de Reglamentos Federales de los Estados Unidos. Su contenido no puede tomarse como sustituto del texto oficial. Las normas reglamentarias dictadas por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos y su Administración Operativa están publicados en el Registro Federal y compilados en el Código de Reglamentos Federales (CFR, en sus siglas en inglés) de los Estados Unidos. Pueden adquirirse ejemplares de los volúmenes pertinentes del CFR en formato de libro dirigiendo los pedidos al Superintendente de Documentos de la Imprenta Oficial de los Estados Unidos (cuyo sitio en la Internet es www.access.gpo.gov). También puede consultarse su texto en muchas bibliotecas.

FMCSA La misión de la Administración Federal de Seguridad del Autotransporte (FMCSA, en sus siglas en inglés) del Departamento de Transporte de los Estados Unidos consiste en impedir choques en que participen vehículos automotores comerciales. Las actividades de la FMCSA contribuyen a garantizar la seguridad en las operaciones de vehículos automotores comerciales a través de la estricta aplicación coercitiva del Reglamento Federal de Seguridad del Autotransporte (FMCSR), y se aplican a empresas de transporte de alto riesgo y conductores de vehículos automotores comerciales a los efectos de su aplicación coercitiva, el mejoramiento de los sistemas de información sobre seguridad y tecnología de vehículos automotores comerciales; el mejoramiento de las normas sobre equipos y operaciones de los vehículos automotores comerciales, y una mayor conciencia de los conductores en cuanto a seguridad. Para cumplir esas actividades la administración trabaja de común acuerdo con organismos de aplicación de normas federales, estatales y locales, el sector del autotransporte, grupos de intereses laborales y de seguridad y otras entidades.

Instalaciones Las oficinas centrales de la FMCSA están ubicadas en 400 Seventh Street S.W., Washington, D.C. 20590. La FMCSA tiene también oficinas en cada uno de los estados de los Estados Unidos, así como en cuatro Centros de Servicios estratégicamente ubicados en Atlanta, Georgia; Baltimore, Maryland; Olympia Fields, Illinois, y San Francisco, California.

Sitios web Para obtener más información sobre la FMCSA, la ubicación de cada uno de nuestros Centros de Servicios y oficinas estatales, sobre el Reglamento de Seguridad del Autotransporte, nuestros programas de seguridad, que ayudan a las empresas y a los conductores a operar con seguridad en las carreteras de nuestro país, y los resultados de las investigaciones y los análisis referentes a seguridad de vehículos automotores en los Estados Unidos, visite nuestro sitio en la Internet en **www.fmcsa.dot.gov** o, en español, en **www.fmcsa.dot.gov/spanish**

Reglamento de Seguridad del Autotransporte (FMCSRs)

Para obtener una explicación exhaustiva de los requisitos de operación segura de un vehículo comercial en los Estados Unidos, puede acudirse al Reglamento de Seguridad del Autotransporte, (FMCSR, en sus siglas en inglés), y 49 CFR, Partes 200-399 y al sitio web de la FMCSA en **www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRshome.htm**

Reglamento de Materiales Peligrosos (HMRs)

Para una explicación exhaustiva de los requisitos federales de transporte de materiales peligrosos puede acudirse al Reglamento para el transporte de materiales peligrosos (HMR, en sus siglas en inglés), 49 CFR, Partes 100-185, y al sitio web del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, en **www.text-trieve.com/dotrspa/dotbody.asp** Un resumen de los requisitos se encuentra en **www.fmcsa.dot.gov/safetyprogs/hm.htm**

Copias

Tanto los FMCSR como los HMR pueden solicitarse a Superintendent of Documents, U.S. Government Printing Office, Washington, D.C. 20402, teléfono (202) 512-1800; o (866) 512-1800 en la línea telefónica gratuita, o a través del sitio web **http://bookstore.gpo.gov**. La Administración Federal de Seguridad del Autotransporte no almacena ni suministra manuales ni formatos, como el Manual "Accident Countermeasures" ("Contramedidas para Accidentes") del FMCSR, el Certificado del Examinador Médico, los Formatos de Expedientes de Calificación de Conductores, los Libros Diarios de los Conductores, los carteles sobre Materiales Peligros, las etiquetas de Materiales Peligrosos, etc., que pueden solicitarse a las empresas impresoras, asociaciones de empresas de autotransporte estatales, o a otras fuentes. En el sitio web de la FMCSA aparece "A Motor Carrier's Guide to Improving Highway Safety" ("Guía de empresas de autotransporte para una mayor seguridad en las carreteras"), que contiene una lista de algunos de esos proveedores. Visite **www.fmcsa.dot.gov/factsfigs/eta/forms.html**

Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores (FMVSS)

La misión de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico por Carretera (NHTSA, en sus siglas en inglés) consiste en salvar vidas, prevenir lesiones y reducir los costos sanitarios relacionados con el tránsito y otros costos económicos. La Agencia elabora, promueve y aplica eficaces programas educativos, de ingeniería y de aplicación coercitiva de normas para poner fin a tragedias prevenibles y reducir los costos económicos vinculados con la utilización de vehículos y el viaje por carretera. La NHTSA establece

reglamentos de fabricación de vehículos denominados Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores (FMVSS, en sus siglas en inglés). Terminado el proceso de fabricación del vehículo automotor, éste no puede ser vendido legalmente en los Estados Unidos a menos que cumpla las FMVSS. Además, todos los vehículos automotores que operan en los Estados Unidos deben cumplir con las FMVSS. El texto de estas últimas se encuentra en el Título 49 del Código de Reglamentos Federales, Parte 571. Para obtener más información visite el sitio web de la imprenta oficial de los Estados Unidos en **www.access.gpo.gov.**

Línea telefónica para emergencias

En el marco de nuestros continuos esfuerzos tendientes a mejorar la seguridad de las carreteras, la FMCSA ofrece un número telefónico de llamada gratuita 1-888-DOT-SAFT (368-7238) a fin de denunciar infracciones reales o potenciales de los FMCSR. Además, los autotransportistas y conductores pueden someter sus comentarios, preocupaciones, y quejas por escrito y por correo a: Federal Motor Carrier Safety Administration, U.S. Department of Transportation, 400 Seventh Street, S.W., Washington, D.C. 20590. Esas quejas escritas pueden enviarse también por fax al (202) 366-7298.

OPERACIÓN COMO AUTOTRANSPORTISTA EN LOS ESTADOS UNIDOS

Trámite para la obtención de autorización de operación o certificado de registro, o ambos, para operar en las zonas comerciales de los Estados Unidos o fuera de ellas

Nota: El trámite aquí descripto se aplica a los transportistas con domicilio mexicano conforme a las normas de la Administración Federal de Seguridad en el Transporte (Federal Motor Carrier Safety Administration –FMCSA) de los Estados Unidos efectivas a partir del 3 de mayo de 2002 (para transportistas que operan fuera de las zonas comerciales) y del 18 de abril 2002 (para los transportistas que operan dentro de las zonas comerciales). Actualmente los transportistas canadienses que deseen obtener una autorización deben presentar un formato OP-1 (OP-1(P) para los que transporten pasajeros) de solicitud de autorización para autotransporte, tener registrado en la FMCSA un formato BOC-3 vigente, de agente de trámite y haber registrado una prueba de posesión de seguros emitida por un asegurador autorizado. Sin embargo, de acuerdo con las normas que la FMCSA dio a conocer para comentario público el 13 de mayo de 2002, la FMCSA se propone requerir a los nuevos transportistas canadienses y estadounidenses que deseen gestionar una autorización *permanente*, que cumplan un trámite similar al establecido para los transportistas mexicanos que operan dentro de las zonas comerciales.

✔ ☐ Llenar el formato de solicitud para el tipo de autorización solicitada
OP-1 (MX) Fuera de la Zona Comercial
OP-2 - Sólo la Zona Comercial

✔ Asistir a un seminario de examen de cumplimiento (optativa)

✔ Llenar el informe de identificación del autotransportista (Formato MCS-150)

✔ Designar un agente para recibir las notificaciones de actos procesales (Formato BOC-3)

✔ Pagar el derecho de presentación

✔ Someter comprobante de seguro **www.fmcsa.gov/factsfigs/eta/TOC.html**

✔ Aprobar auditoría de seguridad

OP-1 (MX) Fuera de la Zona Comercial antes del Otorgamiento de Autorización Operativa Provisoria
OP-2 Sólo la Zona Comercial dentro de 18 Meses tras el Otorgamiento de Certificado de Registro Provisorio

✔ ☐ Hacer que la compañía de seguros presente el comprobante de seguro al FMCSA [OP-1(MX) solo]

- ✔ Marcar sus vehículos automotores comerciales con el nombre legal o el nombre que utiliza comercialmente tal como figura en el Formato MCS-150 y con el número que le ha asignado el Departamento del Transporte de Estados Unidos (USDOT).

- ✔ Aprobar el examen de cumplimiento antes de la expiración de los 18 meses de autorización de operación.

- ✔ Cumplir el Reglamento Federal de Seguridad del Autotransporte www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRshome.htm.

- ✔ Cumplir el Reglamento de Seguridad sobre Materiales Peligrosos (HMR) www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/39menu.htm www.text-trieve.com/dotrspa/dotbody.asp

- ✔ Cumplir todos los Reglamentos Estatales de Seguridad y Económicos del Autotransporte **www.fmcsa.dot.gov/links.htm#STGOV**

OPERACIONES DE AUTOTRANSPORTISTAS DOMICILIADOS EN MÉXICO FUERA DE LAS MUNICIPALIDADES Y ZONAS COMERCIALES DE LA FRONTERA ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO

TRÁMITE PARA OBTENCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE OPERACIÓN

Todos los autotransportistas de pasajeros y bienes domiciliados en México que deseen operar entre México y puntos de los Estados Unidos situados fuera de las zonas comerciales fronterizas deben cumplir el trámite para la obtención de la autorización de operación que consta de tres procesos, a saber: solicitud inicial, operaciones con autorización operativa provisoria y operaciones con autorización permanente. A continuación se describe cada uno de ellos de manera pormenorizada.

Trámite de solicitud

El trámite de solicitud constituye el primer paso de la gestión del autotransportista para obtener la autorización de operación en los Estados Unidos. Para completarlo en forma debida, el solicitante debe 1) completar correctamente los formatos de solicitud, pagando un derecho por presentarla y 2) resultar aprobado en una auditoría de seguridad.

A. La compleción y presentación de una solicitud para OP-1(MX) - El primer paso del trámite de solicitud consiste en llenar completamente y en forma correcta los formatos de solicitud. La presentación de formatos con omisión de datos o información incompleta demorará el trámite hasta que se obtenga la información faltante. He aquí una relación de los pasos que comprende la compleción y presentación de una solicitud de un OP-1 (MX).

1. Obtención de una copia del paquete de formatos para OP-1 (MX) – Los autotransportistas domiciliados en México pueden obtener 1) el envío por correo de una copia del paquete de formatos llamando al teléfono 1-800-832-5660 o a cualquier oficina de división de la FMCSA y solicitando su envío para que se les envíe, o 2) por medio del sitio de la FMCSA en la Internet, *www.fmcsa.dot.gov*.

2. Asistencia a un seminario de un día sobre los requisitos de seguridad en los Estados Unidos (optativa) - La FMCSA ofrece un seminario de un día sobre los requisitos estadounidenses de seguridad vial para los autotransportistas domiciliados en México que deseen obtener autorización para operar en los Estados Unidos. En el seminario se brinda una exposición general del reglamento de seguridad y de los trámites para la obtención de la autorización de operación estadounidense. La información que se provee en el seminario será valiosa para el transportista a fin de completar los formatos de solicitud y prepararse para la auditoría de seguridad. Si bien la participación en dicho seminario no es obligatoria, se insta a los autotransportistas a que lo hagan. La información acerca de la fecha y lugar de los seminarios programados se suministrará a las asociaciones de autotransportistas mexicanos, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a los conductores de camiones en los principales puestos fronterizos.

3. Compleción de la solicitud – El paquete de formatos de solicitud está impreso en español **pero las respuestas del solicitante deberán redactarse en inglés**. Es sumamente importante que el autotransportista suministre toda la información requerida y complete todos los formatos antes de enviarlos por correo. Se devolverá a los autotransportistas las solicitudes donde se haya omitido información. La información que conste en la solicitud se verificará recurriendo a varias bases de datos de los Estados Unidos y de México, para comprobar que el autotransportista esté habilitado para solicitar la autorización de operación.

4. Presentación de la solicitud – Los solicitantes deberán presentar a la FMCSA los documentos y el pago de derecho, de esta forma:

a. **Solicitud de OP-1 (MX)**: Original y una copia debidamente llenado del Formato OP-1 (MX), Solicitud para Registrar Autotransportistas Mexicanos para Autorización Transportista para Operar fuera de las Municipalidades y Zonas Comerciales de la Frontera entre los Estados Unidos y México, con todos los anexos y declaraciones necesarias.

b. **Informe de identificación del autotransportista (Formato MCS-150):** Un Formato MCS-150 completo y firmado. El MCS-150 suministra información básica sobre las operaciones del autotransportista, necesaria para el mantenimiento de la base de datos del censo.

c. **Designación de agentes para recibir las notificaciones de actos procesales (Formato BOC-3):** El autotransportista debe suministrar el Formato BOC-3

debidamente fechado y firmado, de designación de agente(s) para el servicio de proceso, **o** recurrir a un agente de servicio de proceso que llenará electrónicamente este Formato BOC-3 dentro de un plazo de 90 días. En el Formato BOC-3 debe constar el domicilio de la persona (o las personas) designada como agente, a los efectos de recibir las notificaciones sobre medidas de aplicación. Debe designarse un agente de trámite en cada estado donde el solicitante pueda desarrollar operaciones. **El solicitante no podrá iniciar las operaciones hasta que se haya elevado a la FMCSA el Formato BOC-3.**

d. **Derecho de presentación:** Salvo en el caso de los autotransportistas que hayan pagado el derecho, deberá pagarse US$300 por **cada** clase de inscripción que se solicite (por ejemplo contrato, bienes comunes o bienes del hogar) en dólares estadounidenses y en un banco de los Estados Unidos a la orden de la FMCSA mediante cheque, giro o tarjeta de crédito, adjuntos a la solicitud.

Debe remitirse la solicitud completa, el pago y los documentos mencionados debe remitirse a la Oficina Transfronteriza de la FMCSA (si se paga con tarjeta de crédito) o a la casilla de correo de la FMCSA (si se paga con cheque o, giro). Las respectivas direcciones postales son:

Oficina Transfronteriza de la FMCSA
FMCSA Trans-border Office
2297 Niels Bohr Ct., Suite 204
San Diego, CA 92153

Casilla de Correo de la FMCSA
PARA ENTREGAS REGULARES:
Federal Motor Carrier Safety Administration
P.O. Box 409934
Atlanta, GA 30384-9934

PARA CORREO EXPRESO, EXCLUSIVAMENTE:
Bank of America, Lockbox 100147
6000 Feldwood Road
3rd Floor East
College Park, CA 9934

5. Comprobante de seguro – Al autotransportista no se le exige la presentación de un comprobante de posesión de seguro cuando remite su solicitud, pero deberá someterlo como parte de la auditoría de seguridad previa al otorgamiento de la autorización. Asimismo, si el autotransportista resulta aprobado en la auditoría, su compañía aseguradora debe completar los formatos correspondientes a los seguros (Formato BMC-91 o BMC-91X para lesiones y daños a la propiedad y Formato BMC-34 para responsabilidades por la carga) y someterlos a la FMCSA dentro de los **90 días**

siguientes a la publicación de la solicitud del autotransportista en el registro de DOT/FMCSA.

B. Aprobación de una auditoría de seguridad – El segundo elemento esencial del trámite de solicitud es la auditoría de seguridad previa al otorgamiento de la autorización, que consiste en un examen de los datos sobre seguridad concernientes al autotransportista, un análisis de los documentos requeridos del autotransportista, inspecciones del vehículo y una entrevista del responsable de seguridad del autotransportista con un auditor calificado de seguridad. He aquí los pasos que componen este aspecto del trámite de solicitud:

1. Preparación para la auditoría – Los autotransportistas domiciliados en México que aspiren a la obtención de la autorización para operar en los Estados Unidos, además de completar los formatos de solicitud de un OP-1 (MX) deberán someterse a una auditoría de seguridad de la FMCSA y **aprobarla**. La FMCSA recomienda que, en preparación para dicha auditoría, los autotransportistas mexicanos:

- Obtengan una copia del paquete de asistencia técnica y educacional (ETA) de la FMCSA por medio de la Internet, dirigiéndose a *www.fmcsa.dot.gov/factfigs/eta/index.html* (inglés) o a www.fmcsa.dot.gov/factfigs/eta/ETA(SP)index.html(español)

- Asistan al seminario de un día para autotransportistas mexicanos

  - ✔ Se cercioren de que todos los vehículos que vayan a operar fuera de las zonas comerciales de los Estados Unidos hayan sido inspeccionados por un inspector calificado por la Alianza de Seguridad de Automotores Comerciales (CVSA, en sus siglas inglés) y tengan las calcomanías fijadas en los vehículos indicando que se hayan aprobado la inspección.

  - ✔ Se familiaricen con el reglamento federal de seguridad para el autotransporte (Federal Motor Carrier Safety Regulations – FMCSR) y, si es apropiado, con el reglamento sobre materiales peligrosos (Hazardous Material Regulations – HMR), que pueden obtenerse en este sitio de la Internet: *www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/fmcsr/fmcsrguide.htm*

2. Programación de la auditoría – La oficina de división de la FMCSA a cuya jurisdicción corresponda el domicilio comercial del autotransportista entrará en contacto con éste para acordar la fecha y lugar de realización de la auditoría. La FMCSA también notificará a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) la fecha y lugar de la auditoría de seguridad y representantes de la SCT podrán participar en dicho trámite. La FMCSA está obligada a llevar a cabo por lo menos el 50% de sus auditorías en el domicilio comercial del autotransportista. El 50% restante podrá efectuarse en otros sitios que no sean el domicilio comercial del autotransportista, dependiendo de variables como el tamaño del transportista, los

productos transportados y la ubicación del domicilio comercial del autotransportista. Se notificará al interesado, por carta, la fecha y lugar donde se llevará a cabo la auditoría.

3. Participación en la auditoría – La auditoría de seguridad tiene por objeto educar al autotransportista en cuanto al cumplimiento de las FMCSR y las HMR y determinar los aspectos en los cuales el autotransportista se encuentre en omisión. El auditor de seguridad formulará una serie de preguntas relativas a las prácticas de seguridad del autotransportista y a su desempeño en materia de seguridad, para asegurar la atención a todos los aspectos cruciales y críticos aplicables de las FMCSR y las HMR. Se repasarán aspectos concernientes a calificación de los conductores, manejo de un vehículo automotor, horas de servicio, inspecciones, reparaciones y mantenimiento, transporte y señalización de materiales peligrosos, uso y comprobación de sustancias controladas y alcohol, normas de las licencias de conducción comerciales y responsabilidad financiera. Al término de la auditoría, se entregará al autotransportista una relación de las deficiencias que pueda haberse constatado y recomendaciones para subsanarlas. Si el transportista resulta aprobado en la auditoría de seguridad previa al otorgamiento de la autorización y la FMCSA aprueba su solicitud, la Agencia publicará un resumen de ésta como otorgamiento preliminar de la autorización, en el DOT/FMCSA Registro. La FMCSA notificará al transportista los resultados de la auditoría (aprobación o reprobación) dentro de los 45 días siguientes a la conclusión de ésta.

4. Aprobación de la auditoría – Los autotransportistas que resulten aprobados tras la auditoría recibirán de la FMCSA 1) una carta de notificación de la aprobación, y 2) un recordatorio de que el transportista debe someter a la FMCSA un formato BOC-3 (designación de agente) y los formatos relativos a los seguros, para que pueda emitirse la autorización de operación.

Una vez que se haya sometido el Formato f-3 y los formatos de seguros, la FMCSA enviará al transportista a) un certificado que autoriza al autotransportista a operar en los Estados Unidos por un período de 18 meses y b) un número del Departamento de Transportes de los Estados Unidos (USDOT).

El número del USDOT deberá exhibirse a ambos lados del vehículo que vaya a usarse en los Estados Unidos, para que el transportista pueda operar en territorio estadounidense. Asimismo, a bordo de cada vehículo del transportista que cruce la frontera, deberá haber un Formato MCS-90 del DOT y prueba de la cobertura de seguro vigente.

5. Reprobación en la auditoría – Los transportistas que resulten reprobados en la auditoría, recibirán la pertinente notificación escrita de la FMCSA, con indicación de la razón para la reprobación de la auditoría y con instrucciones para presentarse nuevamente.

OPERACIÓN CON AUTORIZACIÓN OPERATIVA PROVISORIA

La FMCSA ha establecido un sistema de control de seguridad y cumplimiento a fin de ayudar a determinar si los autotransportistas domiciliados en México que operan en cualquier parte del territorio de los Estados Unidos se ciñen a las normas de seguridad aplicables y llevan operaciones seguras. Los dos elementos centrales del sistema de control son 1) verificación del cumplimiento mediante un examen de cumplimiento (*Compliance Review - CR*) y 2) control del desempeño de seguridad en las carreteras. A continuación se analiza cada uno de esos elementos.

A. Examen de cumplimiento de la FMCSA – Todos los autotransportistas domiciliados en México que aspiren a la obtención de una autorización permanente para operar fuera de las zonas comerciales deberán someterse a un examen de cumplimiento (Compliance Review – CR) a cargo de la FMCSA. El CR es un proceso mediante el cual un examinador federal especializado en seguridad analiza la operación de un autotransportista para determinar su cumplimiento de las FMCSRS y, si es aplicable, de las HMR. El examen se concentra en los controles de seguridad del autotransportista y en su desempeño en materia de seguridad y cumplimiento de los reglamentos.

1. Participación en el examen de cumplimiento – En algún momento durante el período de 18 meses de operación con Autorización Operativa Provisoria, el autotransportista titular de dicha autorización deberá someterse a un examen de cumplimiento (CR) congruente con los procedimientos federales en materia de evaluación de la seguridad. Tras el CR puede asignarse al autotransportista una clasificación de seguridad satisfactoria, condicional o insatisfactoria. Los autotransportistas deben obtener una clasificación de seguridad satisfactoria a fin de quedar habilitados para la obtención de una autorización permanente de operación. A raíz de un CR podrá disponerse la aplicación de sanciones consistentes en multas o la suspensión o revocación de la autorización de operación.

2. Programación del examen de cumplimiento – La oficina de división de la FMCSA entrará en contacto con el autotransportista para acordar la fecha y lugar de realización del examen de cumplimiento. Posteriormente, se remitirá al autotransportista una carta con la confirmación de la fecha y lugar del examen. La FMCSA también notificará a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) la fecha y lugar de la auditoría de seguridad y representantes de la SCT podrán participar en dicho trámite. Se notificará al interesado, por carta, la fecha y lugar donde se llevará a cabo el examen de cumplimiento.

3. Clasificación de seguridad satisfactoria – Si en virtud del CR se determina que el autotransportista cumple las FMCSR y, si es apropiado, las HMR, y que ha establecido controles básicos de seguridad que funcionan adecuadamente, recibirá una clasificación satisfactoria. La Autorización Operativa Provisoria de operación extendida al transportista mexicano seguirá vigente y su desempeño será estrictamente controlado por la FMCSA hasta la expiración del período de 18 meses.

4. Clasificación de seguridad insatisfactoria o condicional - Si un autotransportista recibe una clasificación insatisfactoria como resultado de un CR, debido a problemas de seguridad graves o a incumplimiento de las FMCSR o, si es apropiado, de las HMR, la FMCSA comunicará al autotransportista que debe mejorar sus prácticas en materia de seguridad si desea seguir operando en los Estados Unidos. La autorización para operar extendida al autotransportista se suspenderá 15 días después de expedida la clasificación de seguridad y se impondrá una orden de fuera de servicio, en virtud de la cual le estará prohibido operar cualquier vehículo automotor en los Estados Unidos. Si el autotransportista no toma las medidas correctivas necesarias dentro de plazo de 45 días contado a partir de la recepción de una clasificación de seguridad insatisfactoria, su autorización de operación provisoria será revocada. Se realizará un examen de seguimiento para constatar que todos acciones correctivas hayan tomado.

A los autotransportistas que reciban una clasificación de seguridad condicional se les revocará la autorización de operación provisoria y se les impondrá una orden de fuera de servicio si no toman las medidas correctivas necesarias dentro de un plazo de 45 días contados a partir de la recepción de dicha clasificación. Se llevará a cabo un examen de seguimiento a fin de verificar que se haya tomado todas las medidas correctivas.

B. Control carretero del desempeño - Durante los 18 meses siguientes al otorgamiento de una autorización de operación provisoria, se observará el desempeño de seguridad de los auto transportistas domiciliados en México en las carreteras y se evaluará por medio de un sistema exhaustivo de control del desempeño de seguridad en las carreteras, cuyos principales aspectos se enumera a continuación.

1. Control de las Licencias Federales de Conductores de Vehículos Automotores Comerciales, CMVs, en sus siglas en inglés) - Inspectores federales y estatales deberán verificar por medios electrónicos la situación y validez de las Licencias Federales de Conductor de los operadores comerciales mexicanas de los siguientes vehículos automotores comerciales (CMVs):

   a. Vehículos con cantidades de materiales peligrosos que requieren carteles;

   b. Vehículos en el proceso del nivel de inspección número 1; y

   c. Vehículos comerciales mexicanos escogidos de manera aleatoria (por lo menos 50% de los vehículos comerciales mexicanos que operen fuera de las zonas comerciales).

2. Inspección de todos los Vehículos Automotores Comerciales (CMVs, en sus siglas inglés) de autotransportistas domiciliados en México que no exhiban un calcomanía de la Alianza de Seguridad de Automotores (CVSA, en sus siglas en inglés) - Todos vehículos de autotransportistas mexicanos que no exhiban una calcomanía de la CVSA válida serán examinados por inspectores acreditados, incluido el examen del conductor, del exterior del

vehículo y del subchasis de éste por un período de cuatro años y medio (un año y medio mientras operen con Autorización Operativa Provisoria y tres años mientras lo hagan con autorización permanente). Además, un inspector acreditado de la CVSA podrá examinar cualquier vehículo en cualquier momento, sea en la frontera o en la carretera, aunque el vehículo luzca una calcomanía de la CVSA.

3. El uso de cartas de acción inmediata para advertir a los autotransportistas sobre deficiencias en materia de seguridad – A los autotransportistas domiciliados en México que incurran en infracciones comprobadas en el curso de inspecciones en las carreteras o por otros medios, se les podrá someter a un examen expedito de cumplimiento (si no ha sido objeto de uno) o se les podrá ***entregar una carta de acción inmediata*** donde consten las infracciones comprobadas y se les exija que den cuenta por escrito de las acciones que tomen para corregir las deficiencias. He aquí las infracciones concretas que pueden dar motivo para una carta de acción inmediata:

- El uso de los servicios de un conductor que no posea una Licencia de Conductor Comercial (Commercial Driver's License - CDL) válida o una Licencia Federal de Conductor válida (LF);

- El uso de vehículos que hayan sido colocados fuera de servicio (OOS - Out of Service) por infracciones de la CVSA sin que se les haya practicado las reparaciones requeridas;

- La implicación, por acción u omisión del autotransportista, en un accidente relacionado con materiales peligrosos (HM) en los Estados Unidos, que haya tenido lugar en una carretera donde se controle el volumen de ciertos materiales de esa índole;

- La implicación, por acción u omisión del autotransportista, en dos o más accidentes relacionados con materiales peligrosos en los Estados Unidos;

- El uso de los servicios de un conductor que haya rendido resultado positivos en pruebas de consumo de drogas o alcohol, o que rehuse someterse a pruebas de esa clase;

- La operación, dentro de los Estados Unidos, de un vehículo automotor que no esté asegurado conforme a lo requerido por el 49 CFR, parte 387;

- El uso de los servicios de un conductor o de un vehículo con una clasificación de fuera de servicio (OOS) de por lo menos 50% sobre la base de tres inspecciones dentro de un período de 90 días consecutivos.

La falta de respuesta a una solicitud hecha por la agencia para una contestación, por escrito, demostrativa de la toma de medidas correctivas, dentro de un plazo de 30 días, podrá

determinar la suspensión de la Autorización Operativa Provisoria de operación extendida al autotransportista hasta que se haya remitido a la FMCSA la prueba solicitada de la adopción de esas medidas. Los CR expeditos y las cartas de acción inmediata sólo se aplicarán durante el período de control de 18 meses.

Además, los autotransportistas domiciliados en México que por medio del sistema de medición de las condiciones de seguridad [*Safety Status Measurement System* o *Safestat*, en sus siglas inglés], de la FMCSA, hayan sido clasificados como "en riesgo", podrán ser sometidos a un examen de cumplimiento, sin perjuicio de que estén operando con una Autorización Operativa Provisoria. El *SafeStat* es un sistema automatizado de análisis creado por la FMSCA. Este sistema combina datos históricos y actuales sobre el desempeño en materia de seguridad, a fin de medir la adecuación relativa de los autotransportistas comerciales interestatales en este campo. El *SafeStat* permite que la FMCSA cuantifique y controle las condiciones de seguridad de los autotransportistas y despliegue sus recursos de modo de concentrarse en los transportistas que creen mayor riesgo de seguridad. El acceso a los resultados del *SafeStat* se obtiene en el sito de Análisis e Información, de la Internet (www.ai.volpe.dot.gov) o por el teléfono (412) 395-4816.

OPERACIÓN CON AUTORIZACIÓN PERMANENTE

Los autotransportistas domiciliados en México que demuestran niveles aceptables de desempeño en materia de seguridad y obtengan una clasificación satisfactoria tras el examen de cumplimiento (Compliance Review - CR) recibirán una autorización de operación permanente al cabo de 18 meses del período provisorio. La FMCSA notificará por escrito al autotransportista interesado del cambio de su clasificación, de titular de Autorización Operativa Provisoria a poseedor de una autorización permanente.

Los autotransportistas domiciliados en México que se hayan hecho acreedores a una autorización permanente deberán cumplir los mismos requisitos y procedimientos operativos que los autotransportistas estadounidenses y canadienses, con una excepción: durante un período de tres años a partir del otorgamiento de la autorización permanente, los autotransportistas domiciliados en México aún deberán asegurar que sus vehículos que operen fuera de la zona fronteriza luzcan una calcomanía válida de la CVSA. Estas calcomanías tienen una validez de 90 días.

OPERACIONES DE AUTOTRANSPORTISTAS DOMICILIADOS EN MEXICO DENTRO DE LAS MUNICIPALIDADES ESTADOUNIDENSES Y ZONAS COMERCIALES DE LA FRONTERA ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO

TRÁMITE PARA OBTENCIÓN DE UN CERTIFICADO DE REGISTRO

Los autotransportistas domiciliados en México que deseen inscribirse para el transporte de carga sólo dentro de las municipalidades estadounidenses de la frontera entre los Estados Unidos y México o dentro de las zonas comerciales de dichas municipalidades, deberán cumplir el trámite de obtención de un Certificado de Registro.

También deberán hacerlo los autotransportistas domiciliados en México que en la actualidad posean un Certificado de Registro de la antigua Comisión de Comercio Interestatal, de la Administración Federal de Carreteras, de la Oficina de Seguridad del Autotransporte o de la Administración Federal de Seguridad del Autotransporte (FMCSA).

El trámite de obtención de un Certificado de Registro consta de tres procesos, a saber: 1) el proceso de solicitud, 2) operaciones con Certificado de Registro provisorio y 3) operaciones con Certificado de Registro permanente. A continuación se describe cada uno de ellos de manera pormenorizada.

TRÁMITE DE SOLICITUD

El trámite de solicitud constituye el primer paso de la gestión del autotransportista para obtener un Certificado de Registro que le habilite para operar en ciudades fronterizas y sus zonas comerciales. Para completarlo en forma debida, el solicitante debe completar correctamente el paquete de solicitud de un OP-2, pagando un derecho por presentarla. Los autotransportistas domiciliados en México que al presente posean certificados de registro para operación en zonas comerciales deberán presentar una nueva solicitud a la FMCSA antes del 20 de octubre de 2003, para poder continuar sus operaciones. Quienes vuelvan a solicitar un Certificado de Registro permanente no deberán pagar el derecho de solicitud de US$300.

He aquí la secuencia del trámite de solicitud:

1. Obtención de una copia del paquete de formatos para OP- 2 (MX) - Los autotransportistas domiciliados en México pueden obtener una copia del paquete de formatos 1) por correo llamando al teléfono del servicio de información de la FMCSA (001-800-832-5660, desde México o 1-800-832-5660 desde los Estados Unidos) y solicitando un paquete de solicitud de OP-2, o 2) por intermedio del sitio de la FMCSA en la Internet, dirigiéndose a *www.fmcsa.dot.gov*.

2. Asistencia a un seminario de un día sobre los requisitos de seguridad en los Estados Unidos (optativa) - La FMCSA ofrece un seminario de un día sobre los requisitos estadounidenses de seguridad vial para los autotransportistas domiciliados en México que deseen obtener permiso o un Certificado de Registro para operar en los Estados Unidos. En el seminario se brinda una noción del reglamento estadounidense de seguridad y de los procesos para la obtención del permiso o los certificados de registro. La información que se provee en el seminario será valiosa para el transportista a fin de completar los formatos de solicitud y prepararse para la auditoría de seguridad. Si bien la participación en dicho seminario no es obligatoria, se insta a los autotransportistas a que lo hagan. La información acerca de la fecha y lugar de los seminarios programados se suministrará a las asociaciones de autotransportistas mexicanos, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a los conductores de camiones en los principales cruces fronterizos.

3. Compleción de la solicitud – El paquete de formatos de solicitud está impreso en español y en inglés **pero el solicitante deberá redactar sus respuestas en inglés**. Es sumamente importante que el autotransportista suministre toda la información requerida y complete todos los formatos para su envío por correo. Se devolverá a los remitentes las solicitudes donde se haya omitido información. La información que conste en la solicitud se verificará recurriendo a varias bases de datos de los Estados Unidos y de México, para comprobar que el autotransportista esté habilitado para solicitar el Certificado de Registro.

4. Presentación de la solicitud – Los solicitantes deberán presentar a la FMCSA los documentos y el pago de derecho, de esta forma:

a. **Solicitud de OP-2**: Original y una copia debidamente llenado del Formato OP-2 de la solicitud para Mexicanos de Certificado de Registro de autotransportistas extranjeros y autotransportistas privados extranjeros, conforme a los términos del 49 U.S.C. 13902, con todos los anexos y declaraciones necesarias.

b. **Informe de identificación del autotransportista (Formato MCS-150)**: Un formato MCS-150 completo y firmado. El MCS-150 suministra información básica sobre las operaciones del autotransportista, necesaria para el mantenimiento de la base de datos censales de la FMCSA.

c. **Designación de agentes para recibir las notificaciones de actos procesales (Formato BOC-3)**: El autotransportista debe suministrar el Formato BOC-3, debidamente fechado y firmado, de designación de agentes para el servicio de proceso, o recurrir a los servicios de un agente que preste dicho servicio y que llenará este Formato BOC-3 y presentarlo en forma electrónica dentro de un plazo de 90 días. Deberá consignar en el Formato BOC-3 el domicilio completo de la persona (o las personas) designada como agente (o agentes), a los efectos de recibir las notificaciones de acciones de aplicación. Debe designarse una persona por cada estado en el cual pueda operar el solicitante. **Éste no podrá iniciar sus operaciones a menos que se haya dado entrada al Formato BOC-3 en la FMCSA.**

d. **Derecho de presentación**: Salvo en el caso de los autotransportistas que hayan pagado el derecho, deberá pagarse US$300 por **cada** clase de inscripción que se solicite (por ejemplo contrato, bienes comunes o bienes del hogar) en dólares estadounidenses y en un banco de los Estados Unidos a la orden de la FMCSA mediante cheque, giro o tarjeta de crédito.

La solicitud completa y el pago del derecho deberán remitirse a la Oficina Transfronteriza de la FMCSA (si se paga con tarjeta de crédito) o la casilla postal de la FMCSA (si se paga con cheque o giro). Las direcciones son estas:

Oficina Transfronteriza de la FMCSA
FMCSA Trans-Border Office
2297 Niels Bohr Ct., Suite 204
San Diego, CA 92154

Direcciones de la casillas postales de la FMCSA
PARA ENTREGA REGULAR:
Federal Motor Carrier Safety Administration
P.O. Box 409934
Atlanta, GA 30384-9934

SÓLO PARA CORREO EXPRESO:
Bank of America, Lockbox 409934
6000 Feldwood Road
3rd Floor East
College Park, GA 30349

5. Comprobante de seguro – Al autotransportista no se le exige la presentación de un comprobante de posesión de seguro cuando remite su solicitud. Empero, si se le concede un Certificado de Registro, en cada uno de sus vehículos que cruce la frontera deberá encontrarse:

- Un formato MCS-90, del DOT, válido, y
- comprobante de seguro vigente, ya sea para el viaje (cobertura por 24 horas o más) o permanente.

6. Aprobación de la solicitud de OP-2 – A los solicitantes que hayan cumplido todos los requisitos de compleción de sus solicitudes de OP-2, la FMCSA les comunicará por escrito la aprobación de su solicitud. El autotransportista también recibirá 1) un Certificado de Registro provisorio que le permitirá operar en zonas comerciales por espacio de 18 meses y un número del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT).

7. Exhibición del número del USDOT - El número del USDOT deberá exhibirse en ambos lados de cualquier vehículo que vaya a circular en los Estados Unidos, antes de que pueda darse comienzo a sus operaciones.

OPERACIÓN CON CERTIFICADO DE REGISTRO PROVISORIO

La FMCSA ha establecido un sistema de control de seguridad y cumplimiento a fin de ayudar a determinar si los autotransportistas domiciliados en México que operan entre puntos en México y las zonas comerciales fronterizas, se ciñen al reglamento de seguridad pertinente y operan con seguridad. Los dos elementos centrales del sistema de control son 1) evaluación de la seguridad por medio de una auditoría (generalmente, en el lugar) y 2) control del desempeño en las carreteras mediante frecuentes inspecciones al lado de la carretera. A continuación se analiza cada uno de esos elementos.

A. Auditoría de seguridad de la FMCSA - Todos los autotransportistas domiciliados en México que deseen obtener un Certificado de Registro permanente para operar en las zonas comerciales fronterizas, deberán salvar satisfactoriamente una auditoría de seguridad practicada por la FMCSA. Esta auditoría consiste en un examen de los datos sobre seguridad concernientes al autotransportista, un análisis de los documentos requeridos del autotransportista y una entrevista del responsable de seguridad del autotransportista con un auditor calificado de seguridad. He aquí los pasos que componen este aspecto del proceso de solicitud:

1. Preparación para la auditoría - Los autotransportistas domiciliados en México que aspiren a la obtención de un Certificado de Registro permanente para operar en zonas comerciales fronterizas, en algún momento durante el período provisional de 18 meses deberán someterse a una auditoría de seguridad de la FMCSA y **superarla** satisfactoriamente. La FMCSA recomienda que, en preparación para dicha auditoría, los autotransportistas mexicanos:

- Obtengan una copia del paquete de asistencia técnica y educacional (ETA) de la FMCSA por medio de la Internet, dirigiéndose a www.fmcsa.dot.gov/factfigs/eta/index.html (en inglés) *o* *www.fmcsa.dot.gov/spanish/ETA(SP)/index.html* (en español).

- Asistan al seminario de un día para autotransportistas mexicanos

- Se familiaricen con el reglamento federal de seguridad para el autotransporte (Federal Motor Carrier Safety Regulations - FMCSRs) y con las regulaciones sobre materiales peligrosos (Hazardous Materials Regulations - HMRs), si es pertinente, que pueden obtenerse en este sitio de la Internet: *www.fmcsa.dot.gov.rulesregs/fmcsrhome.htm*

2. Programación de la auditoría - La oficina de división de la FMCSA a cuya jurisdicción corresponda el domicilio comercial del autotransportista entrará en contacto con éste para

acordar la fecha y lugar de realización de la auditoría. La FMCSA también notificará a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) la fecha y lugar de la auditoría de seguridad y representantes de la SCT podrán participar en dicho trámite. La FMCSA podrá llevar a cabo su auditoría en el terreno del domicilio comercial del autotransportista o en otro lugar designado de mutuo acuerdo. Se notificará al interesado, por carta, la fecha y lugar donde se llevará a cabo la auditoría.

3. Participación en la auditoría – La auditoría de seguridad tiene por objeto educar al autotransportista en cuanto al cumplimiento de las FMCSR y las HMR y determinar los aspectos en los cuales el autotransportista se encuentre en omisión. El auditor de seguridad formulará una serie de preguntas relativas a las prácticas de salvaguardia del autotransportista y a su desempeño en materia de seguridad, para asegurar la atención a todos los aspectos aplicables de las FMCSR y las HMR. Se repasarán aspectos concernientes a calificación de los conductores, manejo de un vehículo automotor, horas de servicio, inspecciones, reparaciones y mantenimiento, transporte y señalización de materiales peligrosos, uso y comprobación de sustancias controladas y alcohol, normas de las licencias de conducción comerciales y responsabilidad financiera. Al término de la auditoría, se entregará al autotransportista una relación de las deficiencias que pueda haberse constatado y recomendaciones para subsanarlas. Dentro de un plazo de 45 días contados a partir de conclusión de la auditoría, la FMCSA notificará por escrito al autotransportista si fue aprobado o reprobado.

4. Aprobación de la auditoría – Si mediante la auditoría se comprueba que el autotransportista cumple con las FMCSR y cuenta con controles básicos de administración de seguridad que funcionan adecuadamente, recibirá una clasificación aprobatoria. Su Certificado de Registro provisorio seguirá vigente y la FMCSA controlará de cerca su desempeño hasta el término del período de 18 meses

5. Reprobación en la auditoría – Si el transportista resulta reprobado en la auditoría por problemas de seguridad, falta de controles adecuados de administración de seguridad o incumplimiento de las FMCSR, la FMCSA le comunicará la suspensión de su registro efectiva a los 15 días de fecha de notificación, a menos que dentro de un plazo de 10 días el transportista demuestre que la auditoría adolece de errores sustanciales. Si el transportista no demuestra que en la auditoría de seguridad se ha incurrido en errores sustanciales, la FMCSA emitirá una orden de suspensión de su Certificado de Registro provisorio y notificará al transportista que, a menos que presente pruebas de haber tomado las medidas correctivas apropiadas dentro de un plazo de 30 días contados a partir de la fecha de la orden, el Certificado de Registro provisorio será revocado.

B. Control del desempeño al lado de la carretera – Durante los 18 meses siguientes al otorgamiento de un Certificado de Registro provisorio, la FMCSA observará el desempeño de seguridad de los autotransportistas domiciliados en México en las carreteras y lo evaluará por medio de un sistema exhaustivo de control del desempeño, cuyos principales aspectos se enumera a continuación.

1. El uso de cartas expeditas para advertir a los autotransportistas sobre problemas en materia de seguridad – A los autotransportistas domiciliados en México que incurran en infracciones comprobadas en el curso de inspecciones en la carretera o por otros medios, se les podrá someter a una auditoría expedita de seguridad (si no ha sido objeto de una), a un examen de cumplimiento o se les podrá ***entregar una carta de acción expedita*** donde consten las infracciones comprobadas y se les exija que den cuenta por escrito de las acciones que tomen para corregir las deficiencias. He aquí las infracciones concretas que pueden dar motivo para una carta de deficiencia:

- El uso de los servicios de un conductor que no posea una Licencia de Conducción Comercial válida (CDL) o Licencia Federal de Conductor (LF);

- El uso de vehículos que hayan sido colocados fuera de servicio (OOS) por infracciones de fuera de servicio establecidas por el Alianza de Seguridad de Automotores Comerciales (CVSA) sin que se les haya practicado las reparaciones requeridas;

- La implicación, por acción u omisión del autotransportista, en un accidente relacionado con materiales peligrosos (HM) en los Estados Unidos, que haya tenido lugar en una carretera donde se controle el volumen de ciertos materiales de esa índole;

- La implicación, por acción u omisión del autotransportista, en dos o más accidentes relacionados con materiales peligrosos en los Estados Unidos;

- El uso de los servicios de un conductor que haya rendido resultado positivos en pruebas de consumo de drogas o alcohol, o que rehuse someterse a pruebas de esa clase;

- La operación, dentro de los Estados Unidos, de un vehículo que no esté asegurado conforme a lo requerido por el 49 CFR, parte 387;

- El uso de los servicios de un conductor o de un vehículo con una clasificación de fuera de servicio de por lo menos 50% sobre la base de tres inspecciones dentro de un período de 90 días consecutivos.

La falta de respuesta a una solicitud de una agencia de contestación demostrativa de la toma de medidas correctivas dentro de un plazo de 30 días, podrá determinar la suspensión del Certificado de Registro provisorio extendido al autotransportista hasta que se haya remitido a la FMCSA la prueba solicitada de la adopción de esas medidas. Las auditorías de seguridad expeditas y el uso de las cartas de acción expeditas sólo se aplicarán durante el período de control de 18 meses.

OPERACIÓN CON CERTIFICADO DE REGISTRO PERMANENTE

A los autotransportistas domiciliados en México que demuestran niveles aceptables de desempeño en materia de seguridad y hayan sido aprobados en la auditoría se les notificará que su Certificado de Registro se ha tornado permanente al cabo del período provisorio de 18 meses. Los autotransportistas domiciliados en México que se hayan hecho acreedores a un Certificado de Registro permanente deberán cumplir los mismos requisitos y procedimientos operativos que los autotransportistas estadounidenses y canadienses.

MARCAR LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES COMERCIALES CON EL NOMBRE DEL AUTOTRANSPORTISTA Y EL NÚMERO DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE EE.UU. (USDOT).

Todos los vehículos comerciales deben estar marcados en ambos lados del vehículo con el nombre del autotransportista y el número del USDOT. He aquí ejemplos de números del USDOT:

Autotransportistas estadounidenses y canadienses 1234567
Autotransportistas domiciliados en México que operen
dentro de zonas comerciales estadounidenses 1234567Z
Autotransportistas domiciliados en México que operen
fuera de zonas comerciales estadounidenses 1234567X

Todos los vehículos automotores comerciales (tal como se definen en 49 CFR - Sección 390.5) **que se agreguen a la flota de una empresa de autotransporte después del 3 de julio de 2000** y operados en actos de comercio interestatal e internacional deben cumplir los requisitos abajo mencionados antes de que puedan ser utilizados en caminos públicos en los EE.UU.

Nombre legal o nombre comercial de la empresa tal como figura en el Informe de Identificación de Empresas de Autotransporte (Formato MCS-150) y remitido al Departamento de Transporte de los EE.UU.

Carlos
Trucking, Inc.
USDOT 123456

Número de identificación de empresa de autotransporte asignado por la FMCSA, precedido por las letras "USDOT".

Nota: Si en el vehículo automotor comercial aparece el nombre de alguna persona que no sea el transportista operador, el vehículo debe lucir el nombre legal o un único nombre comercial del autotransportista operador, tal como figuren en el Formato MCS-150. El nombre y el número asignados por el Departamento de Transporte de los EE.UU. al transportista operador deben ser precedidos por las palabras "operado por".

Don Amigo Van Lines
Operated by:
Carlos Trucking
USDOT: 123456

Tamaño, forma, ubicación y color de las marcaciones:

Las marcaciones deben:

- Aparecer en ambos lados del vehículo automotor comercial (CMV) autopropulsado.
- Estar realizada en letras que contrasten marcadamente en color con el fondo en el que hayan sido estampadas las letras.
- Ser fácilmente legible en horas de luz natural a una distancia de 50 pies (15.24 metros), estando el vehículo estacionado.
- Ser cuidadoso y mantenido en forma que mantenga la legibilidad arriba descripta.

Las marcaciones pueden:

- Ser pintada en el vehículo.
- O consistir en un artefacto removible, si el mismo cumple los requisitos de identificación y legibilidad.

- **Plazo hasta el 3 de julio de 2002:** A más tardar el 3 de julio de 2002 todos los vehículos automotores comerciales que formen parte de la flota que posea una empresa de autotransporte marcados con un número de ICCMC deben cumplir los requisitos mediante las marcaciones del vehículo con el número de identificación de empresa de autotransporte asignado por la FMCSA, precedido por las letras "USDOT".

    - **Plazo hasta el 5 de julio de 2005:** Todos los vehículos automotores comerciales que formen parte de la flota que posea una empresa de autotransporte al 3 de julio de 2000, y que no hayan sido marcados con el nombre legal o el nombre comercial pertinentes, que figuren en el Informe de Identificación de Empresa de Autotransporte (Formato MCS-150) en ambos lados de los vehículos automotores, deberán lucir el nombre legal o el nombre comercial que se les haya dado en el Formato MCS-150 a más tardar el 5 de julio de 2005.

    - Vehículos sumados al parque del autotransportista en y tras el 3 de julio de 2000, deberán cumplir los requisitos antes de poner en el servicio.

OBTENER SEGURO DE RESPONSABILIDAD PÚBLICA PARA OPERAR EN LOS ESTADOS UNIDOS

Conforme a la reglamentación vigente, las empresas de autotransporte mexicanas autorizadas para operar en las zonas comerciales de los Estados Unidos están obligadas a obtener cobertura de seguro para períodos de 24 horas o más, por las sumas previstas en 49 CFR 387.11. Por "responsabilidad pública" se entiende responsabilidad frente al lesiones personales, daños

materiales y restauración del medio ambiente. Los autotransportistas mexicanos están obligados asimismo a poseer y llevar en la cabina del camión un formato llenado de endoso de seguro MCS-90 para empresas de autotransporte y una tarjeta de identificación del seguro adjunta, una carpeta o documento similar que indique las fechas de cobertura, emitido por una empresa de seguros calificada.

Los autotransportistas mexicanos autorizadas para operar más allá de las zonas comerciales comprendidas en los Estados Unidos deben poseer y mantener un seguro de responsabilidad por lesiones corporales y por daños materiales, por las sumas previstas en 49 CFR 387.303. El autotransportista está obligado a tener una compañía de seguros que está habilitado en los EE.UU., presentar comprobante de seguro a la FMCSA y llevar a bordo de sus vehículos prueba de este seguro, incluyendo:

(1) Prueba aceptable de que posee el seguro preceptivo contra lesiones personales y daños materiales que cubra la operación de la empresa en el período en que se encuentre en los Estados Unidos.

(2) Documento de endoso (Formato MCS-90).

Conforme a lo preceptuado por 49 CFR 366.4, el autotransportista debe presentar en la FMCSA el Formato BOC-3, o sea, el formato para la designación de agente (s) en los Estados Unidos para recibir las notificaciones de actos procesales (Agentes pare el Servicio de Proceso), a falta de lo cual no podrá expedirse un certificado de registro.

La FMCSA no proporciona copias de formato de seguros. Para obtener más información sobre los niveles mínimos de responsabilidad financiera ingrese en el siguiente sitio web: **http://diy.dot.gov** o llame al (202) 358-7028 o al (202) 358-7029.

Niveles Mínimos de Responsabilidad Financiera (FMCSR, Parte 387)

www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/387menu.htm

Empresas de Autotransporte de Bienes

Las empresas de autotransporte de bienes que operen vehículos automotores comerciales en actividades de comercio interestatal, internacional o intraestatal, y los arrendadores de servicios de autotransporte de pasajeros que operen en actividades de comercio interestatal o internacional deben contar por lo menos con el monto mínimo de seguros requerido por la ley.

Tipo de vehículo :	De alquiler (en actividades de comercio interestatal o internacional, con una clasificación de peso bruto vehicular no menor de 10,000 libras).
Producto transportado:	Bienes (no peligrosos).
Monto:	US$750,000

Tipo de vehículo:	De alquiler y privado (en actividades de comercio interestatal o internacional, con una clasificación de peso bruto vehicular no menor de 10,000 libras).
Producto transportado:	Substancias peligrosas, conforme a la definición de 49 CFR 171.8, transportadas en tanques de carga, tanques portátiles o vehículos de tipo tolva, con capacidades de más de 3.500 galones de agua; o materiales a granel de las Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3; materiales de la zona de peligro A de la División 2.3, o materiales de peligro de la Zona A del Grupo de Envasado 1 de la Division 6.1; materiales a granel de la División 2.1 ó 2.2; o material de Clase 7 en cantidades controladas en la ruta terrestre correspondiente, conforme a la definición de 49 CFR173.403.
Monto:	US$5,000,000

Tipo de vehículo:	De alquiler y privado (en actividades comerciales interestatales e internacionales, en cualquier cantidad, o en actividades de comercio intraestatales, sólo granel; con una clasificación de peso bruto vehicular no menor de 10,000 libras).
Producto transportado:	Petróleo mencionado en 49 CFR 172.101; residuos peligrosos, materiales peligrosas definidas en 49 CFR 171.8 y mencionadas en 49 CFR 172.101, pero no mencionadas en los puntos (2), supra, o (4), infra.
Monto:	**US$1,000,000**

Tipo de vehículo:	De alquiler y privado (en actividades comerciales interestatales e internacionales, con una clasificación de peso bruto vehicular no menor de 10,000 libras).
Producto transportado:	Cualquier cantidad de explosivos Clase A o B; cualquier cantidad de gas venenoso (Veneno A) o materiales radioactivos en cantidades controladas en la ruta terrestre de que se trate conforme a la definición que aparece en el párrafo 173.455.
Monto:	US$5,000,000

Autotransporte de Pasajeros
www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/38733.htm#387.33

Reseña de límites, responsabilidad pública para empresas de autotransporte contratado de pasajeros que operen en actividades de comercio interestatal o internacional: responsabilidad financiera, niveles mínimos:

Capacidad de pasajeros sentados de los vehículos

- Cualquier vehículo con una capacidad no menor de 16 pasajeros sentados: US$5,000,000

- Cualquier vehículo con una capacidad de hasta 15 pasajeros sentados: US$1,500,000 [salvo lo previsto en 49 CFR 387.27(b)]

REGLAMENTO FEDERAL DE SEGURIDAD DEL AUTOTRANSPORTE

A continuación se destacan las disposiciones del FMCSR. Para examinar en su totalidad el texto de los FMCSR, visite nuestro sitio web en
www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/FMCSRsguide.htm

Esta reglamentación comprende normas referentes a Uso y Pruebas de Substancias Controladas y Alcohol, Normas, Requisitos y Sanciones sobre Licencias Federales; Procedimientos de seguridad sobre aptitudes; Normas de Prácticas para Procedimientos de Seguridad de Empresas de Autotransporte y Materiales Peligrosos; Niveles Mínimos de Responsabilidad Financiera para las Empresas de Autotransporte; Reglamentos Federales de Seguridad del Autotransporte; Calificaciones Generales de Conductores; Conducción de Vehículos Automotores Comerciales; Repuestos y Accesorios necesarios para una Operación Segura; Horario de Servicio de los Conductores; Inspección, Reparación y Mantenimiento; Transporte de Materiales Peligrosos; Normas sobre Conducción y Estacionamiento de Vehículos, y Transporte de Trabajadores Migrantes.

Las siguientes secciones contienen aspectos destacados de esas normas. Cabe repetir en este caso que si bien hemos hecho todo lo posible para asegurarnos de que la información que proporcionamos sea completa y precisa, no se pretende que la misma sustituya a las normas publicadas por los organismos pertinentes. Este documento se limita a parafrasear las normas de los Reglamentos Federales de Seguridad del Autotransporte publicados en el Título 49 del Código de Reglamentos Federales de los EE.UU. Su contenido no puede tomarse como sustituto del texto oficial. Las normas reglamentarias dictadas por el Departamento de Transporte de los EE.UU. y su Administración Operativa están publicados en el Registro Federal y compilados en el Código de Reglamentos Federales (CFR, en sus siglas en inglés) de los EE.UU. Pueden adquirirse ejemplares de los volúmenes pertinentes del CFR en formato de libro dirigiendo los

pedidos al Superintendente de Documentos de la Imprenta Oficial de los EE.UU. (cuyo sitio en la Internet es **www.access.gpo.gov**), o puedan consultarse en muchas bibliotecas.

Requisitos generales (FMCSR, Parte 390)
www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/390menu.htm

Los Reglamentos Federales de Seguridad del Autotransporte se aplican a todos los empleadores, empleados y vehículos automotores comerciales que transportan bienes o pasajeros en actividades de comercio interestatales.

¿Cómo define la FMCSA a los vehículos automotores comerciales? Todo vehículo autopropulsado o de tracción utilizado en una carretera en actividades de comercio interestatal para transportar pasajeros o bienes, cuando el vehículo:

- Tiene una clasificación de peso bruto vehicular o de peso combinado bruto, o un peso bruto vehicular o un peso combinado bruto de 4,536 kg. (10,001 libras) o más, si esta última cifra fuera mayor, o

- Está diseñado o se utiliza para transportar más de ocho pasajeros (incluido el conductor) a cambio de una remuneración.

- Los conductores de los vehículos destinados o utilizados para transportar entre 9 y 15 pasajeros están actualmente obligado a presentar el Formato MCS-150, marcar sus vehículos con un numero de USDOT y mantener un registro de accidentes. En este momento estos conductores no está sujetos al reglamento de seguridad.

- Está diseñado o se utiliza para transportar más de 15 pasajeros, incluido el conductor, y no se utiliza para transportar pasajeros a cambio de una remuneración,

- O es utilizado para transportar cierta cantidad de materiales peligrosos que requieren la colocación de carteles.

Calificación de conductores (FMCSR, Parte 391)
www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/391menu.htm

Las empresas de autotransporte deben cerciorarse de que todos los conductores de vehículo automotores comerciales cumplen los requisitos mínimos:

- Deben tener por lo menos 21 años de edad [391.11(b)]
- Deben hablar y leer inglés con capacidad suficiente para conversar con el público en general, comprender los signos y señales de tránsito por carretera, responder a preguntas oficiales, estar en condiciones de efectuar asientos legibles en informes y registros [391.11(b)].
- Deben poder operar con seguridad el tipo de vehículos automotores comerciales que les sean asignados [391.11(b)].

- Deben estar en condiciones de cargar en forma segura y bloquear, atar y asegurar adecuadamente la carga [392.9].
- Deben poseer sólo una licencia válida para operador de vehículos automotores comerciales o las Licencias Federales respectivas.
- Deben aprobar una prueba de carretera para conductores o equivalente [391.11(b)].
- Deben estar físicamente calificados para conducir y poseer un certificado médico válido (El certificado médico forma parte de las Licencias Federales. No es necesario llevar un documento de certificación médica separado) [391.41].
- No deben estar "descalificados" (véase 383.51 y 391.15) para conducir un vehículo automotor comercial [391.11(b)].
- Las empresas de autotransporte deben mantener un registro de calificación de conductor para cada conductor regularmente empleado [391.51].

Normas sobre licencias para conductores comerciales (FMCSR, Parte 383)

www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/383menu.htm

En la Parte 383 se establecen normas que:

- Exigen una adecuada calificación de los conductores comerciales.
- Les impone la obligación de poseer una única licencia válida para conductores (licencia de conductor comercial o CDL, en sus siglas en inglés).
- Declaran descalificados a los conductores que no operan en forma segura vehículos automotores comerciales (CMV, en sus siglas en inglés).

Estados Unidos reconoce en su territorio la Licencia Federal Internacional, en sustitución de los requisitos para una Licencia de Conductor Comercial de los EE.UU. (CDL, en sus siglas en inglés). Visite el sito web de la FMCSA en **www.fmcsa.dot.gov/safetyprogs/cdl.htm** o consulte la Parte 383 de los FMCSR.

Los conductores deben tener una CDL (o una Licencia Federal) si operan en actividades de comercio interestatal, intraestatal o internacional y conducen un vehículo [383.23] que cumple cualquiera de los criterios siguientes:

- Tiene un clasificación de peso bruto combinado de 11,794 kg. (26,001 libras) o más, incluida una unidad remolcada con una clasificación de peso bruto vehicular de más de 4,536 kg. (10,000 libras).
- Tiene una clasificación de peso bruto vehicular no menor de 26,001 libras.
- Diseñado a transportar por lo menos 16 pasajeros, incluido el conductor.
- Que transporte cierta cantidad de materiales peligrosos que requieran la colocación de carteles.

Los conductores deben notificar a sus empleadores por escrito cuando sean procesados por una infracción de tránsito [383.31].

Los conductores serán descalificados cuando conduzcan estando procesados por algunas de las siguientes infracciones [383.51]:

- Conducir un vehículo comercial estando bajo la influencia del alcohol, una droga descalificante u otra sustancia peligrosa controlada.

- Abandonar la escena de un accidente en que haya tomado parte un vehículo comercial.

- Utilizar un vehículo comercial para cometer un delito grave.

- Utilizar un vehículo comercial para cometer graves infracciones de tránsito.

- Utilizar un vehículo comercial para violar una orden de Fuera de Servicio.

- Utilizar un vehículo comercial para violar una ley o reglamento federal, estatal o local referente a determinadas transgresiones en un paso a nivel de encrucijada ferroviaria-carretera.

Reglamento de Uso y Pruebas de Substancias Controladas y Alcohol (FMCSR, Parte 382) www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/382menu.html

En la Parte 382 se establecen normas que obligan a los empleadores y a los conductores de vehículos automotores comerciales a establecer y participar en un programa de pruebas de substancias controladas y alcohol, cuya finalidad es contribuir a prevenir accidentes y lesiones resultantes del uso indebido de alcohol o del uso de substancias controladas por parte de conductores de vehículos automotores comerciales.

Los empleadores y conductores deben cumplir las normas sobre pruebas de substancias controladas y alcohol si operan un vehículo automotor comercial en actividades de comercio en cualquier estado, [382.103a], y están sujetos al cumplimiento de:

- Los requisitos para el otorgamiento de licencias para conductores comerciales (CDL en sus siglas en inglés) de la Parte 383 [382.103(a)(1)].

- Los requisitos para la obtención de la Licencia Federal [382.103(a)(2)].

Los empleadores deben cerciorarse de que todas las pruebas de alcohol y substancias controladas realizadas conforme a lo dispuesto en esta parte cumplen los procedimientos estipulados en la Parte 40 (Procedimientos de Pruebas de Drogas en el Lugar de Trabajo en Materia de

Transporte). Las disposiciones de la Parte 40 de este título es aplicable a los empleadores en virtud de lo dispuesto en la Parte 382 [382.105] **www.dot.gov/ost/dapc/regulations.html**

Agentes de Servicios: Las normas sobre Exclusión de Intereses Públicos prohiben a los empleadores utilizar agentes de servicios a quienes el Departamento de Transporte de los EE.UU. haya prohibido realizar pruebas de drogas y alcohol para entidades reguladas por el Departamento de Transporte [382.117]. NOTA: Este es un nuevo requisito propuesto en la Notificación de Proyecto de Normas del 30 de abril de 2001.

Disposición sobre dispensa de suspensión ["standdown, en inglés] : Los empleadores pueden solicitar dispensa para suspender [*standdown*] un empleado antes de que el Revisor Médico (*Medical Review Officer* o MRO, en sus siglas en inglés) haya completado el proceso de verificación, en la medida en que el empleador cumpla los procedimientos de 49 CFR 40.21 [382.119]. NOTA: Este es un nuevo requisito propuesto en la Notificación de Proyecto de Normas del 30 de abril de 2001.

Prohibiciones: Ningún conductor o empleador puede violar las prohibiciones de la Subparte B de la Parte 382:

- Prohibiciones referentes al uso indebido de alcohol [382.201- 382.209].

- Prohibiciones referentes a negativa de someterse a una prueba de alcohol o substancias controladas [382.211].

- Prohibiciones referentes a la utilización de substancias controladas [382.212- 382.215].

Tipos de pruebas: Los empleadores y los conductores deben cerciorarse de que los siguientes tipos de pruebas se realizan conforme a lo dispuesto por la Subparte C de la Parte 382:

- **Pruebas de solicitud de empleo.** Antes de que un conductor cumpla por primera vez una función delicada desde el punto de vista de la seguridad, debe someterse a una prueba de substancias controladas de solicitud de empleo, y el empleador debe haber recibido el resultado negativo confirmado de la misma [382.301]. *NOTA: En la NPRM del 30 de abril de 2001 se propone autorizar a los empleadores a realizar pruebas voluntarias de alcohol de solicitud de empleo conforme a las normas de pruebas de la empresa, que sean compatibles con las disposiciones de 49 CFR, Parte 40.*

- **Pruebas de post-accidente.** Con la mayor prontitud posible tras un accidente en que tome parte un vehículo automotor comercial que opere en un camino público en actividades de comercio, el empleador deberá someter al conductor sobreviviente a pruebas de alcohol y substancias controladas [382.303].

- **Pruebas aleatorias.** Todo empleador y todo conductor debe cumplir las normas sobre pruebas aleatorias [392.305].

- **Sospecha razonable.** Los empleadores exigirán a los conductores que se sometan a pruebas de alcohol o substancias controladas cuando tengan razonables sospechas para creer que el conductor ha violado las prohibiciones correspondientes [382.397].

- **Prueba de reincorporación al trabajo.** Los empleadores deben cerciorarse de que antes que un conductor se reincorpore al trabajo que requieran el cumplimiento de tareas delicadas desde el punto de vista de la seguridad tras realizar una conducta prohibida se someta a una prueba de detección de alcohol y substancias controladas previa a la reincorporación a las funciones [382.309].

- **Prueba de seguimiento.** Los empleadores deben asegurarse de que el conductor que necesite asistencia para resolver problemas vinculados con uso indebido de alcohol o uso de substancias controladas se someta a pruebas de seguimiento sin previo aviso [382.311].

Mantenimiento de registros. Los empleadores deben mantener registros de sus programas de prevención del uso indebido de alcohol y del uso de substancias controladas [382.401].

- Los empleadores deben preparar y mantener un resumen de los resultados de sus programas de pruebas de detección de alcohol y substancias controladas [382.403].

- Si son notificados, los empleadores deben preparar y presentar anualmente información resumida correspondiente al año civil [382.403(b)].

Historial anterior sobre alcohol y substancias controladas. Los empleadores deberán solicitar información a los empleadores del conductor en los dos últimos años acerca del historial de este último en relación con el alcohol y las substancias controladas [382.413].

Material educativo. Los empleadores deberán proporcionar material educativo que explique los requisitos de las pruebas de detección de substancias controladas y alcohol [382.601].

Capacitación de supervisores. Los empleadores deberán asegurarse de que los supervisores designados reciban 60 minutos de capacitación sobre alcohol y 60 minutos de capacitación sobre substancias controladas a fin de reconocer indicadores físicos, de comportamiento, de habla y de desempeño de probable uso indebido de alcohol y uso de substancias controladas [382.603]

Derivación a profesionales especializados en abuso de substancias controladas. Los conductores que incurran en conductas prohibidas por los reglamentos de pruebas de detección de drogas y alcohol deben ser derivados a un profesional en abuso de substancias y cumplir el subsiguiente tratamiento o las recomendaciones educativas respectivas [382.605].

Conducción de vehículos automotores (FMCSR, Parte 392)

www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/392menu.htm

- Ningún conductor puede operar un vehículo si está cansado o enfermo [392.3].

- Ningún conductor puede poseer, estar bajo la influencia de, o utilizar, drogas legales o ilegales que comprometan la seguridad de la conducción del vehículo [392.4].

- Se prohibe a los conductores consumir o estar bajo la influencia de alcohol dentro de las cuatro horas siguientes a la entrada en servicio, y en todo momento estando en servicio. Se prohibe a los conductores estar en posesión de alcohol mientras prestan servicios [392.5].

- Las cargas deben ser adecuadamente cargadas y aferradas [392.9].

- Los conductores de autobuses que transporten pasajeros, y los conductores de vehículos que transporten determinadas categorías o divisiones de materiales peligrosos deben detenerse en los cruces ferroviarios y cerciorarse, antes de trasponerlos, de que no se acerque ningún tren. Además, los conductores de esos vehículos no deben hacer cambios al atravesar vías férreas [392.10].

- Los conductores deben utilizar cinturones de seguridad al operar vehículos automotores comerciales [392.16].

- Al detenerse en una cuesta o carretera deben utilizarse señales de emergencia [392.22].

- Deben colocarse dispositivos de alerta en lugares específicos [392.22b].
  - Las empresas de autotransporte y sus conductores deberán abstenerse de utilizar detectores de radar [392.71].

Horario de servicio (generalidades) (FMCSR, Parte 395)

NOTA: Para las Nuevas Horas de Servicio del 2004, visite: http://www.fmcsa.dot.gov/español/new_hos_sp.htm

Regla de las 14 horas [395.3]

- Las empresas de autotransporte no deben permitir ni exigir a los conductores que conduzcan, y los conductores deben abstenerse de operar sus vehículos, durante más de once horas, tras diez horas consecutivas de descanso.

Regla de las 14 horas [395.3]

- Las empresas de autotransporte no deben permitir ni exigir a los conductores que conduzcan, y los conductores deben abstenerse de operar sus vehículos, durante ningún período posterior a la prestación de servicios durante 14 horas, tras diez horas consecutivas de descanso.

Regla de las 60/70 horas [395.3]

- Las empresas de autotransporte no deben permitir ni exigir a los conductores que conduzcan, y los conductores deben abstenerse de operar sus vehículos, durante período alguno, después de haber prestado servicios durante 60 horas en siete días consecutivos cualesquiera cuando la empresa de autotransporte no opere vehículos automotores comerciales todos los días de la semana.

- Las empresas de autotransporte no deben permitir ni exigir a los conductores que conduzcan, y los conductores deben abstenerse de operar sus vehículos, durante período alguno, después de haber prestado servicios durante 60 horas en siete días consecutivos cualesquiera cuando la

empresa de autotransporte no opere vehículos automotores comerciales todos los días de la semana.

- Un chofer puede reiniciar un periodo de 7/8 días consecutivos después de tomar 34 horas o más fuera de servicio.

Excepción a la Regla de 16-Horas para Chóferes que Transportan Mercancías.
Los chóferes pueden extender el período de 14 horas en servicio por 2 horas adicionales SI:

Son relevados de sus obligaciones de servicio en su lugar normal de trabajo después de completar 5 giras de servicio; Y
Si regresan al lugar de trabajo donde normalmente se reportan y son relevados del servicio dentro de 16 horas; Y
Si no han aplicado esta excepción en los últimos 6 días, excepto después de un reinicio de 34-horas de un periodo de 7/8 días.

Por período de prestación de servicios se entiende todo el tiempo comprendido desde el momento en que el conductor comienza a trabajar o está obligado a estar a la orden para trabajar hasta el momento en que es relevado del trabajo y de toda responsabilidad referente al cumplimiento del mismo. El período de prestación de servicios debe comprender:

(1) Todo el tiempo de permanencia en una planta, terminal, instalación u otro inmueble de una empresa de autotransporte o remisión de cargas, o en cualquier inmueble público, esperando para recibir la autorización de partida, a menos que la empresa de autotransporte haya autorizado al conductor a dejar el servicio.

(2) Todo el tiempo en que se esté inspeccionando, revisando el servicio o acondicionando cualquier vehículo automotor comercial, en cualquier momento.

(3) Todo el tiempo de conducción, tal como se define en el glosario respectivo.

(4) Todo el tiempo, salvo el de conducción, en que se esté en un vehículo automotor comercial, salvo el tiempo en que se esté descansando en un camarote.

(5) Todo el tiempo de carga o descarga de un vehículo automotor comercial, o de supervisión o asistencia en la carga o descarga, de atención de un vehículo automotor comercial que esté siendo cargado o descargado, o que se esté a la orden para operar tal vehículo, o en que se esté entregando o recibiendo recibos de embarques cargados o descargados.

(6) Todo el tiempo dedicado a reparación, obtención de asistencia, o en que se esté a la orden en un vehículo automotor comercial.

(7) Todo el tiempo dedicado a proporcionar una muestra de aliento o especímenes de orina, incluido el tiempo de viaje al lugar de realización del examen, para cumplir con las pruebas aleatorias, de sospechas razonables, posteriores a accidentes o de seguimiento previstas por la Parte 382 de este subcapítulo, cuando lo disponga una empresa de autotransporte.

(8) La realización de cualquier otro trabajo en carácter de empresa de autotransporte, empleado de la misma o al servicio de la misma.

(9) La realización de toda labor remunerada para una persona que no sea una empresa de autotransporte.

Por **tiempo de conducción** se entiende todo el tiempo dedicado al control como conductor de un vehículo automotor comercial en funcionamiento.

Tiempo de descanso: Las paradas para las comidas y otras paradas de rutina efectuadas durante un turno de trabajo pueden registrarse como tiempo de descanso, siempre que:

(1) El conductor haya sido eximido de sus responsabilidades de cuidado y custodia del vehículo, sus accesorios y la carga o los pasajeros que el vehículo transporte.

(2) La duración del período de descanso del conductor debe ser un período finito de suficiente duración como para tener la certeza de que se ha reducido significativamente la fatiga acumulada resultante de la operación de un vehículo automotor comercial (CMV, en sus siglas en inglés).

(3) Si el conductor ha sido dispensado del servicio, del modo que se señala en (1), supra, la duración del período respectivo debe darse a conocer al conductor antes de la partida del mismo, mediante instrucciones escritas emanadas del empleador. No es obligatorio mantener esas instrucciones a bordo del vehículo ni en el lugar principal de operaciones de la empresa de autotransporte.

(4) Durante la detención y durante toda la duración de la misma, el conductor debe tener libertad para realizar las actividades que él elija y para dejar las instalaciones en que esté ubicado el vehículo.

Piezas y accesorios necesarios para una operación segura (FMCSR, Parte 393)

www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/393menu.htm

Todo vehículo automotor comercial debe estar dotado de determinado equipo estándar. Sólo se permite la utilización de otro equipo o accesorios (optativos) si los mismos no reducen la seguridad operativa del vehículo.

Luces

En la Parte 393 se especifica el color, la posición y los tipos de lámparas y reflectores requeridos para los vehículos automotores comerciales. Todas las lámparas y reflectores de vehículos automotores comerciales fabricados después del 7 de marzo de 1989 deben cumplir la Norma Federal de Seguridad para Vehículos Automotores (FMVSS) de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico por Carretera (NHTSA) No. 108 (49 CFR 571.108) en vigencia a la fecha de fabricación. Las lámparas y reflectores de los vehículos automotores comerciales fabricados a más tardar el 7 de marzo de 1989 deben cumplir los requisitos de la Parte 393 o de la FMVSS No. 108 en vigencia a la fecha de fabricación.

Determinados remolques fabricados a partir del 1 de diciembre de 1993 deben tener recubrimiento retrorreflectivo o reflectores de reflejos adicionales para hacerlos más visibles para otros conductores de vehículos en condiciones de visibilidad reducida. Los remolques fabricados antes del 1 de diciembre de 1993 deben tener recubrimiento retrorreflectivo o reflectores adicionales a más tardar el 1 de junio de 2001.[393.11].

Tratándose de remolques fabricados antes del 1 de diciembre de 1993, deben tener en la parte trasera material retrorreflexivo. Los chasis de contenedores intermodales no tienen por qué poseerlos hasta el 1 de diciembre de 2001.

- Todas las lámparas obligatorias deben encenderse al ser activadas en las inspecciones y cuando sea necesario durante la operación regular del vehículo.

    - Todas las lámparas deben estar montadas en forma permanente y segura en una parte permanente del vehículo. Son excepciones las lámparas temporales, como las utilizadas en una operación de desvío o remolque, o montadas en cargas que sobresalgan del vehículo. Las lámparas temporales deben ser fijadas en forma segura.

Frenos
Los vehículos automotores comerciales deben estar equipados con los siguientes sistemas de frenos:

- Un sistema de frenos de servicio que cumpla los requisitos de 49 CFR 393.52, que especifica el rendimiento en cuanto a frenado y inmovilización del vehículo.

- Un sistema de frenos de estacionamiento que cumpla los requisitos de 49 CFR 393.41, que especifica la activación del freno de estacionamiento y el método de mantenimiento de los frenos en la posición de activación.

- Un sistema de freno de emergencia que cumpla los requisitos de 49 CFR 393.52 y que contenga: (1) los atributos de emergencia del sistema de frenos de servicio o (2) un sistema independiente del sistema de frenos de servicio.

- Todo vehículo automotor comercial debe estar equipado con frenos que accionen en todas las ruedas, con las siguientes excepciones:

- Los camiones y tractocamiones con tres o más ejes, fabricados antes del 25 de julio de 1980, no tienen por qué tener frenos en el eje direccional.

    - Los vehículos sometidos a tracción en una operación de desvío-remolque. (No obstante, el vehículo remolcado debe tener frenos en funcionamiento si los frenos del vehículo tractor no permiten detener al vehículo de combinación en las condiciones previstas en la Sección 393.52).
    -

- Todo remolque completo, semirremolque o remolque para postes con un peso bruto de 3.000 libras o menos, siempre que el peso del remolque no supere el 40% del peso del vehículo tractor.

Desenganche y frenado de emergencia
Todos los vehículos utilizados para realizar la tracción de un remolque equipado con frenos que permitan mantener el funcionamiento de los frenos en el vehículo que realiza la tracción en caso de que el remolque se desprenda de él. Entre otros requisitos:

- Todo camión o tractocamión equipado con frenos de aire, cuando sea utilizado para realizar la tracción de otros vehículos equipados con frenos de aire, debe estar en condiciones de activar (manual y automáticamente) los mecanismos de emergencia de los frenos del remolque. Los frenos deben activarse automáticamente cuando la presión de suministro de aire del vehículo que realiza la tracción está comprendida entre 20 y 45 libras por pulgada. El control manual debe ser operado por el conductor desde el asiento del conductor, estando puesto el cinturón de seguridad del asiento. Todo remolque debe estar equipado con frenos que se apliquen automáticamente si el remolque se desprende del vehículo que efectúa la tracción. Los frenos deben mantenerse en la posición de aplicación durante no menos de 15 minutos.

Indicadores de alerta del sistema de frenos
Los autobuses, camiones y tractocamiones deben estar equipados con una señal que alerte al conductor cuando se produce una falla en el sistema de frenos de servicio del vehículo. Este requisito de la señal comprende a los sistemas de frenos hidráulicos, sistemas de frenos de aire, sistemas de frenos de vacío y frenos hidráulicos aplicados o asistidos por aire o vacío.

Tuberías y mangueras del freno
El funcionamiento seguro y confiable de los frenos de un vehículo depende de una adecuada protección de sus tuberías y sus mangueras frente a daños mecánicos y de otro género.

- Las mangueras y tuberías deben cumplir lo dispuesto en el No. 106 de las FMVSS.

- El diseño y la construcción de las tuberías y mangueras del freno deben garantizar un funcionamiento apropiado, adecuado y continuo.

- La instalación debe garantizar un adecuado funcionamiento de las mangueras. La longitud y la flexibilidad de las mismas deben adaptarse a todos los movimientos normales de las partes a las que estén conectadas las mangueras.

- La protección frente a daños mecánicos debe incluir protección contra los rozamientos y torsiones.

- La protección frente a las altas temperaturas debe incluir protección con respecto a los tubos de escape y otras fuentes de altas temperaturas o alejamiento de las mismas..

Estado del parabrisas
El parabrisas debe estar libre de decoloración y astillamiento en una zona comprendida entre la parte superior de la dirección y dos pulgadas del extremo superior del parabrisas.

Construcción de las ventanillas - Salidas de emergencia en autobuses
Los camiones y tractocamiones deben tener ventanillas en las puertas que cumplan los requisitos sobre dimensiones mínimas.

Los autobuses deben tener salidas de emergencia que cumplan los requisitos de la NHTSA previstos en el No. 217 de las FMVSS [393.61].

Sistemas de combustible y tanques de combustible
Los sistemas de combustible utilizados para la operación de vehículos automotores comerciales y equipos auxiliares instalados en, o utilizados en conexión con vehículos automotores comerciales, deben cumplir los siguientes requisitos [393.65]:

Cada sistema de combustible debe estar ubicado de modo que:

- Ninguna parte del mismo sobresalga de la parte más ancha del vehículo.

- Ninguna parte de un tanque de combustible se proyecte hacia adelante del eje delantero o de una unidad de potencia.

- Las tuberías de combustible no se extiendan entre un vehículo sujeto a tracción y la unidad que realiza la tracción estando la combinación de ambas en movimiento.
- Ninguna parte del sistema de combustible de un autobús fabricado a partir del de enero de 1973 está ubicada dentro de, o por encima del compartimento de los pasajeros.

Los tanques de combustible líquido deben cumplir las normas de fabricación contenidas en el párrafo 393.67.

Los tanques de combustible de GLP deben cumplir los requisitos del párrafo 393.69.

Dispositivos de acoplamiento
En las Secciones 393.70 y 393.71 se prevén requisitos de conexión y ubicación de la quinta rueda y requisitos para la tracción de furgones completos. Además se prevén requisitos para las operaciones de montaje por superposición.

Sujeción de la carga
En las Secciones 393.100 a 393.106 se prevén las normas referentes a la sujeción de cargas. Las cargas deben ser cargadas y sujetadas de modo que no se desplacen ni caigan del vehículo. Los reglamentos sobre sujeción de cargas incluyen requisitos sobre resistencia de los dispositivos de sujeción y requisitos de protección frente al desplazamiento longitudinal y lateral de la carga. Además la Sección 393.106 se refiere a los tableros frontales.

Partes y accesorios varios

Llantas [393.75]
Las llantas utilizadas en los vehículos automotores comerciales deben cumplir determinadas normas de seguridad. Ninguna llanta que se utilice en un vehículo automotor comercial debe presentar ninguno de los defectos siguientes:

- Capa o material de cinta que sobresale de la banda o del flanco.
- Separación de la banda o del flanco.
- Fugas audibles (o ponchadas)
- Corte que exponga las capas o material de cinta.
- Profundidad de ranura de estria de menos de 4/32 de pulgada (llantas delanteras) o 2/32 de pulgada (otras llantas)
- Llantas reranuradas en las ruedas delanteras de camiones o tractocamiones que tengan una capacidad de arrastre de carga no menor de 2,232 kg. (4,920 libras).
- Se prohibe utilizar llantas reranuradas, recapadas o recauchados en las ruedas delanteras de los autobuses.

Camarotes [393.76]
Los camarotes deben cumplir requisitos de dimensiones mínimas. No deben estar instalados en el remolque y deben estarlo en la cabina o junto a la misma. Una puerta de salida de por lo menos 18 pulgadas de alto por 36 pulgadas de alto debe conducir directamente a la cabina.

Los camarotes deben estar equipados con sábanas y cojibas adecuadas, y un colchón y muelles o colchón con muelles internos. Deben estar adecuadamente ventilados y ubicados de modo de proteger a los ocupantes frente al calor y humos del escape y pérdidas de combustible. Un sistema preceptivo de protección debe resistir por lo menos 2.221 kg. (6.000 libras) de fuerza aplicada contra el frente del vehículo.

Sistemas de escape [393.83]
Los sistemas de escape deben cumplir los siguientes requisitos:

- El sistema de escape y descarga debe estar ubicado donde no sea probable que queme o dañe el cableado eléctrico, el suministro de combustible ni ninguna parte combustible del vehículo.
- La descarga del sistema de escape no debe estar ubicada inmediatamente por debajo del tanque de combustible ni del tubo de llenado del mismo.

- El sistema de escape no debe ser reparado temporalmente con parches ni material de recubrimiento.

- El tubo de escape y los silenciadores deben estar asegurados firmemente al vehículo.

- El sistema de escape no debe tener pérdidas ni descargas en ningún punto situado hacia adelante o directamente por debajo del compartimento del conductor ni del camarote.

- Tratándose de camiones y tractocamiones, el sistema de escape debe efectuar su descarga en un lugar ubicado hacia la parte posterior de la cabina o por encima y cerca de la parte trasera de la misma.

- Tratándose de un autobús propulsado por un motor alimentado a gasolina, el tubo de escape debe efectuar su descarga en un punto que no diste más de seis pulgadas hacia adelante del extremo trasero del autobús.

- Tratándose de un autobús propulsado por diesel u otro combustible (distinto de la gasolina), el tubo de escape debe efectuar su descarga:

- En un punto que no diste, hacia adelante, más de 15 pulgadas hacia adelante del extremo trasero del autobús.

- O hacia la parte de atrás de todas las puertas o ventanas destinadas a abrirse (no incluidas las salidas de emergencia).

Protectores contra impactos traseros (defensas traseras) [393.86]
Todo vehículo automotor comercial debe estar equipado con defensas u otros dispositivos que impidan que otros vehículos se metan debajo de la parte trasera del remolque. Están exentos los tractores, los remolques para postes y los vehículos que se entregan en una operación de desvío o remolque. Determinados furgones fabricados no antes del 26 de enero de 1998 deben tener protectores contra impactos traseros que cumplan las Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores (FMVSS) Nos. 223 y 224.

Cinturones de seguridad

Todo vehículo automotor comercial debe estar equipado con asientos, conjuntos de cinturones de seguridad de asientos y anclajes para cinturones de seguridad de asientos conforme a lo estipulado en las Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores (FMVSS).

Equipo de emergencia
Los vehículos automotores comerciales deben llevar el siguiente equipo de emergencia:

- Extinguidor de incendios (no se requiere para las operaciones de manejar y entregar [*driveaway-towaway operations*, en inglés])

- Fusibles de repuesto

- Dispositivos de alerta para vehículos estacionados (triángulos que cumplan la FMVSS No. 125 o fusibles que cumplan los requisitos de UL 912) [393.95].

Los extinguidores de incendios deben estar seguramente montados y ser de fácil acceso para su utilización. Cada uno de ellos debe tener una flecha u otro indicador que señale si está totalmente cargado, y una etiqueta que muestre su calificación, dada por los Underwriters' Laboratories (UL, en sus siglas en inglés). El (los) extinguidor(es) de incendio debe(n) cumplir una de las siguientes normas:

- Un extinguidor con calificación del UL de 5 B:C o más.

- O dos extinguidores, cada uno con una calificación del UL de 4 B:C o más.

- Un extinguidor con una calificación del UL de 10 B:C si el vehículo transporta cantidades significativas de material peligroso que requieran la colocación de carteles.

Bastidores y chasis, componentes de cabina y carrocería, ruedas, sistemas de dirección y suspensión

Los sistemas de suspensión deben ser estructuralmente sólidos y estar en condiciones de funcionamiento seguros; entre otras cosas:

- Los ejes deben estar adecuadamente alineados, y ninguna parte de posicionamiento puede estar resquebrajada, quebrada, floja o ausente.
- Los ejes reajustables deben tener pernos de traba colocados.

- Los muelles de hoja no pueden estar resquebrajados, ausentes ni salidos de lugar.

- Los muelles de espiral no deben estar resquebrajados o quebrados.

- Las barras de torsión no deben estar resquebrajadas o quebradas.

- Las suspensiones de aire deben soportar al vehículo en una posición plana, y no deben tener pérdidas.

El sistema de dirección debe estar en adecuado estado de funcionamiento, inclusive en los siguientes aspectos:

- La dirección debe estar adecuadamente aferrada, no presentando resquebrajaduras o rayos faltantes.

- El juego de la dirección debe cumplir los requisitos de la Sección 393.209.

- La barra de la dirección debe estar adecuadamente aferrada.

- El sistema de dirección no debe tener juntas universales gastadas o soldadas, la caja de mecanismos de la dirección no debe estar suelta, pernos faltantes, ni suelto el brazo Pitman del eje de salida de los mecanismos de dirección.

- La unidad de dirección eléctrica no debe tener partes flojas ni quebradas, rayadas, resquebrajadas, ni correas que patinen, pérdidas, ni fluido insuficiente en su depósito.

NORMA NORTEAMERICANA
PROCEDIMENTO DE PUNTOS CRITICOS DE INSPECCION

COMO PASAR EL NIVEL 1 PUNTOS CRITICOS DE INSPECCION Y OBTENER UN ENGOMADO DE LA CVSA

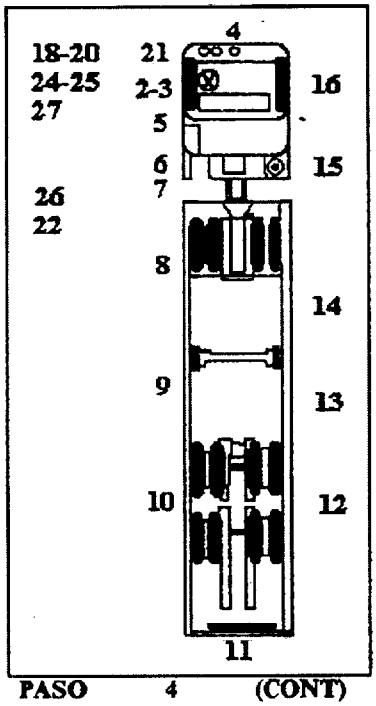
Este procedimiento debe ser conducido por dos personas- una en controles del vehiculo y otra conduciendo la inspección.
Para mas información mas detallada - ver los procedimientos escritos en la norma Norteamericana, procedimientos nivel 1.

PASO 1 Escoger el lugar de la inspección: Seleccionar una locación segura preferentemente pavimentada; nivel de superficie fuera del trafico y capaz de soportar el peso del vehículo

PASO 2 preparación de la inspección: Apagar el motor poner la transmisión en neutral, soltar frenos, dejar el switch de encendido abierto, checar condiciones del cinturón de seguridad, checar el área de cabina por la posible presencia
de alcohol, drogas, detector de radar, armas u otro contrabando

PASO 3 Checar la presencia de materiales peligrosos: Documentos de embarque, carteles, marcaciones y etiquetas.

PASO 4 Inspeccionar el frente del tracto: faros, direccionales (no usar las intermitentes para checar direccionales, estas pueden invalidar una direccional inoperante,



PASO 4 (CONT) limpiaparabrisas checar que operan adecuadamente, 2 limpiadores son requeridos a menos que uno pueda limpiar el campo visual del conductor

PASO 5 Inspeccionar parte delantera izquierda del tractor: rueda, rine y llanta delantera izquierda.

PASO 6 Inspeccionar área del tanque izquierdo: área del tanque izquierdo, sistema de escape.

PASO 7 Inspeccionar frente de remolque: lineas eléctricas y de aire.

PASO 8 Checar el área trasera izquierda del tractor: Ruedas rines y llantas, quinta rueda baja y alta; quinta rueda deslizable; luces.

PASO 9 Inspeccionar lado izquierdo del remolque: Chasis y cuerpo, condición de mangueras, cuerpo de las cajas abiertas o cerradas.

PASO 10 Ruedas traseras del remolque: ruedas, rines y llantas, tandem deslizable.

PASO 11 Parte trasera del remolque: luces de frenado, direccionales, luces de proyección de carga, aseguramiento de carga.

PASO 12 Inspeccionar ruedas traseras derechas del remolque: Como en paso 10.

PASO 13 Inspeccionar lado derecho del remolque: Como en paso 9.

PASO 14 Inspeccionar parte trasera derecha del tractor: como en paso 8.

Registre 1997 Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales

PASO 15 Inspeccionar área del tanque derecho: checar como paso 6.

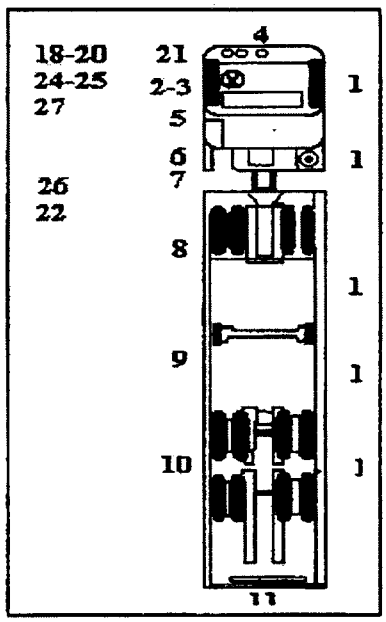
PASO 16 Inspeccionar lado derecho delantero: checar como paso 5.

PASO 17 Inspeccionar doble y triple remolque: si segundo o tercer remolque están enganchados repetir todos los puntos de inspección aplicables en los pasos anteriores, para ruedas, rines, llantas chasis, suspensión, frenos, luces, cajas y seguramiento de carga; puede ser necesario que se encienda el motor.

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD, REMOLQUES COMPLETOS/DOLLYS
Checar los dispositivos de seguridad (cadenas, falta de componentes, reparación e inoperantes, incapaces de asegurar el enganchamiento, inspeccionar ganchos de clavija, ojo del pivote de barra de tracción, movimiento excesivo o reparaciones impropias.

PASO 18 Probar el Dispositivo de baja presión.

PASO 19 Checar el juego de la dirección



PASO 20 Probar rango de perdida de aire: si aparece un derrame, checar el rango de perdida de aire con la reserva de aire a 80 o 90 psi, y aplicar completamente los frenos, La presión se debe mantener o aumentar.

PASO 21 Inspeccionar eje direccional: sistema direccional (ambos Lados) suspensión delantera (ambos lados) eje frontal, chasis y ensamble de chasis, frenos delanteros (ambos lados) marcar varilla de empuje (ambos lados).

PASO 22 Inspeccionar ejes 2 y/o 3: igual al paso 21

PASO 23 Inspeccionar ejes 4 y/o 5: igual al paso 21

PASO 24 Checar ajuste de frenos: Asegurarse que la presión de aire se encuentra entre 90 y 100 psi, con ayuda del conductor aplicar completamente los frenos y medir varillas de empuje.

PASO 25 Inspeccionar sistema de protección del tractor:
(este procedimiento prueba ambos, la válvula de protección del tractor y frenos de emergencia).

PASO 26 Checar el movimiento de la quinta rueda.

PASO 27 Completar la inspección: Si alguna violación es encontrada en alguno de los puntos críticos de inspección, se deberá informar al oficial de la compania de las violaciones y de las reparaciones efectuadas.

For more information about the Commercial Vehicle Safety Alliance, write or call:

CVSA
5430 Grosvenor Lane, Suite 130
Bethesda, MD 20814
Phone: (301) 564-1623

Registre 1997 Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales

Inspección, reparaciones y mantenimiento (FMCSR, Parte 396)
www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/396menu.htm

El Reglamento Federal de Seguridad del Autotransporte incluyen requisitos aplicables a todas las empresas de transporte automotor interestatal, sus autoridades, conductores, agentes, representantes y empleadores directamente vinculados con la inspección, la reparación y el mantenimiento de vehículos automotores comerciales.

Toda empresa de autotransporte debe inspeccionar, reparar y mantener sistemáticamente todos los vehículos automotores comerciales que estén bajo su control. Las compañías de transporte motorizado deben mantener durante 30 o más días en su poder la siguiente información con respecto a cada vehículo que hayan controlado:

- Información de identificación, que comprenda el número de la compañía, el número de serie de la marca, el año y las dimensiones de las llantas.

- El programa de inspecciones que ha de realizarse, incluido el tipo y la fecha en que debe efectuarse.

- Registros de inspecciones, reparaciones y mantenimiento.

- Registros de pruebas realizadas en autobuses con ventanillas de apertura hacia fuera, puertas de emergencia y luces de posición.

Estos registros deben mantenerse durante un año en el lugar en que se guarde el vehículo, y deben preservarse durante los seis meses siguientes a la fecha en que el vehículo deja de estar bajo el control de la empresa de transporte (por venta, permuta o desguace).

Informe de inspección en carreteras. Cuando un vehículo automotor comercial es inspeccionado por una autoridad federal, estatal o local en la carretera, el conductor que recibe el informe debe entregarlo a la empresa de autotransporte respectiva. Un funcionario de ésta debe examinar el informe y disponer lo necesario para la corrección de las transgresiones o fallas mencionadas en el informe. Dentro de un plazo de 15 días contados a partir de inspección, el transportista debe firmar el formato de inspección de ruta llenado, certificando que se han corregido todas las inspecciones, y luego devolverlo a la dirección indicada. Debe retenerse una copia durante 12 meses a partir de la fecha de la inspección.

Informe posterior al viaje. Todo transportista debe exigir a sus conductores que preparen un informe de inspección escrito diario posterior al viaje al final de cada jornada de conducción. Cada conductor es responsable de preparar ese informe para cada uno de los vehículos conducidos. El informe debe referirse, como mínimo, a las siguientes partes y accesorios:

- Frenos de servicio (incluidas conexiones de frenado del remolque)

- Freno de estacionamiento (de mano)

- Mecanismo de dirección
- Dispositivos de iluminación y reflectores
- Llantas
- Bocinas
- Limpiaparabrisas
- Espejos retrovisores
- Dispositivos de acoplamiento
- Ruedas y rines
- Equipo de emergencia

En el informe deben mencionarse todas las condiciones que el conductor haya detectado, o que según le haya sido informado, puedan afectar a la seguridad o al funcionamiento, o hacer que el vehículo se descomponga. Si no se ha notificado ni se ha detectado ninguna falla o defecto, debe dejarse constancia de ello en el informe. El conductor debe firmar el informe en todos los casos.

Antes de despachar nuevamente al vehículo, el transportista debe certificar que cualquier defecto o deficiencia ha sido corregido, o que no requiere corrección inmediata. Los transportistas deben mantener en su poder el informe original de inspección posterior al viaje y el certificado de reparaciones durante un mínimo de tres meses a partir de la fecha en que hayan sido preparados esos documentos.

Verificación de seguridad anterior al viaje. Antes de comenzar el viaje, el conductor debe tener certeza de que el vehículo automotor está en condiciones seguras de operación. Si en el último informe de inspección del vehículo se deja constancia de alguna falla, el conductor debe verificar que se hayan realizado las reparaciones necesarias y dejar constancia de ello bajo su firma.

Inspección periódica. Todo vehículo comercial, incluida cada unidad de un vehículo combinado (por ejemplo, tractocamión, remolque, patín convertidor, etc.) requiere inspecciones periódicas, que deben realizarse por lo menos cada 12 meses. Como mínimo, las inspecciones deben referirse a todos los elementos indicados en las Normas Mínimas de Inspección Periódica, Apéndice G del Subcapítulo B. Los transportistas deben realizar por sí mismos las inspecciones anuales preceptivas. El original o una copia del informe de inspección periódica debe quedar en su poder durante 14 meses a partir de la fecha del informe. Además debe mantenerse en el vehículo la documentación (informe, adhesivo o calcomanía) de la inspección periódica más reciente.

Vehículos mexicanos que operen en los Estados Unidos fuera de las zonas comerciales requerirán inspecciones una vez cada 3 meses por los primeros 4.5 años de operación a fin de mantener cumplimiento con los requisitos de la calcomanía de CVSA.

REGLAMENTO FEDERAL SOBRE MATERIALES PELIGROSOS (HMR)

Toda empresa de autotransporte que transporte un material peligroso debe cumplir el Reglamento Federal sobre Materiales Peligrosos, 49 CFR 171-180. Véase "How to Comply With the Hazardous Materials Regulations" ("Cumplimiento del Reglamento sobre Materiales Peligrosos") en www.fmcsa.dot.gov/safetyprogs/fhmr/English/HazMat%20(Eng) index.htm (HTML versión inglés) , www.fmcsa.dot.gov/pdfs/HazMar20%Comply Eng.pdf (PDF versión inglés); www.fmcsa.dot.gov/safetyprogs/fhmr/Espanol/HazMat%20(Sp) index.htm (HTML versión español); www.fmcsa.dot.gov/pdfs/HazMat%20Comply Sp.pdf (PDF versión español). Los Reglamentos sobre Materiales Peligrosos comprenden los siguientes ámbitos básicos:

- Requisitos para el remitente
- Requisitos para el transportista
- Nombres apropiados de embarque
- Clasificaciones
- Números de identificación
- Documentos de embarque
- Marcaciones de paquetes
- Paquetes autorizados
- Etiquetado
- Colocación de carteles
- Respuesta en Caso de Emergencia
- Capacitación
- Requisitos de Seguridad
- Carga y descarga
- Aparte, el Reglamento Federal de Seguridad del Autotransporte contiene más requisitos, inclusive sobre seguros, restricciones operacionales, endosos de licencias para conductores comerciales, encaminamiento, estacionamiento y obligaciones sobre comparenatención de materiales peligrosos www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/FMCSRs/regs/397menu.htm

Para obtener más información sobre materiales peligrosos visite el sitio web del DOT en **http:\\hazmat.dot.gov** o llame al **1-800-HMR-4922**

Procedimientos en casos de emergencia

Los transportistas están obligados a conocer los procedimientos federales y estatales de emergencia que deben observar en caso de derrame o liberación accidental de substancias riesgosas y peligrosas, incluido el petróleo. Deben llamar al 911 para dar cuenta de todo derrame a las autoridades locales responsables en caso de emergencia y estar familiarizados con la

legislación estatal y con los requisitos de información del estado de que se trate. Además deben llamar a la Línea para Emergencias del Sistema Nacional de Respuesta para Emergencias, 1-800-424-8802, para conocer boletines referentes a substancias peligrosas y petróleo que conforme a varias leyes activan el procedimiento federal de notificación obligatoria. Para obtener mayor información sobre el Programa Nacional de Respuesta en Caso de Emergencias puede acudir a: **http://www.epa.gov/superfund/programs/er/nrs/nrsnrc.htm .**

En el Reglamento sobre Materiales Peligrosos de los EE.UU. se prevén dos fases de la denuncia de incidentes. En la Sección 171.15 se prevén procedimientos de notificación telefónica inmediata en caso de incidentes, y en la Sección 171.16 se establecen procedimientos de información escrita; el texto de ambas secciones puede leerse en línea en http://hazmat.dot.gov/spills.htm. También puede obtenerse el Formato 5800.1, sobre Denuncia de Incidente, que es un documento de orientación para la preparación de informes sobre incidentes, la Guía de Respuesta para Emergencias de 2000, y resúmenes tabulares de incidentes con materiales peligrosos, por modalidad, año, estado, categoría de peligro, etc.

Transportistas que importan residuos peligrosos

1. Número de identificación de la EPA: Todo transportistas de residuos peligrosos debe tener un número válido de identificación de la EPA, que puede obtener utilizando el formato de la EPA 8700-12. Los transportistas pueden recibir el número de identificación de la EPA a través de la Oficina Regional de esta última correspondiente al estado en que ingresa el material de residuo en los Estados Unidos. Para obtener más información llame a la Línea de Información para Emergencias de RCRA de la EPA, 800-424-9346 ó 703-412-9810.

2. Reglamentos del DOT: El transportista debe cumplir las normas del DOT. (Véase 49 CFR, Partes 170-180.).

3. Requisitos sobre el manifiesto: Todo importador estadounidense que transporte u ofrezca para el transporte residuos peligrosos para su tratamiento, almacenaje o eliminación fuera de su lugar debe preparar un Manifiesto Uniforme sobre Residuos (Formato 8700-22 A de la EPA) de los EE.UU., conforme a lo dispuesto por 40 CFR Sección 262.20. El manifiesto es el documento clave exigido por los organismos reguladores, que debe acompañar los embarques de residuos peligrosos.

   Los requisitos del manifiesto en relación con los residuos importados (40 CFR Sección 262.60) son similares a los de presentación de manifiestos internos, con la excepción de que el manifiesto debe contener también:

   - Número válido de identificación dado por EPA al importador estadounidense.
   - Nombre y dirección completos del importador estadounidense y de la empresa extranjera de origen en el "Bloque de la empresa de origen" [Generator's Block, en inglés].
   - Firma del importador estadounidense o su agente, en el Bloque de "Certificación de la empresa de origen"[Generator's Block, en inglés].
   - Firma del transportista inicial.

El formato de manifiesto utilizado para transportar residuos importados debe emanar del estado en que esté ubicado el destino final, si ese estado proporciona un manifiesto. Si el estado de destino final no lo proporciona, debe utilizarse el manifiesto del estado de importación o el Manifiesto Uniforme sobre Residuos Peligrosos" (Formato 8700-22 A de la EPA).

Requisitos estatales: Los estados pueden tener requisitos adicionales referentes al transporte y eliminación de residuos peligrosos. Los transportistas deben estar familiarizados con la legislación del estado en que operan. Para obtener una lista de contactos estatales que pueden informar sobre la legislación sobre residuos peligrosos llame a la Línea de Información de Emergencias sobre RCRA de la EPA, 800-467-4922 ó 202-366-4488.

Transportistas que exportan residuos peligrosos desde los Estados Unidos

1. Mientras el embarque está en tránsito en los Estados Unidos: Si un autotransportista transporta residuos peligrosos con fines de exportación, debe tener un manifiesto y el reconocimiento de consentimiento del país importador y del país de tránsito. Es responsabilidad del transportista presentar a las oficinas centrales de la EPA en Washington, D.C., una notificación de la intención de exportar. En ella se describen el tipo y el volumen de los desperdicios, su itinerario, el número de embarques previstos y el período durante el cual se producirán los embarques. La EPA remite esa notificación al (a los) gobierno(s) de todos los países afectados. El Gobierno del país importador debe autorizar el embarque antes de que pueda realizarse. El exportador estadounidense no puede realizar el embarque a menos que la EPA le haya notificado el consentimiento del país importador y el consentimiento de todos los países de tránsito. Para obtener mayor información, llame a la Línea de Información de Emergencias de RCRA de la EPA, 800-467-4922 ó 202-366-4488.

2. Depósito del manifiesto en la frontera: La empresa de autotransporte debe firmar y fechar el manifiesto (bloque 15) antes de que sus vehículos abandonen territorio estadounidense con residuos peligrosos, y depositar el manifiesto en la Aduana de los EE.UU., conforme a 40 CFR 263.20(g)(1) y (2).

Transportistas que importan pesticidas

Notificación del formato de llegada: El reglamento aduanero de los EE.UU. (19 CFR Sección 12.113) prohibe la importación de pesticidas sin una Notificación de Llegada completada (NOA, Notice of Arrival; Formato 3540-1 de la EPA). La NOA es llenada por el importador antes de la importación y presentado a la oficina regional de la EPA que tiene competencia en el puerto de ingreso previsto. La NOA indica la identidad y el monto del producto, la fecha de llegada y el lugar en que el producto puede ser inspeccionado. El formato revisado y suscrito por la EPA es devuelto al importador para la presentación por parte de este último o de su agente a la Aduana de los EE.UU., cuando llegue el embarque a los Estados Unidos. La empresa de autotransporte puede ser considerada agente de importador, y en muchos casos, puede presentar una copia de la NOA a la Aduana a la llegada a los EE.UU. Si la empresa de transporte adjunta al embarque una copia de la NOA puede evitar demoras innecesarias en el puerto de entrada. Después de la llegada, la EPA puede inspeccionar el embarque para verificar el cumplimiento de la legislación

estadounidense sobre pesticidas. Pueden obtenerse formatos de NOA de los contactos encargados de la Ley Federal sobre Insecticidas, Fungicidas y Venenos para Matar Roedores *(Federal Insecticide, Fungicide and Rodenticide Act* – FIFRA, en sus siglas en inglés,) en las oficinas regionales de la EPA. Esos contactos pueden encontrarse en: http://www.epa.gov/oppfead1/international/noalist.htm.

Transportistas que importan substancias tóxicas o químicas

El reglamento de Aduanas de los Estados Unidos (Título 19 Secciones 12.118 a 12.128 y 12.728) y la Ley de Control de Substancias Tóxicas, Parte 13, y 40 CFR, Parte 707, obligan al importador de una sustancia o mezcla química certificar que el embarque cumple las disposiciones de la TSCA (siglas en inglés de la Ley de Control de Substancias Tóxicas), o no está sujeto a las mismas. Las importaciones no serán liberadas de la custodia aduanera a menos que se presente a la Aduana una certificación apropiada de que el producto importado "cumple" los requisitos de la Ley de Control de Substancias Tóxicas o "está exento" de los mismos, o ya ha sido identificado como ingrediente de una sustancia alimenticia, de un medicamento o de un pesticida activo. Las empresas de autotransporte deben colaborar con los importadores para asegurarse de que la Aduana reciba la certificación apropiada, y si es posible deben tener consigo una copia de la certificación para evitar innecesarias demoras en la Aduana. Para obtener más información, póngase en contacto con la Oficina de Información sobre Asistencia de la TSCA llamando al (202) 554 5603 o visite el sitio web de la Oficina de Prevención de Contaminación y Tóxicos de la EPA en **http://www.epa.gov/opptintr/international** y la página inicial sobre bifeniles policlorados (PCB, Polychlorinated Biphenyls) de la EPA, en **http://www.epa.gov/opptintr/pcb/coordin.htm .**

Transportistas que importan substancias que reducen la capa de ozono

El transportista o importador debe presentar una notificación de aprobación de la EPA a la Aduana de los Estados Unidos para cualquier sustancia reductora de la capa de ozono de Clase I utilizada anteriormente o para una sustancia reductora de la capa de ozono de Clase I exenta. El Título 6 de la Ley de Aire Puro prohibe la producción, importación, distribución y venta en los Estados Unidos de muchas substancias que reducen la capa de ozono. 40 CFR Sección 82.4 prohibe, en general, todas las substancias de Clase I en los Estados Unidos, inclusive su producción e importación. Existen unas pocas exenciones limitadas que cubren permisos de utilización con fines esenciales, inclusive para dispositivos médicos (inhalantes de dosis medidas) y seguridad de aviación (solventes en motores de cohetes sólidos). Con previa aprobación de la EPA, no se prohibe la importación de substancias recicladas o utilizadas anteriormente, ni la producción para la exportación de substancias a diversos países en desarrollo. En 2003 comenzará un proceso de eliminación paulatina de las substancias de Clase II. Para obtener más información, póngase en contacto con Lars Wilcut, de la División de Programas Mundiales de la EPA, llamando al 202-564-2411, o visite la página web del Centro de Recursos sobre Reducción de la Capa de Ozono de la EPA en http://www.epa.gov/ozone/resource/center.html .

Programa de Registro de Materiales Peligrosos

En 1990, la ley federal de transporte de materiales peligrosos dispuso que el Secretario de Transporte estableciera un programa de registro para reunir información sobre materiales peligrosos en la esfera del transporte y para otorgar donaciones que respalden las actividades de planificación y capacitación de respuesta para casos de emergencia referentes a materiales peligrosos a cargo de gobiernos estatales, territoriales, tribales y locales. En consecuencia, la Administración de Investigaciones y Programas Especiales (RSPA, en sus siglas inglés) del Departamento de Transporte estableció el Programa de Donaciones para Preparación de Emergencia frente a Materiales Peligrosos (HMEP, en sus siglas en inglés). La planificación y capacitación para emergencias ayuda a las comunidades a prepararse para eventuales derrames de substancias químicas, liberación de las mismas y otras emergencias referentes a materiales peligrosos que puedan producirse. Las donaciones del HMEP se financian a través del Programa de Registro de Materiales Peligrosos.

Aproximadamente 3.2 millones de bomberos, técnicos médicos de emergencia, oficiales de seguridad pública y otros encargados de adoptar medidas de respuesta, constituyen la comunidad de la respuesta de emergencia del país. Desde 1992 han sido capacitadas más de 800.000 integrantes de esos servicios, mediante la utilización, en parte, del Programa de Donaciones HMEP. A través de nuevas modificaciones de la política de cargos de registro se podrán financiar actividades de planificación y capacitación para emergencias, de modo de incrementar el monto hasta US$12.8 millones por año. Este incremento es necesario para capacitar más plenamente personal de respuesta frente a emergencias en todos los niveles con los materiales y las técnicas de capacitación más avanzados.

Usted debe registrarse antes del 1 de julio de cada año o antes de emprender cualquiera de las actividades que requieran registro, si esta última fecha fuera posterior. Tanto las autoridades federales como las estatales están facultadas para hacer cumplir los requisitos de registro. Pueden imponerse multas por un monto de hasta US$27.500. Si no se registró en el pasado, o se salteó un año, de todos modos puede hacerlo y pagar el cargo por ese período, sin sufrir multas. El registro comenzó en 1992.

Los formatos de registro y otra información adicional pueden obtenerse en http://hazmat.dot.gov/register.htm. Puede accederse a este sitio utilizando una tarjeta de crédito.

Publicaciones sobre materiales peligrosos:

Pueden obtenerse videos, material de capacitación, hojas informativas, boletines informativos y otra información vinculada con seguridad de la RSPA, por las siguientes vías:

Teléfono:	(202) 366-2301
Fax:	(202) 366-7342
Correo electrónico:	**TRAINING@rspa.dot.gov**
Dirección postal:	U.S. Department of Transportation; Research and Special Programs Administration; 400 Seventh Street, SW, DHM 50; Washington, DC 20590-0001

Se proporciona capacitación sobre materiales peligrosos a organismos federales, estatales y locales de seguridad pública, empresas privadas y personal de respuesta frente a emergencias. Se hace hincapié, ante todo, en el cumplimiento voluntario y coercitivo de las normas sobre materiales peligrosos y las medidas de reacción frente a emergencias. Se está haciendo nuevo hincapié en programas autodidácticos basados en PC a través de una serie de capacitación modular en CD-ROM. La capacitación de aula está a cargo del personal del Instituto de Seguridad del Transporte de la Ciudad de Oklahoma, Oklahoma, y se realiza, además, en lugares seleccionados de todas partes del territorio estadounidense.

Programas de extensión

La RSPA patrocina el Programa Cooperativo de Educación sobre Materiales Peligrosos (COHMED, en sus siglas en inglés), seminarios multimodales, y la labor del Equipo de Asistencia de Seguridad sobre Materiales Peligrosos (HMSAT, en sus siglas en inglés). El Equipo de Seguridad planifica, coordina y aplica actividades de programas de seguridad referentes a materiales peligrosos y suministra al Gobierno federal y a los gobiernos estatales y locales, así como al sector privado, información relativa a asistencia técnica, cumplimiento de normas y requisitos regulatorios. Esta labor de extensión promueve la formación de alianzas entre organismos públicos y privados, asociaciones, grupos de interés público y tribus de Estados Unidos y Canadá. Cada uno respalda la uniformidad nacional de las normas regulatorias y las actividades de aplicación de las mismas, así como un transporte seguro de materiales peligrosos por aire, vía férrea, carretera y agua. A través de los programas de extensión de la RSPA los participantes se reúnen, obtienen capacitación en transporte de materiales peligrosos y analizan cuestiones de interés común. Para obtener información llame a OHMIT al (202) 366-4900.

Centro de Información sobre Materiales Peligrosos

Marcando nuestro número 800 de teléfono, puede obtenerse información sobre el transporte de materiales peligrosos, copias de las normas vigentes y materiales de capacitación, o informar sobre supuestas infracciones del HMR. Los especialistas del INFO-CENTER atienden los llamados de lunes a viernes de 9:00 a.m. a 5:00 p.m., hora del este. Sin embargo, los interesados pueden llamar en cualquier momento, durante las 24 horas del día los siete días de la semana, y dejar un mensaje. Un especialista devolverá los llamados antes de finalizar el siguiente día hábil. Los números son (800) 467-4922 o (202) 366-4488.

Sitio en la Internet sobre materiales peligrosos

El sitio de la RSPA en la Internet sobre seguridad del transporte de materiales peligrosos (HMS, en sus siglas en inglés), http://hazmat.dot.gov, está destinado a difundir información sobre los programas y actividades del organismo y a ayudar a la comunidad de los especialistas en materiales peligrosos a cumplir los Reglamentos sobre Materiales Peligrosos (HMR). Este sitio web se actualiza mensualmente de modo de tener en cuenta las actividades corrientes del sistema, y comprende: 49 CFR, Partes 170 a 180, recientes decisiones administrativas, exenciones al HMR, cartas de aclaración sobre el HMR, reuniones y conferencias venideras, actividades internacionales, documentos y archivos frecuentemente solicitados, el ERG, Formato

de Denuncia de Incidentes F 5800.1 del DOT y sus instrucciones, y Formato de Programa de Registro F 5800.2 del DOT.

Reglamentos Estatales de Seguridad y Económicos DEL AUTOTRANSPORTE

Para obtener información sobre requisitos de seguridad propios de cada estado utilice nuestros "Vínculos con Gobiernos Estatales" en el sitio web de la FMCSA, en **www.fmcsa.dot.gov/links.htm#STGOV**, o póngase en contacto con el Departamento de Automotores de cada estado.

Reglamentos aplicables exclusivamente a empresas de autotransporte de pasajeros

- **Puertas de emergencia (Sección 393.92)**
  Si el autobús está equipado con una puerta de emergencia, ésta debe estar marcada como salida de emergencia. Las puertas de emergencia deben estar identificadas además mediante lámparas rojas de funcionamiento.

- **Ventanillas (Sección 393.61 y Sección 393.63)**
  Los autobuses fabricados antes del 3 de septiembre de 1973 deben tener vidrios laminados de seguridad y los fabricados después de esa fecha deben tener ventanillas que puedan abrirse hacia afuera (*push-out windows*, en inglés). Los vidrios de seguridad o las ventanillas que puedan abrirse hacia afuera deberán estar marcados como salidas de emergencia.

- **Licencia para conductores comerciales (Parte 383)**
  Todo operador debe hacerse endosar su CDL para pasajeros si desea operar un vehículo automotor comercial que sea de transporte de pasajeros.

- **Operación Segura, Autobuses (392.62)**
  La operación legal de los autobuses exige la observancia de las reglas referentes a pasajeros de pie, asientos de los pasillos y almacenaje y estiba segura de equipajes y cargas.

- **Remolque o empuje de autobuses cargados (392.63)**
  A menos que sea más seguro hacerlo, ningún autobús descompuesto con pasajeros puede ser remolcado o empujado.

- **Autobuses, protección de la flecha cardán (393.89)**
  Existen normas de protección para la flecha cardán que se extiende longitudinalmente por debajo del piso del compartimento de pasajeros de un autobús.

- **Autobuses, línea o barra de pasajeros de pie (393.90)**
  Los autobuses que han sido diseñados y construidos de modo de permitir la presencia de pasajeros de pie deben estar marcados con una línea para pasajeros de pie y tener una leyenda explicativa.

- **Autobuses, prohibición de asientos sobre el pasillo (393.91**
  Los asientos sobre el pasillo están prohibidos, salvo que cumplan determinadas especificaciones en vehículos automotores comerciales que sean vehículos de pasajeros.

PREVENCIÓN DE COLISIONES

http://www.fmcsa.dot.gov/factsfigs/eta/index.html
www.fmcsa.dot.gov/factsfigs/eta/Counter.html

La FMCSA contiene una sección, en el Conjunto de Disposiciones de Asistencia Educativa, destinada a brindar a las empresas de autotransporte y sus conductores una introducción a los conceptos de análisis de posibilidades de prevención de accidentes y contramedidas para accidentes. Este material indica medidas prácticas que pueden adoptarse sin dilación para prevenir accidentes, aunque su propósito principal es más amplio. Básicamente, se presenta una serie de historias de casos en que se adoptaron medidas exitosas. Se trata de relatos genuinos de éxitos logrados por el sector en cuanto a promoción de la seguridad del tránsito por carretera. Los relatos se presentan conjuntamente con una guía denominada *Determinación de la Posibilidad de Prevenir Accidentes*, que ayuda al lector a analizar accidentes y crea estrategias para impedir que se produzcan accidentes similares en el futuro.

La FMCSA tiende a estimular reflexiones y análisis sobre la posibilidad de prevenir accidentes y prevenirlos efectivamente en el sector del transporte automotor. La guía sobre posibilidad de prevenir accidentes y los casos de *Contramedidas frente a Accidentes* no han sido concebidos como boletines de calificaciones. Se trata de pautas e instrumentos de análisis para ayudar a las empresas de transporte y a los conductores a examinar sus singulares operaciones y prácticas de modo de identificar oportunidades de lograr mejoras en materia de seguridad.

REQUISITOS ESTATALES PARA CREDENCIALES

IMPUESTOS SOBRE LOS COMBUSTIBLES , DERECHOS DE REGISTRO , Y OTRAS TASAS EN LOS ESTADOS DE LOS EE.UU.

Las empresas de autotransporte que operen en el territorio de los Estados Unidos y en Canadá están obligadas a pagar cargos e impuestos a los estados y provincias, con cuyo producto se financia la construcción y el mantenimiento de los caminos y puentes que utilizan. Las empresas de autotransporte estadounidenses y canadienses pagan esos cargos e impuestos a las jurisdicciones en función de la distancia recorrida y del combustible consumido en cada jurisdicción, o mediante la compra de un permiso de viaje que les permite desplazarse en una jurisdicción durante un tiempo predeterminado.

Las empresas de autotransporte mexicanas deben obtener permisos de viaje para cada una de las jurisdicciones en que operen. Al mismo tiempo que se prepara este documento, se están formulando alternativas a este requisito que permitirían la participación del Gobierno Mexicano o de autotransportistas Mexicanos en el Programa Internacional de Registro. Antes de comenzar sus operaciones, los autotransportistas deben averiguar si esta sección ha sido actualizada.

Los vehículos de las empresas de transporte que ingresen en cualquiera de las jurisdicciones estadounidenses abajo indicadas deben obtener esos permisos y ponerse en contacto con las agencias o servicios de la lista.

NOTA: Muchos estados usan *servicios cablegráficos* o *empresas vendedoras de permisos autorizados* para expedir permisos de viajes. Las *empresas vendedoras de permisos* generalmente están ubicadas en lugares de detención de camiones o centros de servicios para los mismos. La siguiente es una lista parcial de *servicios cablegráficos* conocidos autorizados para expedir permisos de viajes, así como sus números telefónicos:

Transceiver 1-800-749-6058
Transcom 1-800-888-9101
CCIS 1-800-233-5588
Trans/Mid-America, Inc. 1-800-228-7577
Custom Permit Service Co. 1-800-669-5014
Xero-Fax, Inc. 1-800-937-6329
Interstate Permit Service 1-614-575-9490
Nova Permits & Pilot Cars 1-800-567-7775

Programa de Registro Internacional [P.R.I., o IRP en sus siglas en inglés]
Acuerdo Internacional de Impuestos sobres los Combustibles
[AIIC, o IFTA en sus siglas en inglés].

ALABAMA
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Brenda R. Coone (334/353-7839)

ARIZONA
Contacto con el PRI: Puerto de entrada
Contacto con el AIIC: Oliver Robinson (602/712-7272)

ARKANSAS
Contacto con el PRI: Oficina de Automotores (501/682-4651), estaciones de pesada, oficina impositiva local, servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Marion Andrews (501/682-4814)

CALIFORNIA
Contacto con el PRI: Departamento de Automotores-Sección del PRI (916/657-7971)
Contacto con el AIIC: Cindy Silvia (916/324-2180)

COLORADO
Contacto con el PRI: Puerto de entrada, Patrulla del Estado de Colorado (303/757-9539), "One Stop Shop" Operation (303/205-5968)
Contacto con el AIIC: Servicios para Autotransportistas (303/205-5602)

CONNECTICUT
Contacto con el PRI: Departamento de Automotores-Sección del PRI (860/263-5281), servicio cablegráfico, estaciones de pesada
Contacto con el AIIC: Richard LaRose (860/541-3216)

DELAWARE
Contacto con el PRI: Administración del Impuesto sobre el Combustible para Automotores de Delaware (302/744-2701)
Contacto con el AIIC: Servicios de Información (302/744-2702)

FLORIDA
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Donna Thursby (850/488-6921)

GEORGIA
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Departamento de Ingresos Fiscales (404/657-1592)

IDAHO
Contacto con el PRI: "One Stop Shop" para Automotores (208/334-8611), Estaciones de pesada y venta
Contacto con el AIIC: "One Stop Shop" (208/334-8692)

ILLINOIS
Contacto con el PRI: Secretaria de Estado-Unidad de Camiones Comerciales y Agrarios (217/785-1816), Servicio cablegráfico
Contacto con el PRI: Sección del Impuesto sobre el Combustible para automotores (217/785-1397)

INDIANA
Contacto con el PRI: Oficina de Automotores, División del PRI (317/615-7200), Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: División de Servicios para Autotransportistas (317/615-7345)

IOWA
Contacto con el PRI: Servicios para Autotransportistas-PRI (515/237-3268), centros regionales de permisos, servicios para vendedores
Contacto con el AIIC: Servicios para Autotransportistas (515/237-2364)

KANSAS
Contacto con el PRI: Oficina de Servicios para Autotransportistas (758/291-3384), estaciones de inspección de autotransportes, Oficina Central de Permisos
Contacto con el AIIC: Sección del Impuesto sobre los Combustibles de Automotores (785/291-3898)

KENTUCKY
Contacto con el PRI: División de Autotransportes (502/564-4120)
Contacto con el AIIC: Donnie Hammond (502/564-4154)

LUISIANA
Contacto con el PRI: Centro de Vehículos Comerciales de la Unidad del PRI (225/925-6335), oficinas seccionales de distrito de vehículos automotores, puertos de entrada, servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Cinde Fontenot (225/925-7652)

MAINE
Contacto con el PRI: Centro de Vehículos Comerciales-Sección del PRI (207/624-9000 ext. 52135)
Contacto con el AIIC: Debra Stuart (207/624-9000, Ext. 52136)

MARYLAND
Contacto con el PRI: Servicios para Autotransportistas (410/787-2975)
Contacto con el AIIC: Thomas M. Faulkner, Jr. (410/260-7138)

MASSACHUSETTS
Contacto con el PRI: Departamento de Vehículos Automotores (617/351-9320), servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Carmine Santoro (617/887-6774)

MICHIGAN
Contacto con el PRI: Secretario de Estado-Unidad del PRI (517/322-1097), servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Departamento del Tesoro (517/373-3183)

MINNESOTA
Contacto con el PRI: Sección de Prorrateo de Minnesota (651/405-6161), servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Información General (651/405-6161)

MISISIPI
Contacto con el PRI: División de Permisos del Departamento de Transporte de Misisipí (601/359-1717), puerto de entrada
Contacto con el AIIC: Bill Kron (601/923-7152)

MISSOURI
Contacto con el PRI: Oficina de la Comisión de Reciprocidad de Carreteras (573/751-6433)
Contacto con el AIIC: Carol Corum (573/751-3671)

MONTANA
Contacto con el PRI: Departamento de Transporte-Autotransportes (406/444-7638), puerto de entrada, Transceiver (1-800-527-0665), agentes de permisos (no disponibles en todos los lugares de detención de camiones)
Contacto con el AIIC: Carolyn Knuckles (406/444-7629)

NEBRASKA
Contacto con el PRI: Estaciones de vendedores
Contacto con el AIIC: División de Servicios para Autotransportistas (888/622-1222 or 402/471-4435)

NEVADA
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Sección Impositiva (775/684-4711)

NEW HAMPSHIRE
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: División de Carreteras de Peaje; Permisos de combustibles (603/271-2311)

NUEVA JERSEY
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Thomas Iannotti (609/633-9408)

NUEVO MÉXICO
Contacto con el PRI: División de Transporte Motorizado-Oficina de Aplicación de Normas (505/827-0365)
Contacto con el AIIC: Mary Robins (505/827-1005)

NUEVA YORK
Contacto con el PRI: Departamento de Vehículos Automotores-Oficina del PRI (518/473-5834), Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Departamento Impositivo y Financiero (800/972-1233)

CAROLINA DEL NORTE
Contacto con el PRI: Vehículos Automotores de Carolina del Norte-Sección del PRI (916-861-3720), estaciones de pesada, puertos de entrada
Contacto con el AIIC: Tasha Adair (919/733-8179)

DAKOTA DEL NORTE
Contacto con el PRI: Puertos de entrada
Contacto con el AIIC: Connie Skager (701/328-2928)

OHIO
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Jamelin G. Wilson (614/466-3522)

OKLAHOMA
Contacto con el PRI: Comisión Impositiva de Oklahoma-División del PRI (405/521-3036), agencias locales de permisos
Contacto con el AIIC: Fredd Grimes (405/521-3246)

OREGÓN
Contacto con el PRI: Puertos de entrada, oficinas de DMV, Transceiver, CCIS
Contacto con el AIIC: Sección del AIIC (503/373-1634)

PENSILVANIA
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Oficina de Impuestos sobre Combustibles para Automotores (800/482-4382)

RHODE ISLAND
Contacto con el PRI: División de Vehículos Automotores-Sección de Servicios del PRI (401/728-6692)
Contacto con el AIIC: Lori Saravo (401/222-6317)

TENNESSEE
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Carol Luther (615/253-2335)

TEXAS
Contacto con el PRI: Departamento de Transporte-Sección del PRI (512/374-5250) o (1-800-299-1700), oficinas regionales de la división de títulos y registros, Oficina Central de Permisos
Contacto con el AIIC: Kirk Davenport (512/463-3849)

UTAH
Contacto con el PRI: Puertos de entrada, patrulla caminera
Contacto con el AIIC: Kevin L. Park (801/297-7670)

VERMONT
Contacto con el PRI: Departamento de Vehículos Automotores-PRI (802/828-2071)
Contacto con el AIIC: Unidad de Operación de Vehículos Comerciales (802/828-2070)

VIRGINIA
Contacto con el PRI: Comisión de Corp. Estatal (866/878-2582)
Contacto con el AIIC: Servicios para Autotransportistas (804/367-0558)

WASHINGTON
Contacto con el PRI: Departamento de Transporte-PRI (360/902-3931), puertos de entrada
Contacto con el AIIC: Unidad del AIIC (360/664-1868)

VIRGINIA OCCIDENTAL
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Vicki Kidd (304/558-0700)

WISCONSIN
Contacto con el PRI: Servicio cablegráfico
Contacto con el AIIC: Suzi Koplin (608/264-7231)

WYOMING
Contacto con el PRI: Puerto de entrada, Centro Caminero
Contacto con el AIIC: Earleen Weaver (307/777-4842)

OTROS IMPUESTOS Y TASAS FEDERALES Y ESTATALES DE LOS ESTADOS UNIDOS

Programa estatal de inscripción única de seguro (Single State Insurance Registration Program - SSRS)

Los estados cobran, con permiso federal, una tasa por fiscalización del cumplimiento del requisito federal relativo a la responsabilidad financiera del autotransportista. El programa estatal de inscripción única (Single State Insurance Registration Program - SSRS) impone tasas por unidad motriz (tractocamión o camión) sobre la base de los estados en los cuales opere la flota de unidades motrices del transportista. Se ha fijado a dicha tasa un límite máximo y obligatorio de US$10 por vehículo, pero varía en función del estado en que el transportista deba presentar

anualmente la solicitud. Esta variación de la tasa obedece a un remanente histórico de un programa anterior, que permitía a los estados celebrar acuerdos bilaterales para la reducción o la eliminación recíproca de esas tasas reglamentarias.

Participan en el programa 38 estados y otros 12, además del Distrito de Columbia, no participan en el proceso de aplicación o recaudación de la tasa. En esas trece circunscripciones, los transportistas no están exentos del programa; los que tienen la base de sus operaciones en los 13 estados que no participan en el SSRS, deben presentar la solicitud anual y pagar la tasa apropiada por medio de uno de los estados participantes. Los trece estados que no participan son Alaska, Arizona, Delaware, District of Columbia, Florida, Hawaii, Maryland, Nevada, New Jersey, Oregon, Pennsylvania, Vermont y Wyoming.

El programa se limita actualmente a los autotransportistas que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) considera contratistas para transporte interestatal. Los transportistas privados, sobre los cuales el USDOT posee autoridad reglamentaria limitada y los que sólo operan dentro de un estado, están excluidos del cumplimiento de los requisitos del SSRS.

El programa funciona sobre una base estatal. Los transportistas cuya sede principal de operaciones se encuentra en un estado participante, deben presentar la solicitud anual para el pago de la tasa en ese estado. Aquellos cuya base de operaciones se encuentra en un estado que no participa en el programa, deben escoger como base el estado en que opere el mayor número de vehículos de su flota durante el año de la solicitud inicial. Dicha solicitud se convierte luego en una serie de multiplicaciones del número de vehículos de la flota por las tasas de cada uno de los estados. El transportista hace un pago único al estado de Texas, que se encarga de distribuir los fondos pagados por el transportista entre los estados donde dicho transportista operará durante el año de inscripción en el SSRS.

El trámite comienza con la presentación de una solicitud anual, entre el 1 de agosto y el 30 de noviembre, para el año civil siguiente. La solicitud incluye datos demográficos generales acerca de la compañía y la presentación de prueba de solvencia financiera que satisfaga los requisitos federales (duplicando el requisito de presentación de prueba de solvencia financiera para obtener el permiso federal para operación interestatal), una lista de agentes para el servicio de realización del trámite (otra exigencia similar a una de índole federal) y la compleción de un formato donde se consigna cuántos vehículos operarán en cada uno de los estados participantes en el SSRS durante el próximo año de inscripción en el programa SSRS.

México no tiene reciprocidad con los estados para el pago de estas tasas y, por consiguiente, es posible que los transportistas mexicanos deban pagar el máximo de US$10 por vehículo y por estado, aunque no se ha tomado una decisión definitiva en cuanto al tratamiento de los transportistas mexicanos que se inscriban en un estado participante en el SSRS como si ese estado fuera su base de operaciones. Si el transportista mexicano usa como estado participante en el SSRS a uno de los estados limítrofes (California, Nuevo México o Texas) y el estado escogido admite que el transportista mexicano tome parte en el plan de tasas variables, sobre la base de la reciprocidad histórica, las tasas aplicables a ese transportista en su carácter de inscripto en el SSRS, serían las siguientes:

Tasas del SSRS por vehículo, en cada estado

	California como base	New Mexico Como base	Texas como base		California como base	New Mexico como base	Texas como base
Alabama	6,00	6,00	6,00	**Montana**	5,00	5,00	5,00
Arkansas	5,00	5,00	0	**Nebraska**	0,50	3,50	0,50
California	5,00	5,00	0	**New Hampshire**	10,00	10,00	10,00
Colorado	5,00	5,00	5,00	**New Mexico**	10,00	10,00	10,00
Connecticut	10,00	10,00	10,00	**New York**	10,00	10,00	10,00
Georgia	5,00	5,00	5,00	**North Carolina**	0	1,00	0
Idaho	2,00	2,00	2,00	**North Dakota**	10,00	10,00	10,00
Illinois	0	7,00	7,00	**Ohio**	5,00	5,00	5,00
Indiana	0	10,00	0	**Oklahoma**	7,00	7,00	0
Iowa	1,00	1,00	1,00	**Rhode Island**	8,00	8,00	8,00
Kansas	10,00	10,00	10,00	**South Carolina**	5,00	5,00	5,00
Kentucky	10,00	10,00	10,00	**South Dakota**	0	5,00	0
Louisiana	10,00	10,00	10,00	**Tennessee**	8,00	8,00	8,00
Maine	8,00	8,00	8,00	**Texas**	0	10,00	10,00
Massachusetts	1,00	10,00	10,00	**Utah**	6,00	6,00	6,00
Michigan	0	10,00	0	**Virginia**	10,00	10,00	10,00
Minnesota	0,45	5,45	0.45	**Washington**	10,00	10,00	10,00
Mississippi	10,00	10,00	10,00	**West Virginia**	3,00	3,00	3,00
Missouri	10,00	10,00	0	**Wisconsin**	5,00	5,00	5,00

Nota: A los efectos de esta sección, se entiende por inscripción el trámite para el programa del SSRS y no se incluye el registro de los vehículos al que se hace referencia en la sección dedicada al Plan de Registro Internacional.

Al cabo del pago y el trámite por parte del estado base, se entrega al transportista un recibo probatorio del pago de la tasa y la nómina de los estados para los cuales se ha pagado. El transportista debe sacar las copias del recibo necesarias para que haya una en cada vehículo de su flota operacional. El recibo se reemplaza anualmente, al momento de la renovación de la solicitud y pago de las nuevas tasas anuales.

Los transportistas que crucen la frontera desde México e ingresen a Arizona, deberán seleccionar otro estado como base porque Arizona no participa en el programa. El proceso de selección determina que el transportista identifique el estado en el cual opere el mayor número de vehículos de su flota.

Impuestos estatales sobre el kilometraje

Además de las tasas de inscripción de vehículos descriptas como IRP, los impuestos al uso de combustibles descriptos como IFTA y la tasa de inscripción de seguro descripta como SSRS, en cuatro estados existe una estructura impositiva separada con objeto de compensar a los estados por el uso de las carreteras. Los tributos estatales de esta índole se denominan, a veces, de tercera estructura (entendiéndose que la primera está constituida por las tasas de inscripción de vehículos y la segunda por los impuestos sobre los combustibles), pero en general se les llama "impuestos al kilometraje" por su singularidad de fijar el tributo que habrá de pagarse de acuerdo con el kilometraje acumulado por cada vehículo. Los cuatro estados donde se aplica este gravamen son: Kentucky, New Mexico, New York y Oregon, y a continuación se ofrece una descripción sucinta de la estructura de tasas y comisiones de cada estado.

Impuesto de Kentucky sobre peso y distancia

Kentucky exige el pago de un impuesto sobre peso y distancia de US$0.0285 por milla, a los camiones y combinaciones de tractor y remolque a partir de un peso bruto del vehículo de 60,000 libras. Además, para identificarse ante el Kentucky Revenue Cabinet (la dependencia que administra el impuesto sobre peso y distancia en Kentucky) los transportistas deben cumplir ciertos requisitos de exhibición de comprobante de pago del impuesto, sea por medio de un número del USDOT (el número de cuenta que se asigna a un autotransportista interestatal cuando ha cumplido todos los requisitos para la obtención del permiso federal de operación interestatal) o un "número de control" expedido por el Kentucky Revenue Cabinet. La exhibición del número del USDOT o el número de control debe ceñirse a ciertas exigencias visuales de despliegue, fijadas por el Cabinet.

Los transportistas deben presentar un informe impositivo y pagar el impuesto trimestralmente, a más tardar el último día del mes siguiente al cierre de cada trimestre del año civil (es decir, de abril, julio, octubre y enero).

Tasa de New Mexico por concepto de uso

El impuesto de New Mexico sobre el kilometraje se denomina "tasa por uso". Todos los vehículos con un peso bruto por vehículo de más de 26.000 libras, deben pagar el impuesto, cualquiera sea su participación en el comercio interestatal. Empero, un transportista cuyo vehículo no esté inscripto directamente en New Mexico o, por medio del IRP, para operar en New Mexico, deberá pagar una tasa de permiso de viaje, en lugar de la tasa por uso. He aquí la escala de tasas:

Peso bruto del vehículo declarado	Tasa de uso (centavos por milla)	Peso bruto del vehículo declarado	Tasa de uso (centavos por milla)
26,001 – 28.000	0,797	54.001 – 56.000	1,975
28,001 – 30,000	0,860	56.001 – 58.000	2,071
30,001 – 32.000	0,924	58.001 – 60,000	2,166
32.001 – 34.000	0,987	60,001 – 62.000	2,261

Peso bruto del vehículo declarado	Tasa de uso (centavos por milla)	Peso bruto del vehículo declarado	Tasa de uso (centavos por milla)
34.001 – 36.000	1,051	62.001 – 64.000	2,358
36.001 – 38.000	1,114	64.001 – 66.000	2,453
38.001 – 40,000	1,211	66.001 – 68.000	2,548
40,001 – 42.000	1,306	68.001 – 70,000	2,643
42.001 – 44.000	1,401	70,001 – 72.000	2,740
44.001 – 46.000	1,497	72.001 – 74.000	2,841
46.001 – 48.000	1,593	74.001 – 76.000	2,946
48.001 – 50,000	1,688	76.001 – 78.000	3,055
50,001 – 52.000	1,784	78.001 y más	3,168
52.001 – 54.000	1,879		

Además, New Mexico cobra una tasa por las credenciales que identifica a los vehículos que operan legalmente en el estado, desde el punto de vista del pago de las tasas. La tasa asciende a US$5 por cada vehículo que opere en New Mexico y US$7 (US$6 si el transportista posee licencia al amparo de las disposiciones del IFTA) por cada vehículo, a cuyo pago se entrega una tarjeta para su colocación en la cabina del vehículo, probatoria del cumplimiento de las obligaciones impositivas.

Los transportistas deben dirigirse al New Mexico Tax and Revenue Department para solicitar sus credenciales y pagar las tasas. Los transportistas deben presentar su informe impositivo y pagar sus tasas trimestralmente, a más tardar el día 25 del mes siguiente al cierre del trimestre (es decir, 25 de abril, 25 de julio, 25 de octubre y 25 de enero). Las compañías cuyas obligaciones impositivas son pequeñas (menos de US$500 por año) pueden hacerlo anualmente.

Impuesto de New York al uso de las carreteras

El impuesto de New York se denomina "impuesto al uso de carreteras" y abarca a los vehículos (camiones sencillos y combinaciones de tractores-remolques) con un peso bruto de más de 18.000 libras. Empero, los transportistas cuyas operaciones incluyen un caudal significativo de desplazamientos vacíos (viajes a través de New York sin carga) pueden aprovechar las opciones de pago que no se calculan conforme al peso bruto del vehículo sino el peso neto, es decir sólo el peso del tractor más el remolque, (suponiendo que no transporta carga).

New York aplica el impuesto en toda la extensión de sus carreteras, con excepción del New York State Thruway (carretera de cuota) en el cual el transportista puede mostrar comprobantes del pago de cuota. New York también exige credenciales plurianuales para el programa, incluidas tarjetas especiales para la cabina y distintivos por los cuales cobra por vehículo. Para las operaciones poco frecuentes (diez viajes o menos por año), New York admite la compra de un permiso de viaje de US$25 para un viaje que no dure más de 72 horas dentro del estado. Para las operaciones regulares pero con obligaciones más reducidas (YS$250) los transportistas pueden llenar el informe impositivo y pagar anualmente el tributo. De lo contrario, los informes y los pagos deben presentarse, a más tardar, el último día del mes siguiente al cierre del trimestre (vale decir 30 de abril, 30 de junio, 31 de octubre y 31 de enero). El New York State Department of

Taxation and Finance, Miscellaneous Tax/Highway Use Tax Section, administra el impuesto del uso de carreteras.

New York ofrece dos opciones para el cálculo del impuesto, a saber: el método del peso bruto (que incluye la elección entre el cálculo de la "línea directa" o del "peso más alto") o el del método que excluye la carga. El transportista debe fijar la opción de cálculo del impuesto durante todo el año para todos los vehículos de la flota, aunque la presentación de informe impositivo y pago de la tasa deba hacerse trimestralmente. Empero, cuando el transportista elige la opción del peso bruto, puede alternar entre el cálculo de línea directa y el del peso más alto.

El método de cálculo del peso bruto por "línea directa" requiere que el transportista identifique los vehículos sólo por clase (tractocamión o camión rígido), cuando el peso bruto de los vehículos es superior a 18,000 libras. La opción del "peso más alto" permite que el transportista clasifique los vehículos con más precisión, dependiendo de su uso (remolque de carga o desplazamiento sin carga), dependiendo del período tributario. Las clases de vehículos son: 1) el camión con el peso bruto más alto (remolque de carga); 2) el tractor con el peso bruto más alto (remolque de carga); 3) el camión con el peso más alto sin carga, si difiere de 1); 4) el tractor descargado en combinación con el peso más alto descargado, si difiere de 2); 5)el tractor con el peso más alto descargado cuando opera sin remolques; 6) la combinación de camíon y remolque con el peso bruto más alto (el peso del camión vacío, más el peso del remolque más pesado vacío, más el peso de la carga más pesada transportada); y 7) la combinación de camión y remolque, sin carga, con el peso más alto (peso del camión vacío más peso del remolque más pesado, vacío). El impuesto se aplica al kilometraje acumulado por clase de vehículo, su uso (cargado o descargado) durante el período tributario y al peso del vehículo o vehículos.

Método del peso bruto (Línea directa o peso más alto) – Camiones sencillos o combinaciones de tractor y remolque que transporten carga

Peso bruto (libras)	Impuesto ($US por milla)	Peso bruto (libras)	Impuesto ($US por milla)
18.001 – 20,000	0,0084	48.001 – 50,000	0,0238
20,001 – 22.000	0,0098	50,001 – 52.000	0,0252
22.001 – 24.000	0,0112	52.001 – 54.000	0,0266
24.001 – 26.000	0,0126	54.001 – 56.000	0,0280
26.001 – 28.000	0,0133	56.001 – 58.000	0,0294
28.001 – 30,000	0,0140	58.001 – 60,000	0,0308
30,001 – 32.000	0,0147	60,001 – 62.000	0,0322
32.001 – 34.000	0,0154	62.001 – 64.000	0,0336
34.001 – 36.000	0,0161	64.000 – 66.000	0,0357
36.001 – 38.000	0,0168	66.001 – 68.000	0,0378
38.001 – 40,000	0,0175	68.001 – 70,000	0,0399
40,001 – 42.000	0,0182	70,001 – 72.000	0,0420
42.001 – 44.000	0,0196	72.001 – 74.000	0,0455
44.001 – 46.000	0,0210	74.001 – 76.000	0,0490
46.001 – 48.000	0,0224	76.001 – 78.000	0,0518
		78.001 – 80,000	0,0546
		80,001 y más	Se añade 0.0028 por cada 2.000 lbs.

Método el peso bruto (Línea directa o peso más alto)
Combinación de tractor y remolque sin carga

Peso vacío (libras)	Impuesto ($US por milla)
7.001 – 8.500	0,0084
8.501 – 10,000	0,0098
10,001 – 12.000	0,0112
12.001 – 14.000	0,0126
14.001 – 16.000	0,0133
16.001 – 18.000	0,0140
18.001 y más	Se añade 0,0007 por cada 2.000 lbs.

Método del peso bruto (Línea directa o peso más alto
Combinaciones de tractor y remolque sin carga,
camiones vacíos y tractores sin remolque

Peso vacío (libras)	Impuesto ($US por milla)
18.001 – 20,000	0,0084
20,001 – 22.000	0,0098
22.001 – 24.000	0,0112
24.001 – 26.000	0,0126
26.001 – 28.000	0,0133
28.001 – 30,000	0,0140
30,001 y más	Se añade 0.0007 por cada 2.000 lbs.

La otra opción de cálculo del impuesto es el método del vehículo descargado, que usa sólo el peso vacío del camión rígido o tractocamión, multiplicado por el kilometraje acumulado en New York y por la tasa impositiva para cada vehículo con el peso vacío identificado.

CAMIONES Peso descargado (libras)	Impuesto ($US por milla)
8.001 – 9.000	0,0056
9.001 – 10,000	0,0070
10,001 – 11.000	0,0098
11.001 – 12.000	0,0112
12.001 – 13.000	0,0126
13.001 – 14.000	0,0140

CAMIONES Peso descargado (libras)	Impuesto ($US por milla)
14.001 – 15.000	0,0154
15.001 – 17.500	0,0168
17.501 – 20,000	0,0198
20,001 – 22.500	0,0252
22.501 – 25.000	0,0308
25.001 y más	0,0378

TRACTORES Peso descargado (libras)	Impuesto ($US por milla)
4.001 – 5.500	0,0084
5.501 – 7.000	0,0140
7.001 – 8.500	0,0196
8.500 – 10,000	0,0252
10,001 – 12.000	0,0350
12.001 y más	0,0462

Impuesto de Oregon por eje y milla

La versión del impuesto por kilometraje de Oregon se denomina "impuesto por eje y milla". Oregon grava a todos los vehículos comerciales (camiones sencillos y combinaciones de tractor y remolque) cuyo peso bruto sea superior a 26.000 libras, basado en el peso bruto máximo del vehículo y en el kilometraje imponible acumulado en el estado. El impuesto parte de US$0.0415 por milla para los vehículos de 26,001 a 28,000 libras de PBV y aumenta cada 2.000 libras, llegando a US$0.1365 por milla para un vehículo de 78,000 a 80,000 libras de PBV. Oregon concede permisos de viaje en lugar del pago del impuesto por eje y milla para operaciones muy limitadas dentro del estado en el transcurso de un año.

PBV máximo	Tasa por uso ($US por milla)	PBV máximo	Tasa por uso ($US por milla)
26.001 – 28.000	0,0364	54.001 – 56.000	0,031
28.001 – 30,000	0,0386	56.001 – 58.000	0,0658
30,001 – 32.000	0,0403	58.001 – 60,000	0,0688
32.001 – 34.000	0,0421	60,001 – 62.000	0,0723
34.001 – 36.000	0,0438	62.001 – 64.000	0,0763
36.001 – 38.000	0,0460	64.001 – 66.000	0,0807
38.001 – 40,000	0,0478	66.001 – 68.000	0,0864
40,001 – 42.000	0,0495	68.001 – 70,000	0,0925
42.001 – 44.000	0,0513	70,001 – 72.000	0,0986
44.001 – 46.000	0,0530	72.001 – 74.000	0,1043
46.001 – 48.000	0,0548	74.001 – 76.000	0,1096
48.001 – 50,000	0,0566	76.001 – 78.000	0,1149
50,001 – 52.000	0,0587	78.001 y más	0,1197
52.001 – 54.000	0,0609		

Nota: A los pesos superiores a las 80,000 libras de PBV se les aplica tasas superiores Oregon exige que el transportista obtenga un recibo por cada vehículo que opere dentro del estado, donde conste el peso bruto máximo del vehículo con que operará el vehículo sencillo o la combinación durante el año civil. Oregon cobra US$5 por cada recibo de vehículo y ese

documento debe portarse el vehículo siempre. Oregon también requiere que el **transportista** obtenga, sin costo alguno para él, una placa de licencia especial para cada vehículo que opere en el estado.

La tasa debe pagarse trimestralmente, el 31 de mayo, 31 de agosto, 30 de noviembre y 28 de febrero. Oregon admite que los transportistas cuyas obligaciones impositivas son reducidas (US$3,600 o menos) declaren y paguen el impuesto anualmente.

Impuestos estatales sobre los ingresos

Los transportistas mexicanos que operan en los Estados Unidos también pueden estar obligados al pago de impuestos estatales sobre los ingresos, tengan o no domicilio fijo en un estado de los Estados Unidos. Los estados que se menciona más adelante aplican impuestos sobre los ingresos que se prorratean (a menudo usando el porcentaje de IRP del transportista como base para la aplicación del tributo) y cuya atención a los transportistas interestatales no radicados en su jurisdicción varía de moderada a sumamente intensa: Michigan (su impuesto se denomina impuesto comercial único), New York (impuesto de franquicia de la Sec. 183), Ohio (impuesto de franquicia), Pennsylvania (impuesto al capital y franquicia extranjera), y South Carolina (impuesto sobre el ingreso). Otros estados también cobran impuesto sobre los ingresos y pueden o no considerar a los autotransportistas como una clase especial o como cualquier otra actividad comercial, pero generalmente, esos estados aplican impuestos si la empresa posee propiedades (bienes raíces), nómina (empleados) o ventas en el estado.

El "nexo" o la conexión de un autotransportista con el estado, a los efectos impositivos, puede variar en cierta medida, pero generalmente equivale a cierto número de viajes al estado o dentro de ésta, o un nivel de millas recorridas hacia el estado o dentro de éste, acumulado por todos los vehículos de la flota en el transcurso de un año. La cifra de umbral de viajes puede ser de 12 a 25 y el de las distancias de 25,000, acumulados por todos los vehículos de la flota en el transcurso de un año.

Los impuestos sobre los ingresos de las empresas de ramos generales se distribuyen, generalmente, sobre la base de las propiedades, de la nómina o de las ventas, o de los tres factores, en el estado, como porcentajes de los tres en todo el país. Sin embargo, como es posible que los autotransportistas no tengan propiedades, nómina o ventas en un estado determinado, el estado recurre a otros medios para determinar el impuesto. Una vez establecido el nexo, el porcentaje de las millas recorridas en el estado, como porcentaje de los desplazamientos en todo el país, o el número de viajes hacia y dentro del estado como porcentaje de los viajes por todo el país, se aplica al ingreso total y se multiplica por la tasa del estado pertinente para determinar el monto del impuesto que debe pagarse. Los transportistas que alcancen esos umbrales o prevean hacerlo, deben ponerse en contacto con los distintos departamentos impositivos estatales para obtener los formatos apropiados y las instrucciones para dar cumplimiento a sus obligaciones en la materia.

Company Name	Main Telephone
Registro Unico de Seguro Estatal (SSRS)	
Comisión de Servicio Público de Alabama	(334) 242-5176
Departamento de Carreteras y Transporte de Arkansas	(501) 569-2358
Departmaneto de Vehículos Motores de California	(916) 657-6636
Comisión de Servicios Públicos de Colorado	(303) 894-2000
Departamento de Transporte de Connecticut	(860) 566-5586
Departamento de Seguridad Automotor de Georgia	(404) 362-6484
Departamento de Transporte de Idaho	(208) 334-8611
Comisión de Comercio de Illinois	(217) 782-4654
Departamento de Ingresos de Indiana	(317) 232-2744
Departamento de Transporte de Iowa	(515) 237-3224
Comisión Corporativa de Kansas	(785) 271-3115
Gabinete de Transporte de Kentucky	(502) 564-4127
Comisión de Servicio Público de Louisiana	(225) 342-4414
Oficina de Vehículos Automotores de Maine	(207) 287-8633
Departamento de Telecomunicaciones de Massachusetts	(617) 305-3559
Comisión de Servicio Público de Michigan	(517) 241-6043
Departamento de Transporte de Minnesota	(651) 405-6060
Comisión de Servicio Público de Mississippi	(601) 961-5444
Departamento de Transporte de Montana	(406) 444-6130
Comisión de Servicio Público de Nebraska	(402) 471-4435
Departamento de Seguridad de New Hampshire	(603) 271-2447
Comisión Corporativa de Nuevo México	(505) 827-4519
Departamento de Trnsporte de Nueva York	(518) 457-7194
Departamento de Transporte de Carolina del Norte	(919) 861-3720
Norte	(701) 328-2725
Comisión de Servicios Públicos de Ohio	(614) 466-3392
Comisión Corporativa de Oklahoma	(405) 521-2251
Comisión de Servicios Públicos de Rhode Island	(401) 941-4500
Departamento de Seguridad Pública de Carolina del Sur	(803) 737-6308
Comisión de Servicios Públicos de Dakota del Sur	(605) 773-5280
Departamento de Seguridad de Tennessee	(615) 741-2974
Departamento de Transporte de Texas	(800) 299-1700
Departamento de Transporte de Utah	(801) 965-4279
Departamento de Vehículos Automotores de Virginia	(804) 7367-9157
Comisión de Servicios Públicos y Transporte de Washington	(360) 664-1222
Comisión de Servicio Público de Virginia Occidental	(304) 340-0346
Departamento de Transporte de Wisconsin	(608) 266-1356

Impuesto Estatal sobre el Millaje	
Gabinete de Ingresos de Kentuky	(502) 564-4540
Departamento de Impuestos e Ingresos de Nuevo México	(505) 827-2265
Departamento de Impuestos e Ingresos de Nueva York	(518)457-3653
Comisión de Servicios Públicos de Oregon	(503) 378-6663

Impuesto Estatal sobre el Ingreso	
Departamento del Tesoro de Michigan	(517) 373-3200
Departamento de Impuestos y Finazas de Nueva York	(800) 972-1233
Departamento de Impuestos de Ohio	(614) 433-7645
Departamento de Ingresos de Pennsylvania	(717) 787-1064
Departamento de Ingresos de Carolina del Sur	(803) 895-5705

REQUISITOS FEDERALES
SOBRE PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS

Información general: En los Estados Unidos, el gobierno Federal, Estatal y algunos gobiernos municipales tienen la autoridad de controlar las dimensiones y el peso de remolques. El gobierno Federal tiene la autoridad para establecer límites máximos de dimensión y peso de remolques sólo para el Sistema de Carreteras Interestatales y en caminos que se encuentran sobre propiedad Federal (Parques Nacionales, Reservaciones para los Indígenas, etc.). Los Estados tienen jurisdicción sobre la mayoría de las carreteras no interestatales. En el caso de algunas ciudades, los estados han otorgado a los gobiernos locales alguna autoridad sobre la reglamentación sobre dimensión y peso de remolques.

Sin embargo, la Ley de Asistencia al Transporte Terrestre (STAA, en sus siglas en inglés) de 1982 estableció las normas básicas de operaciones interestatales internas de remolques aplicables a los principales caminos. La Red Nacional es un sistema de carreteras interconectadas, seleccionadas principalmente por los Estados, sobre las cuales pasa la mayor parte del tránsito de remolques entre ciudades. Incluye la mayor parte del sistema de carreteras Interestatales y caminos principales. Además de permitir la circulación de camiones dobles con remolque con longitudes individuales de remolque de hasta 28,5 pies (8,69 metros), obligó a los estados a autorizar los semirremolques de 48 pies (14,63 metros) de largo y vehículos de 8,5 pies (2,60 metros) de ancho en los principales caminos, y camiones de 80,000 libras (36,29 toneladas métricas) en casi todas las carreteras interestatales. Debe señalarse que la ley establece los requisitos *mínimos* de dimensión y peso *máximo* de remolques que pueden establecer los estados. La ley procura incrementar la eficiencia del transporte de cargas. No impone restricciones en cuanto a la altura de los vehículos. Las limitaciones de longitud se aplican exclusivamente al semirremolque y no al tractor.

Todos los estados deben autorizar la circulación de los vehículos y contenedores que posean las dimensiones determinadas por la STAA en la red de carreteras interestatales además de otras rutas primarias designadas a tal efecto. En otras palabras, los estados deben permitir semirremolques de no menos de 48 pies de largo sin limitaciones en cuanto a longitud global para vehículos gemelos o combinaciones de remolques individuales en caminos y rutas de acceso designados por las autoridades federales. No obstante, cada estado puede designar también las carreteras de acceso que deben utilizarse hacia y desde el Sistema de Carreteras Interestatales. También se les da latitud para autorizar el desplazamiento de vehículos con pesos o longitudes excesivas, mediante la expedición de permisos especiales. Muchos estados, especialmente los que tienen grandes instalaciones portuarias, efectivamente expiden ese tipo de permisos. La Ley de Eficiencia del Transporte Terrestre Intermodal (ISTEA, en sus siglas en inglés) de 1991 restringe el funcionamiento de vehículos de combinación más largos con longitudes totales mayores que las autorizadas por la STAA. Específicamente, limita la utilización de combinaciones de remolques dobles y triples con un peso bruto de más de 80,000 libras, que sólo pueden utilizarse en los estados en que circulaban efectivamente el 1 de junio de 1991. La ley prohibe la ampliación de las rutas o la eliminación de restricciones de circulación con posterioridad a esa fecha.

Los requisitos federales en materia de pesos y dimensiones de vehículos aparecen en la Parte 658 del Título 23 del Código de Reglamentos Federales de los EE.UU.

Los siguientes son los requisitos uniformes de la STAA en cuanto a peso, longitud y ancho para vehículos que utilicen el Sistema de Carreteras Interestatales:

Ancho: 102 pulgadas

Altura: No se especifica ninguna

Longitud: La STAA permite la circulación de camiones con remolque doble con longitudes individuales de remolque de hasta 28.5 pies (8.69 metros); semirremolques únicos de no menos de 48 pies (14.63 m)*; las limitaciones de longitud se aplican exclusivamente a los remolques y semirremolques y no a la longitud global de las combinaciones de tractores, remolques y semirremolques.

Peso: Un eje	-- 20,000 libras
Ejes en tándem	-- 34,000 libras
Peso bruto permisible	-- 80,000 libras

Remolques de 53 pies

Suelen usarse remolques de 53 pies para transportar bienes manufacturados dentro de los Estados Unidos. En conjunto representan alrededor del 30% de los remolques que operan en los Estados Unidos, salvo Alaska y el Distrito de Columbia. También se permite su utilización en cinco provincias de la región occidental de Canadá. México incrementó recientemente, llevándolos a 23 metros, los límites de longitud de los tractores y semirremolques en determinada red de carreteras principales.

Normas Estatales

Todos los Estados tienen la autoridad para establecer límites máximos de dimensión y peso mayores al límite mínimo descritos en la STAA de 1982 para todas las carreteras no Interestatales. En algunos Estados, los funcionarios pueden otorgar permisos mensuales y anuales que permiten aún mayores límites de dimensión y peso. Además, algunos estados tienen derechos adquiridos ["grandfather rights", en inglés] que les permiten mantener límites de dimensión y peso anteriores a la legislación Federal que estableció los límites para el sistema Interestatal, aún cuando esos límites eran mayores a los límites Federales.

Véase el Apéndice para una comparación detallada de límites de dimensión y peso de remolques. Este Apéndice sólo debe utilizarse como una guía.

Los autotransportistas deben comunicarse con el respectivo Departamento de Transporte Estatal para determinar los límites de dimensión y peso de remolques sin restricción y con permiso.

Compatibilidad de las normas

Los tres países del TLCAN se han comprometido a elaborar normas de seguridad del transporte terrestre con la mayor compatibilidad mutua posible a través del Subcomité de Normas del Transporte Terrestre (SNTT o LTSS, en sus siglas en inglés) del TLCAN, que estableció un programa de trabajo para lograr esa compatibilidad. En los próximos tres años se seguirán analizando los requisitos sobre pesos y dimensiones de vehículos comerciales.

En los Estados Unidos se considerarán proyectos de modificación de los requisitos existentes a través de los procesos regulatorios y de comentarios públicos ordinarios. Toda modificación de los requisitos legales existentes, como restricciones en cuanto al peso de los camiones y restricciones sobre la utilización de vehículos de combinación más largos, requerirán la aprobación de leyes por parte del Congreso.

REQUISITOS FEDERALES SOBRE PESOS Y DIMENSIONES DE VEHÍCULOS APLICABLES A AUTOBUSES

Se resumen a continuación los requisitos federales sobre pesos y dimensiones de vehículos aplicables a autobuses, que también figuran en la Parte 658 del Titulo 23 del Código de Reglamentos Federales de los EE.UU.

Limitaciones federales sobre peso aplicables a autobuses: Se aplican limitaciones sobre ejes y peso bruto de vehículos a los autobuses de transporte de pasajeros automotores interurbanos en el Sistema Interestatal de Carreteras. Se aplica a los mismos un límite de hasta 20,000 libras inclusive sobre un mismo eje, 34,000 sobre ejes en tándem o 80,000 libras de peso bruto de vehículo. Actualmente los autobuses de tránsito están exentos de los límites de peso bruto de vehículo y peso sobre eje

Normas federales sobre dimensiones aplicables a autobuses: La Ley de Asistencia al Transporte Terrestre (STAA) de 1982 estableció determinadas normas federales sobre dimensiones para autobuses que utilizan el Sistema Interestatal de Carreteras, y designó carreteras principales (la Red Nacional). Todos los estados deben permitir el funcionamiento de autobuses de 45 pies de largo por 102 pulgadas de ancho en la Red Nacional, y deben autorizar un acceso razonable hacia y desde la Red Nacional hasta puntos de carga y descarga.

Los diferentes estados pueden aplicar reglas adicionales sobre dimensiones y peso aplicables a los autobuses. Las empresas de transporte de pasajeros deben ponerse en contacto con las autoridades de cada estado en que se propongan operar, para verificar el cumplimiento de los requisitos estatales.

APÉNDICE

Tratado de Libre Comercio de América del Norte
Subcomité sobre Normas de Transporte Terrestre
Grupo de Trabajo 2 – Peso y Dimensiones de los Vehículos

Comparación "Lado por Lado" de los Límites Reglamentarios de Peso y Dimensiones

Proyecto de Actualización a Mayo de 2001

Actualización "lado por lado" de mayo de 2001 – Notas y observaciones

En octubre de 1997, el SNTT/2, completó y difundió el informe "lado por lado" con una comparación de los límites reglamentarios de peso y dimensiones para las cuatro configuraciones de vehículos llamadas a ser prioritarias en la armonización de reglamentos y se formularon cuadros con los límites federales, estatales y provinciales para esas configuraciones.

En octubre de 2001, el SNTT/2 convino en que debía actualizarse esos cuadros, para reflejar los cambios operados durante los cuatro años anteriores.

Síntesis de los cambios - Canadá:

Québec

En noviembre de 1998, Québec dispuso una amplia variedad de cambios de los límites de peso y dimensiones, incluida la eliminación del uso de los ejes levadizos. Los cambios, para las cuatro configuraciones consignadas en los cuadros sinópticos, fueron:

- un peso máximo de 18,000 Kg. para todos los grupos de ejes tándem con una luz de 1.20 m a 1.85 m
- peso máximo de 21,000 kg., 24,000 kg. y 26,000 kg. para los grupos de ejes tridem (dependiendo de la luz),

Manitoba, Saskatchewan, Alberta y Columbia Británica

A fines de 1999 las provincias occidentales aumentaron de 18.50 m a 20 m el límite para la longitud de las cajas de los trenes A dobles.

Ontario:

El 1 de enero de 2001, Ontario puso en vigencia varios cambios de los límites de peso reglamentarios, como parte de un acuerdo de armonización normativa con Québec. Los cambios relativos a las cuatro configuraciones que considera el SNTT/2 fueron:

- el aumento a 18,000 kg., del peso mínimo para los grupos de tándem eje con espacio cerrado en tractores (y de tándem ejes en remolques en la configuración de tractor de semirremolque).
- el aumento a 25,500 kg. del peso máximo para los grupos de eje tridem con luz amplia (3.70 m) [previéndose que el límite aumentará a 26,000 kg. en 2005.

Alberta:
El 1 de abril de 2001, aumentó de 23,000 a 24, 000 kg. el límite de peso para los tridems de luz media (de 3.0 m a 3.60 m).

New Brunswick, Nueva Escocia, PEI [Isla Príncipe Eduardo] y Terranova
Se previó que, como parte de un acuerdo para el establecimiento de un régimen reglamentario uniforme para los límites de peso y dimensiones en la región, las provincias atlánticas dispondrían estos cambios en el verano de 2001:

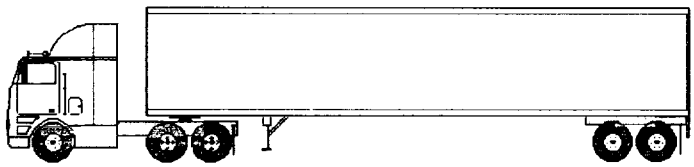
- un peso máximo de 18,000 kg. para todos los grupos de ejes tándem con una luz de 1.20 m a 1.85 m.
- peso máximo de 21,000 kg., 24,000 kg. y 26,000 kg. para los grupos de eje tridem, dependiendo de la luz.
- el aumento de 18.50 m a 20 m en el límite para la longitud de las cajas de los trenes A dobles.

Síntesis de los cambios – Estados Unidos:
Después de la preparación de los cuadros sinópticos originales no ha habido cambios de los límites de tamaño y peso, pero se ha incorporado varias correcciones de los límites fijados por los estados.

Síntesis de los cambios - México:
En septiembre de 1999, la SCT publicó un proyecto de normas revisadas relativas al peso y las dimensiones de los vehículos, que incluía cambios que afectaban los cuadros sinópticos en estos aspectos:

- establecimiento de una nueva clasificación de carreteras "ET", adicional a las categorías A, B, C y D existentes.
- eliminación del límite de longitud total para los tractores de semirremolque y su reemplazo por un límite para la longitud del semirremolque de esa combinación.
- fijación de una límite de 16.16 m para la longitud de los semirremolques que circulen por carreteras de la clase ET, y de 14.63 para los que lo hagan por carreteras de las clases A y B.
- aumento a 31 m del límite de longitud total para los trenes dobles de clase A que circulen por carreteras de la clase ET y A.

1. Tractor de semirremolque – cinco ejes



Sinopsis de límites de dimensión y peso:

Límites de dimensión

	Red vial nacional		
Sinopsis	*No*	*Mínimo*	*Máximo*
Longitud total	12	23.0	23.0
Ancho total	64	2.59	2.74
Altura total	64	3.96	4.42
Batalla del tractor	12	6.2	6.2
Longitud del remolque	61	14.63	18.29
Batalla del remolque (máxima)	33	11.28	13.11
Saliente trasera	17	35%	1.83

Límites de peso

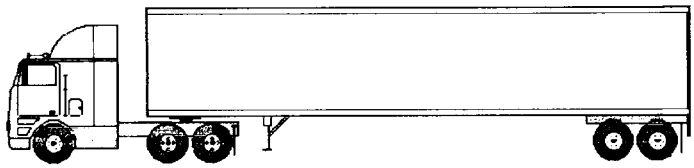
	Red vial nacional		
Sinopsis	*No*	*Mínimo*	*Máximo*
Eje de dirección	65	4,990	10,206
Tándem tractor	65	15,442	19,958
Tándem remolque	65	15,442	19,958
PCB (peso combinado bruto)	65	36,288	44,000

Referencias:

No. = Número de jurisdicciones donde rigen límites; el máximo posible es 65.

Sistema nacional = Red vial nacional para camiones en los Estados Unidos, sistema primario en el Canadá y carreteras clases ET, A y B en México

Observaciones – Cuestiones de compatibilidad



Límites de dimensión

Longitud total	*ausencia de límite de longitud total (EE.UU y México) vs restricciones de longitud (Canadá) límites de longitud total diferentes (Canadá vs México vs estados de los EE.UU.)*
Altura total	*tres puntos en escala: 4.15 m (13.5'), 4.25 m (13.9') y 4.27 m (14')*
Longitud del remolque	*diferentes límites, aunque se acepta ampliamente 53'*
Batalla del tractor	*sólo el Canadá controla directamente*
Batalla del remolque	*controlan el Canadá y algunos estados de los EE.UU.*
Luz del tándem remolque	*en los EE.UU. se insta a que la luz sea mayor si el peso es más elevado* *El Canadá limita la luz a 1.85 m* *México neutral*
Otros aspectos: Controles adicionales	*retroceso del pivote de dirección (Canadá)* *saliente trasera efectiva (Canadá)* *ancho de banda de rodamiento (Canadá)*

Límites de peso

Eje de dirección	*dos campos: 5,500 kg. vs peso de eje único completo (9,000 kg. a 10,000 kg.)*
Tándem impulsor	*variedad de límites en el TLCAN* *más peso para el tándem tractor que para el remolque* *peso extra para clases específicas de suspensión*
Tándem remolque	*variedad de límites vigentes* *mayor luz a más peso vs el mismo peso para cualquier luz*
Peso bruto del vehículo	*los EE.UU. tienen una fórmula de límite puente* *el Canadá limita el PBV conforme al peso de los ejes* *México limita conforme a una fórmula puente, con diferencias según las carreteras*

Sinopsis: Tractor - Semirremolque (5 ejes) – Redes viales nacionales

[Traducción de las columnas del cuadro de la página siguiente]:

México
Carreteras A y B

Canadá

Estados Unidos

Longitud total (m)

Ancho total (m)

Altura total (m)

Batalla del tractor (máximo)

Longitud del remolque (máxima)

Saliente trasera (máxima)

Luz del tándem (máxima)

Eje de dirección (máximo)

Tractor tándem (máximo)

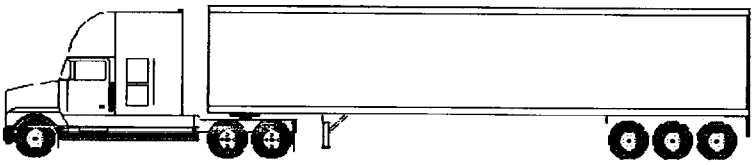
Remolque tándem (máximo)

PCB

Sinopsis: Tractor - Semirremolque (5 ejes) - Redes viales nacionales

	Overall Length (m)	Overall Width (m)	Overall Height (m)	Tractor Wheelbase - max	Trailer Length - max	Trailer Wheelbase (max)	Rear Overhang - max	Tandem Spread - min	Tandem Spread - max	Steering Axle - max	Tractor Tandem - max	Trailer Tandem - max	GCW
Mexico		2.6	4.25		16.16					6,500	19,500	18,000	44,000
Class A&B Routes		2.6	4.25		14.63					6,500	19,500	18,000	44,000
Canada													
British Columbia	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	17,000	17,000	39,500
Alberta	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	17,000	17,000	39,500
Saskatchewan	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	17,000	17,000	39,500
Manitoba	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	17,000	17,000	39,500
Ontario	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	9,000	18,000	18,000	41,500
Quebec	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	18,000	18,000	41,500
New Brunswick	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	18,000	18,000	41,500
Nova Scotia	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	18,000	18,000	41,500
Prince Edward Island	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	18,000	18,000	41,500
Newfoundland	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	18,000	18,000	41,500
Yukon	23.0	2.60	4.20	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	17,000	17,000	39,500
Northwest Terr.	23.0	2.60	4.20	6.20	16.20	12.50	35%	1.20	1.85	5,500	17,000	17,000	39,500
United States		*2.59*								*9,072*	*15,422*	*15,422*	*36,288*
Alabama		2.59	4.11		17.37	12.5	1.52	1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Alaska		2.59	4.27		14.63			0.91	3.05	5,443	17,237	17,237	36,288
Arizona		2.59	4.27		17.53			1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Arkansas		2.59	4.11		16.31			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
California		2.59	4.27		16.15	12.19		1.01	2.44	5,670	15,422	15,422	36,288
Colorado		2.59	3.96		17.47			1.01	2.44	9,072	16,330	16,330	36,288
Connecticut		2.59	4.11		16.15		1.22	1.01	2.44	5,443	16,330	16,330	36,288
Delaware		2.59	4.11		16.15		1.83	1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Dist. of Columbia		2.59	4.11		14.63			1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Florida		2.59	4.11		16.15	12.5	1.22	1.01	2.44	5,489	19,958	19,958	36,288
Georgia		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	8,165	15,422	15,422	36,288
Hawaii		2.74	4.27					1.01	2.44	10,206	15,422	15,422	39,917
Idaho		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Illinois		2.59	4.11		16.15	12.95		1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Indiana		2.59	4.11		16.15	12.34		1.01	2.44	7,258	15,422	15,422	36,288
Iowa		2.59	4.11		16.15			1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Kansas		2.59	4.27		18.14			1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Kentucky		2.59	4.11		16.15			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Louisiana		2.59	4.11		18.14			1.01	2.44	5,897	15,422	15,422	36,288
Maine		2.59	4.11		16.15	13.11		1.22	2.44	5,443	17,237	17,237	36,288
Maryland		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Massachusetts		2.59	4.11		16.15			1.01	2.44	7,258	16,330	16,330	36,288
Michigan		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	6,350	15,422	15,422	36,288
Minnesota		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Mississippi		2.59	4.11		16.15			1.01	2.44	4,990	15,422	15,422	36,288
Missouri		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Montana		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Nebraska		2.59	4.42		16.15			1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Nevada		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
New Hampshire		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	9,072	15,422	16,330	36,288
New Jersey		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	7,258	15,422	15,422	36,288
New Mexico		2.59	4.27		17.53			1.01	2.74	5,443	15,568	15,568	39,191
New York		2.59	4.11		17.53	12.5		1.01	2.44	10,161	16,330	16,330	36,288
North Carolina		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	9,072	17,237	17,237	36,288
North Dakota		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	4,990	15,422	15,422	38,556
Ohio		2.59	4.11		16.15			1.01	2.44	5,897	15,422	15,422	36,288
Oklahoma		2.59	4.11		18.14			1.01	2.44	5,897	15,422	15,422	36,288
Oregon		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Pennsylvania		2.59	4.11		16.15			1.01	2.44	7,258	16,330	16,330	36,288
Rhode Island		2.59	4.11		16.15		1.83	1.01	2.44	10,161	16,330	16,330	36,288
South Carolina		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	9,072	17,963	17,963	36,560
South Dakota		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Tennessee		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Texas		2.59	4.27		17.98			1.01	2.44	5,897	15,422	15,422	36,288
Utah		2.59	4.27		16.15	12.34		1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
Vermont		2.59	4.11		16.15	12.5		1.07	2.44	5,443	16,330	16,330	36,288
Virginia		2.59	4.11		16.15	11.28		1.01	2.44	5,897	15,422	15,422	36,288
Washington		2.59	4.27		16.15			1.01	2.44	5,443	15,422	15,422	36,288
West Virginia		2.59	4.11		16.15	11.28		1.01	2.44	9,072	15,422	15,422	36,288
Wisconsin		2.59	4.11		16.15	12.5		1.01	2.44	5,897	15,422	15,422	36,288
Wyoming		2.59	4.27		18.29			1.01	2.44	6,804	16,330	16,330	39,463

11. Configuración de tractor de semirremolque – seis ejes Error! Bookmark not defined.



Sinopsis de límites actuales de peso y dimensión:

Límites de dimensión

	Red vial nacional		
Sinopsis	***No***	***Mínimo***	***Máximo***
Longitud total	13	19.8	23
Ancho total	65	2.59	2.74
Peso total	64	3.96	4.42
Batalla del tractor	12	6.2	6.2
Longitud del remolque	62	14.63	18.29
Batalla del remolque (máxima)	33	11.28	13.11
Saliente trasera	17	35%	1.8

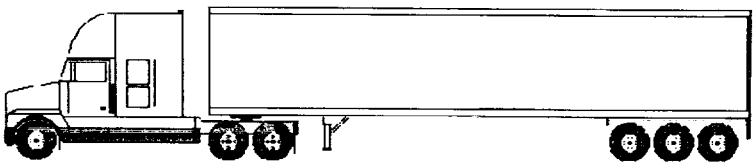
Límites de peso

	Red vial nacional		
Sinopsis	***No***	***Mínimo***	***Máximo***
Eje de la dirección	65	4,990	10,206
Tándem) tractor	65	15,442	19,958
Tridem 2.40–3.00 m	65	15,060	24,000
Tridem 3.10 – 3,60 m	65	16,148	24,000
Tridem – 3.60 m	65	16,330	26,000
PCB con tridem-2/40 m	65	36,288	48,500
PCB con tridem-3/00 m	65	36,288	49,000
PCB con trdem 3.60 m	65	36,288	50,400

Referencias:

No. = Número de jurisdicciones donde rigen límites; el máximo posible es 65.
Sistema nacional = Red vial nacional para camiones en los Estados Unidos, sistema primario en el Canadá y carreteras clases ET, A y B en México

Observaciones – Cuestiones de compatibilidad



Límites de dimensión

Longitud total	*ausencia de límite de longitud total(EE.UU. y México) vs restricciones de longitud (Canadá)* *límites de longitud total diferentes (Canadá vs México vs estados de los EE.UU.)*
Altura total	*tres puntos en escala: 4.15 m (13.5'), 4.25 m (13.9') y 4.27 m (14')*
Longitud del remolque	*diferentes límites, aunque se acepta ampliamente 53'*
Batalla del tractor	*sólo el Canadá controla directamente*
Batalla del remolque	*controlan el Canadá y algunos estados de los EE.UU.*
Luz del tridem remolque	*no se plantea en los EE.UU:* *el Canadá limita la luz a 3.70 m* *México es neutral*
Otros aspectos: Controles adicionales	*retroceso del pivote de dirección (Canadá)* *saliente trasera efectiva (Canadá)* *ancho de banda de rodamiento (Canadá)*

Límites de peso

Eje de dirección	*dos campos: 5,500 kg. vs peso de eje único completo (9,000kg a 10,000 kg.)*
Tándem impulsor	*variedad de límites en el TLCAN* *más peso para el tándem tractor que para el remolque* *peso extra para clases específicas de suspensión*
Tridem remolque	*mayor luz a más peso vs el mismo peso para cualquier luz*
Peso bruto del vehículo	*los EE.UU. tienen una fórmula de límite puente* *el Canadá limita el PBV conforme al peso de los ejes* *México limita conforme a una fórmula puente, con diferencias según las carreteras*

Sinopsis: Tractor - Semirremolque (6 ejes) – Redes viales nacionales

[Traducción de las columnas del cuadro de la página siguiente]:

Jurisdicción

México
Carreteras clase A y B

Canadá

Estados Unidos

Longitud total (m)

Ancho total (m)

Altura total (m)

Batalla del tractor (máximo)

Longitud del remolque (máxima)

Saliente trasera (máxima)

Luz mínima del tridem

Luz máxima del trdem

Peso máximo del eje de la dirección

Peso máximo del tándem tractor

Tridem remolque 2,40 m – 3,00 m

Tridem remolque 3,00 m – 3,60 m

Tridem remolque 3,70 m

PBV con tridem 2,40 m – 3,00 m

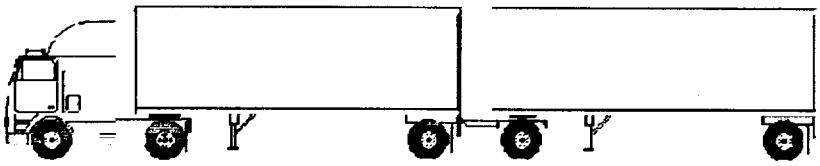
PBV con tridem 3,00 m – 3,60 m

PBV con tridem 3,70 m

Sinopsis: Tractor - Semirremolque (6 ejes) - Redes viales nacionales

Jurisdiction	Overall Length (m)	Overall Width (m)	Overall Height (m)	Tractor Wheelbase - max	Trailer Length - max	Trailer Wheelbase (max)	Rear Overhang - max	Tridem Spread - min	Tridem Spread - max	Steering Axle Weight - max	Drive Tandem Weight - max	Trailer Tridem 2.4 - 3m	Trailer Tridem 3.0 - 3.6m	Trailer Tridem 3.7m	GCW with Tridem 2.4 - 3m	GCW with Tridem 3.0 - 3.6m	GCW with Tridem 3.7m
Mexico		2.60	4.25		16.16					6,500	19,500	22,500	22,500	22,500	48,500	48,500	48,500
Class A&B Routes		2.60	4.25		14.63					6,500	19,500	22,500	22,500	22,500	48,500	48,500	48,500
Canada																	
British Columbia	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	17,000	24,000	24,000	24,000	46,500	46,500	46,500
Alberta	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	17,000	21,000	24,000	24,000	43,500	46,500	46,500
Saskatchewan	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	17,000	21,000	23,000	24,000	43,500	45,500	46,500
Manitoba	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	17,000	21,000	23,000	24,000	43,500	45,500	46,500
Ontario	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	18,000	21,300	23,000	25,500	44,800	46,500	49,000
Quebec	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	18,000	21,000	24,000	26,000	44,500	47,500	49,500
New Brunswick	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	18,000	21,000	24,000	26,000	44,500	47,500	49,500
Nova Scotia	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	18,000	21,000	24,000	26,000	44,500	47,500	49,500
Prince Edward Island	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	18,000	21,000	24,000	26,000	44,500	47,500	49,500
Newfoundland	23.0	2.60	4.15	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	18,000	21,000	24,000	26,000	44,500	47,500	49,500
Yukon	23.0	2.60	4.20	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	9,000	17,000	21,300	23,000	24,400	47,300	49,000	50,400
Northwest Terr.	23.0	2.60	4.20	6.20	16.20	12.50	35%	2.40	3.70	5,500	17,000	21,000	23,000	24,000	43,500	45,500	46,500
United States		2.59								*9,072*	*15,422*	*19,051*	*19,732*	*20,412*	*36,288*	*36,288*	*36,288*
Alabama		2.59	4.11		17.37	12.5	1.52	2.44		9,072	16,330	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Alaska		2.59	4.27		14.63			3.05		5,443	17,237	19,051	19,051	19,051	39,917	40,597	41,278
Arizona		2.59	4.27		17.53			2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Arkansas		2.59	4.11		16.31			2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
California		2.59	4.27		16.15	12.19		2.44		5,670	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Colorado		2.59	3.96		17.47			2.44		9,072	16,330	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Connecticut		2.59	4.11		16.15		1.22	2.44		5,443	16,330	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Delaware		2.59	4.11		16.15		1.83	2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Dist. of Columbia		2.59	4.11		14.63			2.44		9,072	15,422	17,237	19,278	19,958	36,288	36,288	36,288
Florida		2.59	4.11		16.15	12.5	1.22	2.44		5,489	19,958	19,958	19,958	20,412	36,288	36,288	36,288
Georgia		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		8,165	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Hawaii		2.74	4.27					2.44		10,206	15,422	19,596	20,412	20,866	39,917	39,917	39,917
Idaho		2.59	4.27		16.15			2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	40,597	41,278
Illinois		2.59	4.11		16.15	12.95		2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Indiana		2.59	4.11		16.15	12.34		2.44		7,258	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Iowa		2.59	4.11		16.15			2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Kansas		2.59	4.27		18.14			2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	38,783	38,783	38,783
Kentucky		2.59	4.11		16.15			2.44		5,443	15,422	21,773	21,773	21,773	36,288	36,288	36,288
Louisiana		2.59	4.11		18.14			2.44		5,897	15,422	20,412	20,412	20,412	39,917	39,917	39,917
Maine		2.59	4.11		**16.15**	13.11		2.44		5,443	17,237	21,773	21,773	21,773	45,360	45,360	45,360
Maryland		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Massachusetts		2.59	4.11		16.15			2.44		7,258	16,330	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Michigan		2.59	4.11		16.15	12.5		2.13	5.49	6,350	15,422	17,690	17,690	17,690	38,556	38,556	38,556
Minnesota		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Mississippi		2.59	4.11		16.15			2.44		4,990	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Missouri		2.59	4.27		16.15			2.44		9,072	15,422	15,060	16,148	17,237	36,288	36,288	36,288
Montana		2.59	4.27		16.15			2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Nebraska		2.59	4.42		16.15			2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	43,092	43,092	43,092
Nevada		2.59	4.27		16.15			2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	39,917	40,597	41,278
New Hampshire		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
New Jersey		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		7,258	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
New Mexico	19.8	2.59	4.27		17.53			3.05		5,443	15,568	15,568	17,690	18,398	39,191	39,191	39,191
New York		2.59	4.11		17.53	12.5		2.44		10,161	16,330	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
North Carolina		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		9,072	17,237	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
North Dakota		2.59	4.27		16.15			2.44		4,990	15,422	19,051	19,732	20,412	39,463	40,144	40,824
Ohio		2.59	4.11		16.15			2.44		5,897	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Oklahoma		2.59	4.11		18.14			2.44		5,897	15,422	19,051	19,732	20,412	40,370	40,824	40,824
Oregon		2.59	4.27		16.15			2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Pennsylvania		2.59	4.11		16.15			2.44	4.88	7,258	16,330	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Rhode Island		2.59	4.11		16.15		1.83	2.44		10,161	16,330	16,330	20,321	20,412	36,288	36,288	36,288
South Carolina		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		9,072	17,963	19,051	19,732	20,412	40,643	40,643	40,643
South Dakota		2.59	4.27		16.15			2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	39,917	40,597	41,278
Tennessee		2.59	4.11		**16.15**	12.5		2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Texas		2.59	4.27		17.98			2.44		5,897	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Utah		2.59	4.27		16.15	12.34		2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Vermont		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		5,443	16,330	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Virginia		2.59	4.11		16.15	11.28		2.44		5,897	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Washington		2.59	4.27		16.15			2.44		5,443	15,422	19,051	19,732	20,412	39,917	40,597	41,278
West Virginia		2.59	4.11		16.15	11.28		2.44		9,072	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Wisconsin		2.59	4.11		16.15	12.5		2.44		5,897	15,422	19,051	19,732	20,412	36,288	36,288	36,288
Wyoming		2.59	4.27		18.29			1.01		6,804	16,330	19,278	19,732	16,330	42,638	42,638	42,638

32. Configuración de tren A doble – Cinco ejes



Sinopsis de límites actuales de peso y dimensión:

Límites de dimensión

	Red vial nacional		
Sinopsis	***No***	***Mínimo***	***Máximo***
Longitud total	13	25	31.0
Ancho total	65	2.59	2.74
Altura total	64	3.96	4.42
Longitud primer remolque	45	8.53	16.15
Longitud segundo remolque	45	8.53	16.15
Longitud de la caja	21	18.5	33.53

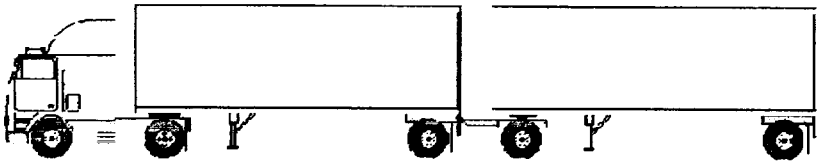
Límites de peso

	Red vial nacional		
Sinopsis	***No***	***Mínimo***	***Máximo***
Eje de dirección	65	4,990	10,206
Eje de impulsor del tractor	65	9,072	11,000
Eje del remolque	65	9,072	10,000
PCB	65	36,288	47,500

Referencias:

No. = Número de jurisdicciones donde rigen límites; el máximo posible es 65.
Sistema nacional = Red vial nacional para camiones en los Estados Unidos, sistema primario en el Canadá y carreteras clases ET, A y B en México

Observaciones – Cuestiones de compatibilidad



Límites de dimensión

Longitud total	*ausencia de límite de longitud total (EE.UU.) vs restricciones de longitud (Canadá y México)* *límites de longitud diferentes (Canadá vs México vs estados de los EE.UU.)*
Altura total	*tres puntos en escala: .4.15 m (13.5'), 4.25 m (13.9') y 4.27 m (14')*
Longitud(es) de remolque **Longitud de caja** **Batalla del tractor** **Batalla del remolque**	*controles independientes pero estrechamente vinculados* *fuente principal de conflictos entre jurisdicciones y complicaciones operativas*
Espacio entre ejes	*fórmula puente (EE.UU. y México) vs límites fijos (Canadá)*
Otros aspectos: Controles adicionales	*retroceso del pivote de dirección (Canadá)* *compensación de enganche (Canadá)* *ancho de banda de rodamiento (Canadá)*

Límites de peso

Eje de dirección	*dos campos: 5,500 kg. vs peso de eje único completo (9,000 kg. 10,000 kg.)*
Eje impulsor	*variedad de límites en el TLC* *más peso para el tándem tractor que para el remolque* *peso extra para clases específicas de suspensión*
Ejes del remolque	*escala (reducida) de límites en el TLC* *límite de peso para el segundo remolque*
Peso bruto del vehículo	*los EE.UU. tienen una fórmula de límite puente* *el Canadá tiene un límite basado en la estabilidad* *México tiene un límite conforme a una fórmula puente*

Sinopsis: Tren A doble (cinco ejes) – Redes viales nacionales

[Traducción de las columnas del cuadro de la página siguiente]:

Jurisdicción

México
Carreteras clase A y B

Canadá

Estados Unidos

Longitud total

Ancho total

Altura total

Base de rodado del tractor (máximo
)
Longitud del primer remolque (máxima)

Longitud del segundo remolque (máxima)

Longitud de la caja (máxima)

Eje dea dirección (máximo)

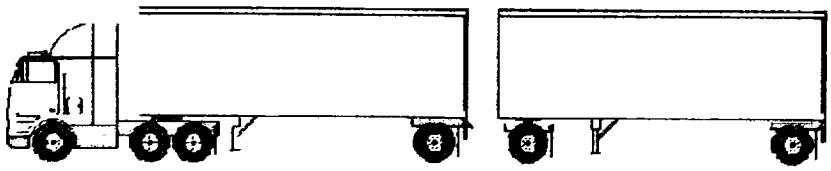
Eje impulsor (máximo)

Eje del remolque (máximo)

PCB

Sinopsis: Tren A doble (5 ejes) - Redes viales nacionales

Jurisdiction	Overall Length	Overall Width	Overall Height	Tractor Wb - max	First Trailer Length - max	Second Trailer Length - max	Box Length - max	Steering Axle - max	Drive Axle - max	Trailer Axle - max	GCW
Mexico	31	2.6	4.25					6,500	11,000	10,000	47,500
Class B Routes	28.5	2.6	4.25					6,500	11,000	10,000	47,500
Canada											
British Columbia	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	39,700
Alberta	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	39,700
Saskatchewan	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	39,700
Manitoba	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	39,700
Ontario	25	2.6	4.15	6.2			18.5	5,500	10,000	10,000	45,500
Quebec	25	2.6	4.15	6.2			18.5	5,500	10,000	10,000	45,500
New Brunswick	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	41,900
Nova Scotia	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	41,900
Prince Edward Island	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	41,900
Newfoundland	25	2.6	4.15	6.2			20	5,500	9,100	9,100	41,900
Yukon	25	2.6	4.2	6.2			20	5,500	9,100	9,100	39,700
Northwest Terr.	25	2.6	4.2	6.2			20	5,500	9,100	9,100	39,700
United States		2.59						9,072	9,072	9,072	36,288
Alabama		2.59	4.11		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Alaska		2.59	4.27				28.96	5,443	9,072	9,072	39,463
Arizona		2.59	4.27		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Arkansas		2.59	4.11		8.53	8.53		5,443	9,072	9,072	36,288
California		2.59	4.27		8.69	8.69		5,670	9,072	9,072	36,288
Colorado		2.59	3.96		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Connecticut		2.59	4.11		8.53	8.53		5,443	10,161	10,161	36,288
Delaware		2.59	4.11		8.84	8.84		9,072	9,072	9,072	36,288
Dist. of Columbia		2.59	4.11		8.53	8.53		9,979	9,979	9,979	36,288
Florida		2.59	4.11		8.53	8.53		5,489	9,979	9,979	36,288
Georgia		2.59	4.11		8.53	8.53		8,165	9,072	9,226	36,288
Hawaii		2.74	4.27					10,206	10,206	10,206	36,288
Idaho		2.59	4.27				20.73	5,443	9,072	9,072	36,288
Illinois		2.59	4.11		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Indiana		2.59	4.11		8.69	8.69		7,258	9,072	9,072	36,288
Iowa		2.59	4.11		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Kansas		2.59	4.27		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Kentucky		2.59	4.11		8.53	8.53		5,443	9,072	9,072	36,288
Louisiana		2.59	4.11		9.14	9.14		5,897	9,072	9,072	36,288
Maine		2.59	4.11		8.69	8.69		5,443	9,979	9,072	36,288
Maryland		2.59	4.11		8.53	8.53		5,443	10,161	10,161	36,288
Massachusetts		2.59	4.11		8.69	8.69		7,258	10,161	10,161	36,288
Michigan		2.59	4.11		8.69	8.69		6,350	9,072	9,072	36,288
Minnesota		2.59	4.11		8.69	8.69		5,443	9,072	9,072	36,288
Mississippi		2.59	4.11		9.14	9.14		4,990	9,072	9,072	36,288
Missouri		2.59	4.27		8.53	8.53		9,072	9,072	9,072	36,288
Montana		2.59	4.27		8.69	8.69		5,443	9,072	9,072	36,288
Nebraska		2.59	4.42				19.81	9,072	9,072	9,072	36,288
Nevada		2.59	4.27		8.69	8.69		5,443	9,072	9,072	36,288
New Hampshire		2.59	4.11		8.53	8.53		9,072	9,072	9,072	36,288
New Jersey		2.59	4.11		8.53	8.53		7,258	10,161	10,161	36,288
New Mexico		2.59	4.27		8.69	8.69		5,443	9,798	9,798	39,191
New York		2.59	4.11		8.69	8.69		7,258	10,161	10,161	36,288
North Carolina		2.59	4.11		8.53	8.53		9,072	9,072	9,072	36,288
North Dakota		2.59	4.27		16.15	16.15	31.39	4,990	9,072	9,072	41,278
Ohio		2.59	4.11		8.69	8.69		5,897	9,072	9,072	36,288
Oklahoma		2.59	4.11		16.15	16.15	33.53	5,897	9,072	9,072	36,288
Oregon		2.59	4.27		12.19	12.19	20.73	5,443	9,072	9,072	40,824
Pennsylvania		2.59	4.11		8.69	8.69		7,258	10,161	10,161	36,288
Rhode Island		2.59	4.11		8.69	8.69		10,161	10,161	10,161	36,288
South Carolina		2.59	4.11		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
South Dakota		2.59	4.27		8.69	8.69		5,443	9,072	9,072	36,288
Tennessee		2.59	4.11		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Texas		2.59	4.27		8.69	8.69		5,897	9,072	9,072	36,288
Utah		2.59	4.27				18.59	5,443	9,072	9,072	36,288
Vermont		2.59	4.11		8.53	8.53		5,443	9,072	9,072	36,288
Virginia		2.59	4.11		8.69	8.69		5,897	9,072	9,072	36,288
Washington		2.59	4.27				18.59	5,443	9,072	9,072	39,463
West Virginia		2.59	4.11		8.69	8.69		9,072	9,072	9,072	36,288
Wisconsin		2.59	4.11		8.69	8.69		5,897	9,072	9,072	36,288
Wyoming		2.59	4.27		14.63	12.19	24.69	6,804	9,072	9,072	43,092



15. Configuración de Tren A con doble remolque – seis ejes

Sinopsis de límites actuales de peso y dimensión:

Límites de dimensión

	Red vial nacional		
Sinopsis	***No***	***Mínimo***	***Máximo***
Longitud total	13	25	31.0
Ancho total	65	2.59	2.74
Altura total	64	3.96	4.42
Longitud del primer remolque	45	8.53	16.15
Longitud del segundo remolque	45	8.53	16.15
Longitud de la caja	19	17.7	24.7

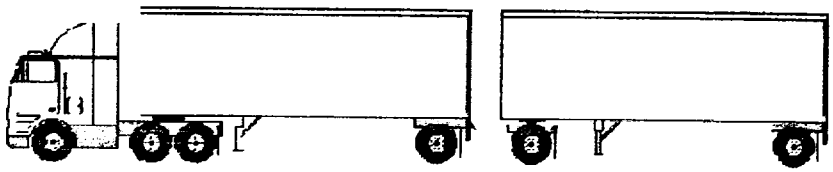
Límites de peso

	Red vial nacional		
Sinopsis	***No***	***Máximo***	***Mínimo***
Eje de dirección	65	4,990	10,206
Eje impulsor del tractor	65	14,515	19,958
Eje del remolque	65	8,165	10,206
PCB	65	36,288	56,000

Referencias:

No. = Número de jurisdicciones donde rigen límites; el máximo posible es 65.
Sistema nacional = Red vial nacional para camiones en los EE.UU., sistema primario en el Canadá y carreteras clases ET, A y B en México

Observaciones – Cuestiones de compatibilidad



Límites de dimensión

Longitud total	*ausencia de límite de longitud total (EE.UU.) vs restricciones de longitud (Canadá y México)* *límites de longitud diferentes (Canadá vs México vs estados de los Estados Unidos)*
Altura total	*tres puntos en escala: 4.15 m (13.5'), 4.25 m (13.9') y 4.27 m (14')*
Longitud(es) de remolque **Longitud de la caja** **Batalla del tractor** **Batalla del remolque**	*controles independientes pero estrechamente vinculados* *fuente principal de conflictos entre jurisdicciones y complicaciones operativas*
Espacio entre ejes	*fórmula puente (EE.UU. y México) vs límites fijos (Canadá)*
Otros aspectos: Controles adicionales	*retroceso del pivote de dirección (Canadá)* *compensación de enganche (Canadá)* *ancho de banda de rodamiento (Canadá)*

Límites de peso

Eje de dirección	*dos campos: 5,500 kg. vs peso de eje único completo (9,000 kg. a 10,000 kg.)*
Tándem impulsor	*variedad de límites en el TLC* *peso extra para clases específicas de suspensión*
Ejes del remolque	*escala (reducida) de límites en el TLC* *límite de peso para el segundo remolque (Canadá)*
Peso bruto del vehículo	*los EE.UU. tienen un límite basado en una fórmula de puente* *el Canadá tiene un límite basado en la estabilidad* *México limita conforme a una fórmula puente*

Sinopsis: Tren A doble (seis ejes) – Redes viales nacionales

[Traducción de las columnas del cuardro de la página siguiente] :

Jurisdicción

México
Carreteras clase A y B

Canadá

Estados Unidos

Longitud total

Ancho total

Altura total

Batalla del tractor (máximo)

Longitud del primer remolque (máxima)

Longitud del segundo remolque (máxima)

Longitud de la caja (máxima)

Eje de dirección (máximo)

Eje impulsor (máximo)

Eje del remolque (máximo)

PCB

REQUISITOS DE FABRICACIÓN APLICABLES A AUTOTRANPORTISTAS

Información general

Todos los vehículos comerciales utilizados en los Estados Unidos, incluidos los que realizan operaciones de transporte transfronterizo o internacional y/o transporte de bienes o personas, deben haber sido fabricados en observancia de las Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores (FMVSS) vigentes en el momento en que haya sido fabricado el vehículo. Las FMVSS son promulgadas por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico por Carretera y su texto aparece en 49 CFR, Parte 571. Se adjunta, como Apéndice A, información sobre las FMVSS aplicables a camiones pesados y autobuses. El texto de las FMVSS aparece en el sitio web de la Administración de Archivos y Registros Nacionales, en **http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_00/49cfr571_00.html.**

Las empresas de autotransporte deben cerciorarse de que los vehículos que utilicen en los Estados Unidos hayan sido certificados en cuanto al cumplimiento de todas las FMVSS pertinentes por parte de su fabricante original o un Importador Registrado, y que la etiqueta o el talón de certificación preceptivo estén fijados en forma permanente en el vehículo. Se adjuntan, como Apéndice B, ejemplos de etiquetas de certificación utilizadas por los fabricantes originales y los importadores registrados.

1. Para obtener información sobre contratación con un importador registrado para que un vehículo no certificado cumpla los requisitos de las FMVSS puede acudirse al sitio web de la NHTSA en **http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/import/.**

2. Para obtener información adicional comuníquese con:

Equipment and Imports Division
Office of Vehicle Safety Compliance
National Highway Traffic Safety Administration
U.S. Department of Transportation
Washington, D.C. 20590
Tel.: (202) 366-5291

Vehicle Division
Office of Vehicle Safety Compliance
National Highway Traffic Safety Admin.
U.S. Department of Transportation
Washington, D.C. 20590
Tel.: (202) 366-2820

Internet: **http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/import/**

Información detallada

FINALIDAD: Identificar las disposiciones pertinentes de la legislación federal y las normas y reglamentos de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico por Carretera (NHTSA, en sus siglas en inglés) que afectan a las empresas de autotransporte. En esta hoja de información simplemente se destacan los principales requisitos aplicables a las empresas de autotransporte. Es conveniente que cada una de esas empresas y sus abogados consulten las disposiciones legales, reglamentos y normas específicos, para conocer sus responsabilidades. Todos los reglamentos de la NHTSA abajo referidos aparecen en el volumen impreso del Título 49 del

Código de Reglamentos Federales, que contiene las Partes 400 a 999, o en su versión electrónica en **http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_00/49cfr571_00.html**.

PROHIBICIÓN DE IMPORTAR VEHÍCULOS EN INFRACCIÓN: Ninguna persona puede importar a los Estados Unidos ningún vehículo automotor o equipo para los mismos fabricados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la norma de seguridad de vehículos automotores pertinente prevista en 49 USCS § 30101 y siguientes, a menos que el vehículo o el equipo cumplan con la norma y estén dotados de una certificación conforme a 49 USCS § 30115. Cada vehículo al que se haya expedido una certificación de cumplimiento de las FMVSS pertinentes está obligado a llevar una etiqueta de certificación. Entre los tipos de vehículos sujetos a la prohibición figuran los autobuses, los camiones de unidad única, los tractocamiones y los remolques-camiones. Los requisitos referentes al contenido de la etiqueta de certificación y al lugar en que debe colocarse la misma en el vehículo aparecen en 49 CFR, Parte 567, *Certificación*.

Esta prohibición se aplica a los vehículos nuevos y usados que llevan a cabo actividades de transporte internacional de bienes o personas, así como a vehículos nuevos y usados importados con fines de reventa. La NHTSA ha emitido una propuesta de reglamentación que permite, bajo ciertas circunstancias, la certificación retroactiva de vehículos comerciales de Canadá y México que desempeñan actividades comerciales en los Estados Unidos. También se han publicado dos notificaciones relacionadas. Una vez finalizadas las reglamentaciones, se publicará el manual.

CÓMO IMPORTAR VEHÍCULOS EN LOS ESTADOS UNIDOS:

El vehículo debe llevar una etiqueta de certificación que:

-- Haya sido fijada por el fabricante del vehículo en la época de fabricación del vehículo y en que se certifique que éste cumplía toda las FMVSS entonces vigentes.

¥ Si, en la época de su fabricación, el vehículo no cumplía todas las FMVSS pertinentes entonces vigentes, se ha formulado una petición a la NHTSA a los efectos de que declare, conforme a 49 CFR, Parte 593, que el vehículo está en condiciones para ser importado, sobre la base de que el vehículo:

-- Es sustancialmente similar a un vehículo originalmente fabricado para la importación a los Estados Unidos y su venta en ese país, y al que su fabricante ha adherido un certificado conforme a 49 CFR, Parte 567.

-- Puede ser modificado fácilmente para que sea conforme a todas las Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores aplicables.

En caso de que no exista un equivalente certificado en los EE.UU., puede solicitarse a la NHTSA la declaración de que el vehículo puede ser importado sobre la base de que cumple todas las FMVSS pertinentes (sobre la base de prueba documental u otros elementos probatorios que a

juicio de la NHTSA sean adecuados, o que puedan ser modificados de modo de cumplir con esas normas).

En cualquiera de esos dos casos la petición puede ser preparada y presentada por una empresa de autotransporte o por una compañía a la que la NHTSA haya otorgado la calidad de "importadora registrada" conforme a 49 CFR, Parte 592.

Si la NHTSA declara que el vehículo puede ser importado, debe celebrarse un contrato con un importador registrado para que el vehículo sea modificado y puesto en conformidad con las normas, expidiéndose el certificado pertinente para la NHTSA, una vez realizadas totalmente las modificaciones, de que el vehículo ha sido puesto en conformidad con todas las normas federales sobre seguridad de vehículos automotores y defensas de los mismos y de que se trata de la persona legalmente responsable de poner al vehículo en conformidad con las normas.

IMPORTADORES REGISTRADOS: Se entiende por Importador Registrado (RI) una compañía registrada ante la NHTSA que se ocupa de poner a los vehículos que no cumplen las normas federales en cumplimiento de las mismas y certificar que cumplen las normas sobre defensas y las normas federales sobre seguridad de vehículos automotores. Puede encontrarse una lista actualizada de RI en el sitio web de la NHTSA en: http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/import/gray0012.html. Las RI son empresas independientes, que pueden ser selectivas en cuanto al tipo de trabajo que realizan. La NHTSA no respalda ni recomienda a ninguna de las RI de la lista, ni establece implícitamente ni garantiza que ninguna obra o servicio realizado haya de satisfacer los deseos del cliente.

Para obtener información adicional, véase 49 CFR, Parte 592, *Registered Importers of Vehicles Not Originally Manufactured to Conform to the Federal Motor Vehicle Safety Standards ("Importadores registrados de vehículos no fabricados originalmente de modo de dar cumplimiento a normas federales sobre seguridad de vehículos automotores")*, 49 CFR, Parte 593, *Determinations That A Vehicle Not Originally Manufactured to Conform to the Federal Motor Vehicle Safety Standards Is Eligible for Importation ("Declaración de que un vehículo no fabricado originalmente de modo de dar cumplimiento a las normas federales sobre seguridad de vehículos automotores puede ser importado")*. También puede encontrarse un resumen del proceso de las RI en el sitio web de la NHTSA, en la siguiente dirección: http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/import/gray0012.html.

DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS PARA LA IMPORTACIÓN: Una vez que el Importador Registrado cuyos servicios usted haya utilizado ha llegado a la conclusión de que su vehículo cumple los requisitos necesarios para la importación --porque se certificó que cumple las FMVSS en vigencia en el momento de la fabricación o porque la NHTSA ha hecho lugar a la petición presentada por usted o por su Importador Registrado tendiente a la declaración de que su vehículo puede ser modificado de modo de cumplir con las FMVSS-- usted o su Importador Registrado deben presentar un formato en que expliquen las razones por las cuales su vehículo cumple los requisitos en cuestión. El Formato, HS-7 puede obtenerse en todos los puertos de entrada, así como en el sitio web de la NHTSA, en: **http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/import/hs799short.pdf.**

Si la declaración de que el vehículo cumple los requisitos de importación se basa en que el mismo luce una etiqueta de certificación que indica que cumplía todas las FMVSS en vigencia en el momento de fabricación del vehículo, usted o el Importador Registrado cuyos servicios haya utilizado simplemente tacharán el recuadro apropiado (Recuadro 2A) en el Formato HS-7 y llevarán el formato consigo al puerto de entrada. Si, en cambio, la declaración de que el vehículo cumple los requisitos de importación se basa en que la NHTSA ha llegado a la conclusión de que el vehículo está en condiciones de ser modificado de modo de cumplir las FMVSS, usted deberá cumplir los siguientes pasos adicionales antes de promover la importación del vehículo a los Estados Unidos:

¥ Presentar un bono, Formato HS-474, por un monto equivalente al 150% del valor del vehículo determinado por la Secretaría del Tesoro (Formato HS-474 también puede obtenerse en el sitio web de la NHTSA en: http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/import/HS-474.pdf);

¥ Otorgar un contrato con un Importador Registrado a los efectos de modificar el vehículo de modo de dar cumplimiento a las FMVSS.

- Tachar el recuadro pertinente (Recuadro 3) del Formato HS-7.

- Adjuntar una copia del bono y del contrato celebrado con el Importador Registrado.

- Y llevar al puerto de entrada los tres documentos (el Formato HS-7 llenado, la copia del bono y la copia del contrato celebrado con el Importador Registrado).

Para obtener información adicional sobre importación de vehículos declarados en condiciones de ser modificados para cumplir con las FMVSS, consulte 49 CFR, Parte 591.5(f).

REQUISITOS APLICABLES A LOS FABRICANTES

Información general

Todos los vehículos comerciales utilizados en los Estados Unidos, incluidos los que realizan actividades de transporte transfronterizo o internacional y/o transporte de bienes o personas, deben haber sido fabricados conforme a las Normas Federales de Seguridad para Vehículos Automotores (FMVSS) vigentes en el momento en que el vehículo haya sido fabricado. Las FMVSS son promulgadas por la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico por Carretera (NHTSA) y su texto aparece en 49 CFR, Parte 571.

Las FMVSS establecen requisitos mínimos de desempeño para muchos de los componentes y sistemas de camiones pesados y autobuses, lo que comprende, pero sin carácter limitativo: controles y presentación visual de paneles de instrumentos, sistemas de transmisión, sistemas de barrido y lavado de parabrisas, frenos, lámparas, dispositivos de reflexión de luces y equipos conexos, llantas y rines, cinturones de seguridad y salidas de emergencia para autobuses.

El texto de las FMVSS puede consultarse en el sitio web de la Administración Nacional de Archivos y Registros, en la siguiente dirección en la Internet:
http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_00/49cfr571_00.html

El texto de las FMVSS puede ser comprado también mediante solicitud a la Imprenta Oficial de los EE.UU., por correo, teléfono, fax o a través del sitio web:

Superintendent of Documents
U.S. Government Printing Office
P.O. Box 371954
Pittsburgh, PA 15250-7954
Tel.: (866) 512-1800
Fax: (202) 512-2250
Internet: **http://bookstore.gpo.gov**

Para obtener información adicional sírvase ponerse en contacto con:

Office of International Policy and Harmonization
National Highway Traffic Safety Administration
U.S. Department of Transportation
Washington, D.C. 20590
Tel.: (202) 366-2114 - Internet:
http://www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/international/index.html

Office of Vehicle Safety Compliance
National Highway Traffic Safety Administration
U.S. Department of Transportation
Washington, D.C. 20590
Tel.: (202) 366-2820/5291
Internet: **http://www.nhtsa.dot.gov/cars/testing/procedures/orgchart.html**

Información detallada

FINALIDAD: Identificar disposiciones pertinentes de la legislación federal y normas y disposiciones regulatorias de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico por Carretera (NHTSA) que afectan a los fabricantes de vehículos automotores y equipos para los mismos. Esta hoja de información se limita a destacar los principales requisitos que deben cumplir los fabricantes; cada fabricante y su abogado deben consultar las disposiciones legales, reglamentos y patrones específicos, a fin de determinar sus responsabilidades. Todas las disposiciones regulatorias a las que se hace referencia a continuación aparecen en el volumen impreso del Título 49 del Código de Reglamentos Federales que contiene las Partes 400 a 999.

NORMAS FEDERALES DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES (FMVSS) y sus REGLAMENTOS: El Título 49 U.S.C. 30101 encomienda a la NHTSA dictar normas de seguridad aplicables a nuevos vehículos automotores y nuevos equipos para los mismos. Todos los vehículos automotores y los elementos de equipos para los mismos

fabricados para la venta en los Estados Unidos o importados a Estados Unidos deben cumplir todas las normas de seguridad aplicables estipuladas en CFR, Parte 571 y los reglamentos que aparecen la Parte 541, *Normas de Prevención de Hurtos en Vehículos Automotores,* Parte 575, *Reglamento de Información al Consumidor*, y Parte 581, *Norma sobre Defensas*. Los fabricantes de estos automotores deben certificar que sus productos cumplen todas las FMVSS aplicables en vigor a la fecha de su fabricación conforme a la Parte 567, *Certificación*.

Información que todos los fabricantes de vehículos automotores o equipos para los mismos que ofrezcan productos para su utilización en los EE.UU. deben remitir a la NHTSA o adherir a los productos (equipos cubiertos por FMVSS)		
Fabricantes de vehículos automotores o equipos para los mismos	**Documentación preceptiva**	**Certificado de cumplimiento**
Vehículos automotores nacionales	Parte 565, Parte 566	Debe adherirse al vehículo la Etiqueta de Certificación prevista en la Parte 567
Vehículos automotores extranjeros	**Parte 551.45, Parte 565, Parte 566**	**Debe adherirse al vehículo la Etiqueta de Certificación prevista en la Parte 567**
Fabricantes nacionales de cinturones de seguridad	Parte 566	Debe adherirse a la tela la información del fabricante
Fabricantes extranjeros de cinturones de seguridad	**Parte 551.45, Parte 566**	**Debe adherirse a la tela la información del fabricante**
Fabricantes nacionales de mangueras de frenos, conjuntos de mangueras de frenos, faros delanteros y aros de ruedas de camiones.	Parte 566; además se debe registrar en la NHTSA su (símbolo de) identificación	Adherir al producto el símbolo del DOT y (símbolo de) la identificación
Fabricantes extranjeros de mangueras de frenos, conjuntos de mangueras de frenos, faros delanteros y aros de ruedas de camiones	**Parte 551.45, Parte 566; además se debe registrar en la NHTSA su (símbolo de) identificación**	Adherir al producto el símbolo del DOT y (el símbolo de) la identificación
Fabricantes nacionales de llantas nuevas, llantas reconstruidas de automóviles de pasajeros	Parte 566; además debe obtenerse de la NHTSA un identificador para los productos etiquetados	**Adherir al producto el símbolo del DOT y (el símbolo de) la identificación**
Fabricantes extranjeros de llantas nuevas, llantas reconstruidas de automóviles de pasajeros	**Parte 551.45, Parte 566; además debe obtenerse de la NHTSA un identificador para los productos etiquetados**	**Adherir al producto el símbolo del DOT y (el símbolo de) la identificación**

REQUISITOS CLAVE DE SEGURIDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES

LLANTAS y RINES: Además de los requisitos de seguridad para llantas y rines previstos en las FMVSS 109, 117, 119 y 129, los fabricantes de llantas deben consultar también la Parte 569, *Llantas Recapadas*, y la Parte 574, *Identificación y mantenimiento de registros de llantas.*

DEFENSAS TRASERAS PARA REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PESADOS: Todos los remolques y semirremolques con un peso bruto vehicular no menor de 10.000 libras fabricado después de enero de 1998 deben estar dotados de defensas traseras, para reducir muertes y lesiones para los ocupantes de vehículos livianos que puedan chocar contra la parte trasera de esos camiones. Para obtener información con respecto a los tipos de vehículos que requieren defensas traseras, véase 49 CFR, Parte 571.224, *Protección para impactos traseros.* Los detalles referentes a los requisitos de desempeño de las defensas traseras de impacto trasero mismas aparecen en 49 CFR, Parte 571.223, *Defensas Traseras.*

DISPOSITIVOS DE REFLEXIÓN DE LUCES PARA REMOLQUES PESADOS y TRACTOCAMIONES: Algunos remolques pesados y tractocamiones deben estar equipados con láminas retrorreflectivas y/o reflectores de reflejo conforme a 49 CFR 571.108, *Lámparas, Dispositivos de reflexión de luces y equipo conexo (Párrafo S5.7, Sistemas de Destaque).* Este requisito se aplica a los remolques de no menos de 80 pulgadas de ancho total, con un peso bruto vehicular de más de 10.000 libras, fabricados a más tardar el 1 de diciembre de 1993, y a tractocamiones fabricados a más tardar el 1 de julio de 1997.

REQUISITOS DE DIVULGACIÓN DE INFORMACIÓN

ETIQUETADO DE CONTENIDO PARA PARTES DE AUTOMÓVILES: Todos los fabricantes de nuevos vehículos de pasajeros fabricados en los Estados Unidos o importados para la venta en ese país deben adherir a cada vehículo una etiqueta en que den a conocer información referente a los países de origen del equipo del vehículo. Puede obtenerse información adicional con respecto a este requisito en 49 CFR, Parte 583, *Etiquetado de contenido de partes de automóviles.*

INFORMACIÓN PARA EL CONSUMIDOR: En la Parte 575, *Reglamento de Información para el Consumidor*, se establece la obligación de los fabricantes de proporcionar a los consumidores información específica, inclusive sobre cargas de camper-camión, Normas Uniformes de Clasificación de Calidad de Llantas e información sobre características especiales de manejo y maniobra de vehículos utilitarios.

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS (VIN): Todos los vehículos automotores deben tener un número de identificación de vehículo (VIN, en sus siglas en inglés), que consiste en una serie de 17 números arábigos y romanos asignados a un vehículo automotor con fines de identificación. La primera sección del VIN, denominada "identificador del fabricante", identifica al fabricante del vehículo automotor, la marca y el tipo. Los identificadores de fabricantes son asignados por la Sociedad de Ingenieros de Automotores, y los fabricantes que deseen obtenerlos deben remitir una solicitud escrita a la siguiente dirección:

Society of Automotive Engineers, 400 Commonwealth Avenue, Warrendale, Pennsylvania 15096, Attention: WMI Coordinator. Las secciones segunda, tercera y cuarta del VIN son asignadas por el fabricante conforme a las instrucciones que aparecen en 49 CFR, Parte 565.6. Los fabricantes tienen la obligación de proporcionar a la NHTSA información referente a la manera de descifrar los caracteres que aparecen en su VIN. Esta información debe ser remitida a la siguiente dirección: National Highway Traffic Safety Administration, 400 Seventh Street, S.W., Washington, D.C. 20590, Attention: VIN Coordinator. Puede obtenerse información adicional referente al contenido y a los requisitos de información sobre el VIN en 49 CFR, Parte 565, *Requisitos sobre número de identificación de vehículo.*

IDENTIFICACIÓN DEL FABRICANTE: Conforme a 49 CFR 566, *Identificación del Fabricante*, un fabricante de vehículos automotores o equipos para los mismos al que sea aplicable una FMVSS debe remitir información de identificación de sí misma y de sus productos a la NHTSA a más tardar en el trigésimo día posterior al comienzo de la producción de esos productos.

DESIGNACIÓN DE AGENTE PARA FABRICANTES EXTRANJEROS: Conforme a la Parte 551.45, *Normas de Procedimiento,* todos los fabricantes cuyas oficinas centrales estén ubicadas fuera de los Estados Unidos deben designar a un residente permanente de los Estados Unidos como su agente para recibir todo acto de procedimiento, notificación, orden o decisión. Esta designación debe ser remitida por correo al Jefe del Departamento Jurídico de la NHTSA, en 400 Seventh Street, S.W., Suite 5219, Washington, D.C. 20590.

PROHIBICIONES, EXENCIONES, DEFECTOS Y INFRACCIONES

PROHIBICIÓN DE HACER INOPERANTES LOS DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES: 49 U.S.C. 30122 prohibe a los fabricantes, distribuidores, agentes o empresas de reparación de vehículos automotores modificar un vehículo nuevo o usado, dejar inoperante a sabiendas cualquier parte de un dispositivo o elemento de diseño instalado sobre o en el vehículo o elemento del equipo del mismo en cumplimiento de una norma federal de seguridad de vehículo automotores aplicables.

EXENCIONES TEMPORALES: 49 U.S.C. 30113 establece causales limitadas para que la NHTSA otorgue a un fabricante de vehículos automotores una exención temporal del cumplimiento de una o más de las normas de seguridad. Los procedimientos de exención temporal aparecen en 49 CFR 555. No pueden otorgarse exenciones a fabricantes de equipos de vehículos automotores.

DEFECTOS E INCUMPLIMIENTO RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD: 49 U.S.C. 30118 exige a los fabricantes notificar a la NHTSA, a los propietarios o agentes, si llegan a la conclusión de que sus productos contienen defectos y fallas relacionados con la seguridad, que cumplan las FMVSS, y que corrijan esos defectos e incumplimientos a su costa. Las siguientes normas regulatorias se refieren a la notificación de fallas e incumplimiento y a las campañas correctivas: Parte 556, *Exenciones por defectos o incumplimiento sin consecuencias*; Parte 573, *Informes sobre defectos e incumplimiento*; Parte 577, *Notificación de defectos e incumplimiento,* y Parte 579, *Responsabilidad por defectos e incumplimiento*. La Parte 576,

Retención de registro, establece requisitos de mantenimiento, por parte de los fabricantes de vehículos automotores, de quejas, informes y otros registros referentes a funcionamiento defectuoso, en cuanto a seguridad, de vehículos automotores.

INFRACCIONES: Toda persona que omita el cumplimiento de cualquier requisito legal o reglamentario o que no dé cumplimiento a una orden de la NHTSA puede ser objeto de sanciones civiles por un monto de hasta US$5.000 por una única infracción y por hasta US$15.000.000, por una serie de infracciones conexas.

INFORMACIÓN ADICIONAL

SOLICITUDES DE CLARIFICACIONES LEGALES: Las personas que soliciten clarificaciones de las normas y estándares de la NHTSA deben escribir, llamar o comunicarse telefónicamente o por correo electrónico con:

Office of the Chief Counsel (NCC-01)
National Highway Traffic Safety Administration
U.S. Department of Transportation
400 Seventh Street, S.W., Room 5219
Washington, D.C. 20590
Tel.: (202) 366-9511

REGLAMENTOS NO CONSISTENTES EN NORMAS DE SEGURIDAD: Las personas que deseen solicitar información sobre normas sobre emisión de vehículos automotores deben dirigirse a:

Office of Transportation and Air Quality
U.S. Environmental Protection Agency
1200 Pennsylvania Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20460 - Tel.: (202) 564-1682
Internet: **http://www.epa.gov/air/transport**

Apéndice A

SINOPSIS DE LAS NORMAS FEDERALES DE SEGURIDAD PARA VEHICULOS AUTOMOTORES (FMVSS) APLICABLES A CAMIONES , AUTOBUSES Y REMOLQUES PESADOS (GVWR [Clasificación de peso vehícular bruto] > 4536 kg)

Aviso: La información expresada a continuación se basa en el Título 49 del Código del Reglamento Federal de los Estados Unidos (49 CFR 571) pero no constituye una sustitución para la misma. Los interesados deben referirse a la totalidad de la norma de seguridad apropiada. Si tiene alguna pregunta que requiera una respuesta oficial, diríjase al:

National Highway Traffic Safety Administration
Office of Chief Counsel, Mail Code NCC-01
400 Seventh Street S.W.
Washington, DC 20590

FMVSS 101, Controles y Tableros. Fecha de vigencia: 1 de septiembre de 1972

Cambios recientes: ninguno
Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: si el vehículo está equipado con un control mencionado en la norma, debe cumplir los requisitos referentes a la ubicación, identificación e iluminación del control. No existe ningún requisito para tableros, por ejemplo, aviso de peligro. Ejemplos de controles: señal direccional , descongelador de parabrisas y sistemas de calefacción y aire acondicionado.
Ubicación: los controles deben ser operables por el conductor mientras utiliza el cinturón de seguridad.
Identificación: símbolo, si está mencionado en la norma; texto, si está mencionado en la norma.
Iluminación: para los controles mencionados en la norma con algunas excepciones, por ejemplo, los controles que se operan con el pie o situados en el piso, consola de piso, o columna de volante, o en la zona superior del parabrisas. La luminosidad debe ser ajustable.

Prueba: decide el fabricante.

FMVSS 102, Secuencia de palanca de cambio de transmisión, enclavador arranque y efecto del freno de transmisión. Fecha de vigencia: 1 de septiembre de 1968

Cambios recientes: ninguno

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: si el vehículo esta equipado con transmisión automática, debe tener un efecto de freno de transmisión, enclavador arranque, e identificación de la posición de la palanca de cambios. Si el vehículo tiene transmisión manual, debe identificar la secuencia de cambio. Identificación de la posición de la palanca de cambio en la transmisión automática: la posición seleccionada, por ejemplo, primera, y otras posiciones, por ejemplo, neutral, en frente y en plena vista del conductor. Patrón de cambio para transmisión manual: todos los cambios excepto tercera, patrón H, a la vista del conductor.

Prueba: Para el efecto de freno de transmisión manual, un cambio que proporciona más freno que el promedio de velocidad mayor a velocidades menores a los 40 kph. El vehículo debe tener una transmisión automática con enclavador arranque que prevenga que el motor arranque cuando la palanca de cambio está situada para adelante o atrás.

FMVSS 103, Sistema de descongelación y eliminación de niebla de parabrisas. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1968

Cambios recientes: ninguno

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: sistema de descongelación y eliminación de niebla.

Prueba: decide el fabricante.

FMVSS 104, Sistema de limpia y lavado de parabrisas. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1968.

Cambios recientes: ninguno

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: sistema de limpiador y lavador de parabrisas operado por fuerza motriz.

Prueba: El sistema de limpia de parabrisas debe tener por lo menos dos velocidades, una velocidad de por lo menos 45 ciclos por minuto, una velocidad inferior distinta de por lo menos 15 ciclos por minuto. El sistema de lavado de parabrisas debe cumplir SAE J942 de noviembre de 1965, excepto que el área a ser limpiada es designada por el fabricante del vehículo.

FMVSS 105, Sistema de frenos hidráulicos y eléctricos. Fecha de vigencia: 1 de septiembre de 1983

Cambios recientes: los frenos deben tener ajuste automático, 20 de octubre de 1993. Requisito de equipo de sistema de frenos antibloqueantes (ABS, en sus siglas en inglés), Fecha de vigencia : 1 de marzo de 1999.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: frenos de servicio en todas las ruedas, ajustes automáticos (frenos de tipo tambor), y un sistema de frenos anitbloqueantes que directamente controla las ruedas de por lo menos un eje delantero y un eje trasero.

Prueba: Pruebas de distancia de parada a peso máximo de carga (GVWR) y peso mínimo de carga, con pruebas separados (1) utilizando el sistema de frenos completamente funcional, (2) con un subsistema no funcional, y (3) con asistencia hidráulica no funcional.

FMVSS 106, Mangueras de freno. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1968.

Cambios recientes: ninguno

Requisitos para nuevos camiones, remolques y autobuses pesados:

Equipos: las mangueras acquiridas después de la venta deben estar etiquetadas de acuerdo a la norma.

Prueba: las mangueras hidráulicas, de aire y de vacío, y las acoplaciones terminales de las mangueras utilizadas en estos vehículos deben cumplir los requisitos de rendimiento de constricción, expansión, presión de quiebra, absorción de agua, resistencia al ozono, temperatura alta y baja y otras condiciones. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

FMVSS 108, Lámparas, reflectores y equipos asociados. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1968

Cambios recientes: sistemas de conspicuidad: los remolques deben tener laminanciones retroreflexivas y/o reflectores; 1 de diciembre de 1993; tractocamiones, 1 de julio de 1997.

Requisitos para nuevos camiones, remolques y autobuses pesados:

Equipos: como se demuestra en el letereo, las lámparas, los reflectores y los equipos asociados, por ejemplo, tiras retroreflectivas y/o reflectores de reflexión para la parte de atrás de los remolques y tractocamiones y el lado de los remolques, deben estar colocados como se especifica en la norma.

Prueba: los dispositivos deben cumplir los requisitos de rendimiento. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

FMVSS 111, Espejos retrovisores. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1968

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: espejos exterior de magnificación por unidad, cada uno no debe tener menos de 323 centímetros cuadrados de superficie reflectiva, en ambos lados del vehículo, ajustables en dirección horizontal y vertical para ver hacia atrás.

Prueba: decide el fabricante.

FMVSS 113, Sistemas de cierre de cubierta. Fecha de vigencia 1 de enero de 1969

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: cada cubierta debe tener un sistema de cierre de cubierta; una cubierta que se abre por delante y que podría obstruir la vista del conductor debe tener un segundo cierre.

Prueba: decide el fabricante.

FMVSS 116, Líquido de frenos hidráulicos. Fecha de vigencia : 1 de enero de 1968

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones, autobuses y remolques pesados, si tienen frenos hidráulicos:

Equipos: El líquido utilizado en estos vehículos deben haber sido fabricados y envasados de acuerdo a los requisitos en la norma.

Prueba: el líquido de frenos utilizado en estos vehículos debe cumplir los requisitos de rendimiento de punto de ebullición, temperatura alta y baja y otras condiciones. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

FMVSS 119, Nuevas llantas neumáticas para vehículos no pasajeros. Fecha de vigencia: 1 de marzo de 1975

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones, remolques y autobuses pesados:

Equipos: las llantas en estos vehículos deben llevar las marcaciones requeridas, por ejemplo, el símbolo DOT que significa que la llanta cumple las FMVSS aplicables, el número de identificación de la llanta, el tamaño de la llanta, el peso máximo y presión de inflación correspondiente, cualquier restricción de velocidad, el número de capas y la composición de capa, las palabras "sin tubo" o "tipo con tubo", "reranurable" y "radial", cuando sea aplicable, y la letra que designa los límites de carga.

Prueba: las llantas utilizadas en estos vehículos debe cumplir los requisitos de rendimiento de aguante y fuerza. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

FMVSS 120, Selección de llantas y rines para vehículos no pasajeros. Fecha de vigencia: 1 de agosto de 1976

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones, remolques y autobuses pesados:

Equipos: el total de las clasificaciones de carga de las llantas de un eje debe ser igual o mayor que el GAWR [Clasificación de peso de eje bruto] del eje; las rines deben estar marcadas permanentemente incluyendo el tamaño, por ejemplo, 20 x 5.5 (pulgadas) y DOT; una etiqueta en el vehículo debe señalar, para cada eje, un tamaño de llanta y presión de inflación adecuada para el GAWR.

Prueba: decide el fabricante.

FMVSS 121, Sistema de frenos de aire. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1975; Nota: los requisitos de distancia de parada fueron canceladas vigente el 9 de agosto de 1979, pero restablecidas como se describe a continuación.

Cambios recientes:

Equipos: Los frenos deben tener ajuste automático, 20 de octubre de 1994. Sistema de frenos antibloqueantes (ABS, en sus siglas en inglés) incluyendo indicador de defecto requerido para tractocamiones, 1 de marzo de 1997, y para camiones y autobuses, 1 de marzo de 1998. Los vehículos que remolcan a otro vehículo con frenos de aire deben tener un circuito eléctrico para los ABS del otro vehículo. Los vehículos que remolcan deben tener un circuito para indicar defectos en el ABS del otro vehículo,1 de marzo de 2001. ABS en remolques e indicador de defecto, 1 de marzo de 1998 hasta fines de febrero de 2009.

Prueba: los requisitos de distancia de frenamiento fueron restablecidos y una nueva prueba de estabilidad y control durante frenamiento de tractocamiones, 1 de marzo de 1997; los requisitos de frenamiento fueron restablecidos para camiones y autobuses, 1 de marzo de 1998.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: compresores, tanque de reserva, protección para el vehículo que remolca, válvula de presión, ABS con indicador de defectos, frenos en todas las llantas, ajuste automático de frenos con indicador.

Prueba: Equipos mencionados anteriormente, prueba de dinamómetro para los frenos (no incluido en el vehículo), distancia de frenamiento a GVWR y LLVW, freno de estacionamiento a fuerza de retardación estatica o retención en declive, activación de frenos y regulación de liberación, y para estabilidad de tractocamiones y control de paradas.

Requisitos para nuevos remolques con frenos de aire:

Equipos: depósitos, ABS con indicador de defectos y lámpara externa, frenos en todas las ruedas, ajuste automático de frenos con indicador.
Prueba: Equipos, dinamómetro, freno de estacionamiento, y activación de frenos y regulación de liberación..

FMVSS 124, Sistemas de control del acelerador. Fecha de vigencia: 1 de septiembre de 1993

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: por lo menos dos fuentes de energía al regresar la mariposa a marcha en vacío. Prueba: El tiempo requerido a regresar a marcha al vacío bajo condiciones normales y con una separación en el sistema = 2 segundos (a temperatura ambiental) y 3 segundos (-18 a -40 grados C)

FMVSS 205, Materiales de vidrio. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1968

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: deben tener etiquetas que indican el tipo, por ejemplo, los parabrisas deben indicar "AS-1".

Prueba: deben cumplir los requisitos de ANSI Z-26-1-1977. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

FMVSS 206, Cerraduras de las puertas y componentes de retención. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1972

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: las puertas laterales deben tener una posición de completamente cerrada y una posición secundaria.

Prueba: Las cerraduras de las puertas laterales deben cumplir los requisitos de carga longitudinal, transversal y de inercia. Las bisagras de las puertas deben cumplir los requisitos de carga longitudinal y transversal.

FMVSS 207, Sistemas de asientos. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1972

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones pesados (todas las posiciones de los asientos) y autobuses (el asiento del conductor solamente):

Equipos: el vehículo debe tener un asiento para el conductor; un asiento con bisagra o plegable debe tener un dispositivo de cierre automático.

Prueba: Se aplican fuerzas equivalentes a 20 veces el peso del asiento hacia adelante y atrás a través del *cg* del asiento. Además, se aplica un movimiento hacia atrás de 373 N-m al travesaño de la espalda del asiento. Si los cinturones de seguridad están ancladas al asiento, también se aplican las cargas definidas en FMVSS 210 simultáneamente con cargas hacia adelante.

FMVSS 208, Sistemas de protección de ocupante. Fecha de vigencia: 1 de enero de 1972

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para camiones pesados (todos asientos) y autobuses (el asiento del conductor solamente):

Equipos: cada asiento debe tener un ensamblaje de cinturón de seguridad de Tipo 1 (falda) o de Tipo 2 (falda y hombro) que cumple FMVSS 209. El ensamblaje de cinturón de seguridad incluye un retractor enclavado de emergencia o retractor enclavado automático. Si un retractor enclavado automático se utiliza en un asiento de suspensión, debe estar fijado a la estructura del asiento.

Prueba: decide el fabricante.

FMVSS 209, Ensamblajes de cinturón de seguridad. Fecha de vigencia: 1 de marzo de 1967

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: cada ensamblaje de cinturón de seguridad debe ser para el uso de una sola persona y debe ser ajustable para acomodar a una variedad de tamaños desde mujeres del 5° percentil hasta hombres del 95° percentil; etiquetas que indican la fecha de fabricación, el número de modelo y nombre del fabricante, distribuidor o importador.

Prueba: los ensamblajes de cinturón de seguridad utilizados en estos vehículos deben cumplir los requisitos de rendimiento de ancho de la correa del tejido, fuerza de ruptura, resistencia a condiciones ambientales, desenganche del la hebilla, resistencia de retracción y otras condiciones. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

FMVSS 210, Soportes del sistema de cinturón de seguridad. Fecha de vigencia: 1 de julio de 1971

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones pesados (todas las posiciones de los asientos) y autobuses (el asiento del conductor solamente):

Equipos: los anclajes situados en el vehículo deben cumplir las dimensiones y los ángulos descritos en la norma, referenciados desde el punto de referencia del asiento; los anclajes de cada ensamblaje de cinturón de seguridad deben estar colocados por lo menos a 165 mm de distancia.

Prueba: los anclajes deben resistir una fuerza de 22,241 N aplicada al ensamblaje de Tipo 1 o 13,345 N aplicada al cinturón de falda y la porción del cinturón de hombro de un ensamblajede de Tipo 2.

FMVSS 217, Salidas de emergencia y retención y desenganche de ventanillas de autobuses. Fecha de vigencia: 1 de Septiembre de 1973

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos autobuses pesados no escolares:

Equipos: El área total de la salida de emergencia (aperturas no obstruidas para salidas de emergencia) en centímetros cuadrados debe ser por lo menos 432 veces el número de asientos designados en el autobús; por lo menos 40 por ciento del área total debe estar situada en cada lado del autobús; ninguna salida abarca más de 3,458 centímetros cuadrados; cada autobús debe tener una salida trasera salvo que la configuración del autobús no lo permita, y en ese caso el autobús debe tener una salida en el techo situada en la parte trasera del mismo; las salidas de emergencia pueden tener uno o dos mecanismos de desenganche, y por lo menos uno de los mecanismos de desenganche debe operarse en una dirección diferente de la moción utilizada para abrir la salida por 90-180 grados; cada salida debe estar designada como salida de emergencia o puerta de emergencia e incluir instrucciones sobre cómo utilizarla.

Prueba: la retención de la ventanilla de cada ventanilla que sea lo suficientemente grande como para pasar una esfera de 102 mm (4 pulgadas) de diámetro debe cumplir las siguientes condiciones: (1) una carga de 5,338 N (1,200 libras), (2) 80 por ciento del vidrio está rajado o se despedaza, o (3) la superficie interior del vidrio se mueve hacia adentro la distancia especificada; la fuerza requerida para operar la salida de emergencia no debe exceder 89 N (situada en la zona de baja fuerza especificada en la norma) o 267 N (en la región de alta fuerza). La salida debe abrirse para permitir el paso de un elipsoide de 50 cm x 33 cm, utilizando una fuerza que no exceda 89 N (en la región de baja fuerza) o 267 N (en la región de alta fuerza).

FMVSS 223, Defensas de protección contra impactos traseros. Fecha de vigencia: 26 de enero de 1998

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para remolques nuevos.

Equipos: las defensas deben tener etiquetado permanente, por ejemplo, el nombre y la dirección del fabricante, el mes y el año de fabricación y debe estar certificado por el símbolo DOT, y la etiqueta debe estar colocado donde lo especifica la norma; deben proporcionarse instrucciones de instalación que especifiquen los vehículos en los cuales se pueden instalar y el método apropiado de instalación.

Prueba: los requisitos incluyen la desviación máxima para la aplicación de fuerza especificada. También se especifican los requisitos mínimos de absorción de energía.

FMVSS 224, Protección contra impactos traseros. Fecha de vigencia: 26 de enero de 1998

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para remolques nuevos.

Equipos: deben instalarse defensas de protección contra impactos traseros que cumplen los requisitos de FMVSS 223. Se excluyen algunos remolques.

Prueba: decide el fabricante.

FMVSS 302, Inflamabilidad de los materiales interiores. Fecha de vigencia: 1 de Septiembre de 1972

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados:

Equipos: cualquier material único o compuesto colocado dentro de un área de 13 mm del espacio de aire de la cabina debe cumplir los requisitos de rendimiento.

Prueba: las muestras no deben quemarse, ni transmitir una llama a través de su superficie a una velocidad de más de 102 mm por minuto. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

FMVSS 304, Integridad de los tanques de gas natural comprimido. Fecha de vigencia: 27 de marzo de 1995.

Cambios recientes: ninguno.

Requisitos para nuevos camiones y autobuses pesados si utilizan gas natural comprimido.

Equipos: cada tanque de gas natural comprimido debe tener una etiqueta con el nombre, la dirección y el número de teléfono del fabricante, el mes y el año de fabrcación, la presión de servicio y otra información pertinente. También debe estar certificado con el símbolo DOT.

Prueba: Los tanques de gas natural comprimido se prueban de la siguiente manera: ciclo de presión, ruptura hidrostática y en una fogata. Generalmente, las pruebas son llevadas a cabo por el proveedor del componente.

Apéndice B

FMVSS aplicable a camiones pesados
(GVWR [Clasificación de peso vehícular bruto] > 4536 kg)

No. FMVSS	TITULO	PROBAR O INSPECCIONAR NHTSA	Fabricantes
101	Controles y tableros	Inspeccionar	Inspeccionar
102	Secuencia de palanca de cambio de transmision	Inspeccionar	Probar
103	Descongelación y eliminación de niebla de parabrisas	Inspeccionar	Probar (SAE)
104	Limpia y lavado de parabrisas	Probar	Probar
105	Sistemas de frenos eléctricos e hidráulicos[1]	Probar	Probar
106	Mangueras de frenos	Probar	Probar*
108	Lámparas, reflectores y equipos asociados	Probar	Inspeccionar, Probar*
111	Espejos retrovisores	Inspeccionar	Probar (SAE)
113	Sistemas de cierre de cubierta	Inspeccionar	Inspeccionar
116	Líquidos de frenos hidráulicos (véase la nota de pie 1)	Probar	Probar*
119	Nuevas llantas neumáticas para vehículos no pasajeros	Probar	Probar*
120	Selección de llantas y rines para vehículos no pasajeros	Probar	Probar
121	Sistemas de frenos de aire[2]	Probar	Probar**
124	Sistema de control de acelerador	Probar	Probar
205	Materiales de vidrio	Inspeccionar	Probar*
206	Cerraduras de puertas y componentes de retención	Probar	Probar**
207	Sistemas de asientos	Probar	Probar
208	Sistemas de protección de ocupante	Inspeccionar	Inspeccionar
209	Ensamblajes de cinturón de seguridad	Probar	Probar*
210	Anclajes de ensamblaje de cinturón de seguridad	Probar	Probar
302	Inflamabilidad de los materiales del interior	Probar	Probar*
304	Tanques de gas natural comprimido[3]	Probar	Probar**

[1] Si el vehículo está equipado con frenos hidráulicos
[2] Si el vehículo está equipado con frenos de aire
[3] Si el motor utiliza gas natural comprimido

* Prueba generalmente llevada a cabo por el proveedor del componente

** Pruebas llevadas a cabo por el fabricante del vehículo y/o el proveedor del componente o subsistema

FMVSS aplicable a autobuses pesados[2]
GVWR [Clasificación de peso vehícular bruto] > 4536 kg)

No. FMVSS	TITULO	PROBAR O INSPECCIONAR NHTSA	Fabricantes
101	Controles y tableros	Inspeccionar	Inspeccionar
102	Secuencia de palanca de cambio de transmisión	Inspeccionar	Probar
103	Descongelación y eliminación de niebla de parabrisas	Inspeccionar	Probar (SAE)
104	Limpia y lavado de parabrisas	Probar	Probar
105	Sistemas de frenos eléctricos e hidráulicos[3]	Probar	Probar
106	Mangueras de frenos	Probar	Probar*
108	Lámparas, reflectores y equipos asociados	Probar	Inspeccionar, Probar*
111	Espejos retovisores	Inspeccionar	Probar (SAE)
113	Sistemas de cierre de cubierta	Inspeccionar	Inspeccionar
116	Líquidos de frenos hidráulicos (véase la nota de pie 1)	Probar	Probar*
119	Nuevas llantas neumáticas para vehículos no pasajeros	Probar	Probar*
120	Selección de llantas y rines para vehículos no pasajeros	Probar	Probar
121	Sistemas de frenos de aire[4]	Probar	Probar**
124	Sistema de control de acelerador	Probar	Probar
205	Materiales de vidrio	Inspeccionar	Probar*
207	Sistemas de asientos	Probar	Probar
208	Sistemas de protección de ocupante	Inspeccionar	Inspeccionar
209	Ensamblajes de cinturón de seguridad	Probar	Probar*
210	Anclajes de ensamblaje de cinturón de seguridad	Probar	Probar
217	Salidas de emergencia y retención de ventanillas de autobuses	Probar	Probar**
302	Inflamabilidad de materiales de interior	Probar	Probar*
304	Tanques de gas natural comprimido[5]	Probar	Probar**

* Prueba generalmente llevada a cabo por el proveedor del componente

[2] Los autobuses escolares tiene FMVSS adicionales que se aplican
[3] Si el vehículo está equipado con frenos hidráulicos
[4] Si el vehículo está equipado con frenos de aire
[5] Si el motor utiliza gas natural comprimido

** Pruebas llevadas a cabo por el fabricante del vehículo y/o el proveedor del componente o subsistema

FMVSS aplicable a remolque pesados
GVWR [Clasificación de peso vehícular bruto] > 4536 kg)

No. FMVSS	TITULO	PROBAR O INSPECCIONAR NHTSA	Fabricantes
106	Mangueras de frenos	Probar	Probar*
108	Lámparas, reflectores y equipos asociados	Probar	Inspeccionar, Probar*
116	Líquidos de frenos hidráulicos[6]	Probar	Probar*
119	Nuevas llantas neumáticas para vehículos no pasajeros	Probar	Probar*
120	Selección de llantas y rines para vehículos no pasajeros	Probar	Probar
121	Sistemas de frenos de aire[7]	Probar	Probar**
223	Defensas de protección contra impactos traseros	Probar	Probar**
224	Protección contra impactos traseros	Inspeccionar	Inspeccionar

* Prueba generalmente llevada a cabo por el proveedor del componente

** Pruebas llevadas a cabo por el fabricante del vehículo y/o el proveedor del componente o subsistema

[6] Si el vehículo está equipado con frenos hidráulicos

[7] Si el vehículo está equipado con frenos de aire

REQUISITOS DE INMIGRACIÓN PARA OPERADORES DE EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIARIO, AUTOTRANSPORTE Y DE PASAJEROS

Visitas temporales por razones de negocios

Los operadores extranjeros del autotransporte pueden solicitar su admisión a los Estados Unidos como visitantes por razones de negocios (Visa B-1), y deben cumplir los requisitos generales de ingreso estipulados en la Ley de Inmigración y Nacionalidad de 1952 (INA, Immigration and Nationality Act) y la reglamentación del Departamento de Estado.

-- El extranjero en cuestión debe residir en un país extranjero que no tenga intención de abandonar.

-- Debe tener la intención de abandonar el territorio de los Estados Unidos al final del período autorizado de admisión temporal.

-- Debe poseer medios financieros adecuados para realizar el objeto de su visita y abandonar el territorio de los Estados Unidos.

-- Debe establecer que no está afectado por causas de inadmisibilidad en los Estados Unidos conforme a las disposiciones de la Sección 212(a) de la INA, entre las cuales las vinculadas con la salud, imputaciones públicas por actividades delictivas o subversivas, medios de llegada ilegítimos o ilegitimidad de los documentos, así como otras varias categorías de ese género.

Requisitos de documentación

Ciudadanos canadienses

Los ciudadanos canadienses que ingresen en los Estados Unidos como visitantes por razones de negocios no requieren pasaporte ni visa. Todo solicitante de admisión debe probar su ciudadanía al funcionario de inspección. Éste puede aceptar una declaración oral o requerir documentación probatoria, que puede incluir, pero sin carácter limitativo, un pasaporte (válido o expirado), un certificado de nacimiento o un certificado de ciudadanía.

Ciudadanos mexicanos

Todos los ciudadanos mexicanos que ingresen en los Estados Unidos como visitantes por razones de negocios están obligados a presentar un pasaporte válido y visa de no inmigrante o documento(s) local(es). Estos requisitos pueden cumplirse por alguna de las dos vías siguientes:

- Un pasaporte mexicano válido que contenga una visa de no inmigrante B-1 o B-2 válida, obtenida en un consulado de los Estados Unidos. Los consulados estadounidenses en

México pueden expedir también una visa de combinación B-1/B-2 y la Tarjeta de Cruce de Frontera Mexicana, que cumple el mismo propósito.

- Formato DSP-150, "Visa Láser", documento de etilo tarjeta de crédito, que es a la vez una tarjeta de Cruce de Frontera y una visa B1/B2 para visitantes obtenida mediante solicitud ante un consulado estadounidense en México.

La Visa Láser puede ser obtenida mediante solicitud formulada en cualquiera de las oficinas consulares de los Estados Unidos en México establecidas en Ciudad de México, Ciudad Juárez, Guadalajara, Hermosillo, Mérida, Matamoros, Monterrey, Nogales, Nuevo Laredo o Tijuana, o en los Servicios de Tramitación Temporales de Tijuana y Mexicali. En México puede obtenerse información sobre visa llamando al 01-900-849-3737 o en la página inicial en Internet de la Embajada de los EE.UU.: **www.usembassy.org.mx**.

Procedimientos de admisión

Los ciudadanos mexicanos que cumplan los referidos requisitos básicos en materia de documentación, y que por lo demás sean admisibles, podrán recibir de los inspectores de inmigración del Puerto de Entrada (POE, Port of Entry), documentos adicionales, lo que dependerá de la duración de la estadía prevista y de la distancia que hayan de recorrer.

- Si ingresan por un período de no más de 72 horas y se proponen viajar dentro de un radio de 25 millas a partir de la frontera (en los Estados de Arizona, California, Nevada, Nuevo México o Texas), no se les expide documento adicional alguno.

- Si ingresa en los puertos de entrada (POE, en sus siglas en inglés) de la frontera mexicana en el Estado de Arizona en Sasabe, Nogales, Mariposa, Naco o Douglas, por un período de no más de 72 horas y/o para recorrer hasta 75 millas a partir de la frontera no se les expide documento adicional alguno.

- Si el solicitante ingresa por más de 72 horas o para recorrer más de 25 millas a partir de la frontera mexicana, debe entregársele el Formato I-94, Formato de Llegada y Partida. El mismo puede entregarse para múltiples ingresos. Este formato es fácil de llenar y puede obtenerse en idioma español. Para acelerar el trámite, las compañías de transportes que realizan entregas a destinos situados más allá de la zona del estado de frontera pueden obtener Formatos I-94 en blanco y llenarlos antes de llegar al POE.

Cargos

Es obligatorio pagar un cargo por servicios por emisión de determinados formatos y solicitudes requeridos por no inmigrantes que ingresen en territorio estadounidense en todos los puertos de frontera terrestres de las fronteras septentrional y meridional de los Estados Unidos. El importe del cargo está sujeto a cambios.

Formato I-94 (Formato de Llegada y Partida) - US$6,00 por visitante

Distribución

Los operadores de empresas de autotransporte pueden ser admitidos como visitantes por razones de negocios si transportan pasajeros o realizan la entrega de bienes provenientes de Canadá o México a los Estados Unidos. También pueden cargar bienes o cargas, o recoger pasajeros en los Estados Unidos con fines de transporte a otros países. La carga que es cargada y entregada en los Estados Unidos no puede considerarse internacional. Las cargas y entregas de bienes y cargas deberían tener origen o destino en Canadá o México. El transporte de pasajeros recogidos y descargados en los Estados Unidos no puede considerarse movilización internacional de los mismos, por lo cual no está permitido. Para que el desplazamiento sea internacional, el punto de origen o destino debe estar en Canadá o en México. El cabotaje, o la carga o entrega de bienes de punto a punto, o la movilización de pasajeros dentro de los Estados Unidos no es permisible al amparo de la visa B-1.

Con el propósito de promover la seguridad vial y en casos de emergencia solamente, pueden utilizarse los servicios de conductores sucesivos en esas rutas de entrega para conducir segmentos totalmente domésticos del viaje, no siendo necesario que ingresen en los Estados Unidos con el vehículo, siempre que la parte local sea accesoria de un viaje internacional. Los bienes o la carga deben tener su punto de origen o destino en Canadá o México. Los conductores sucesivos deben ingresar a los Estados Unidos dentro de un plazo razonable anterior o posterior al ingreso del vehículo en ese país.

Aunque los operadores de medios de transporte ferroviario generalmente pueden ser clasificados como visitantes con derecho a visa B-1 por razones de negocios, se les aplican las mismas restricciones que a los operadores de vehículos automotores. En consecuencia, el miembro de una tripulación de un tren que tome la carga en los Estados Unidos y la descargue en todo o en parte dentro de los Estados Unidos no tiene derecho a ser admitido como visitante por razones de negocios, aunque el tren pueda transportar también algunas cargas atravesando una frontera internacional.

Es importante señalar que las disposiciones del TLCAN y las leyes de inmigración que rigen el ingreso de conductores son más restrictivas que las leyes en virtud de las cuales el Servicio de Aduanas y el Departamento de Transporte de los EE.UU. regulan el ingreso de vehículos comerciales provenientes del exterior. El hecho de que pueda autorizarse la utilización de equipo extranjero en el marco de los reglamentos de transporte del Departamento de Transporte o del Servicio de Aduanas para operar dentro de los Estados Unidos en actividades de servicio nacionales no implica que se permita el empleo de conductores extranjeros que no hayan sido autorizados por el INS para aceptar empleo en los Estados Unidos.

Actividades no permitidas

No se les permite a los conductores hacer uso de un remolque vacío entre dos puntos en los Estados Unidos cuando el conductor no ingresó o abandonó los Estados Unidos con ese mismo remolque. No se les permite a los conductores recoger bienes en una localidad de los Estados Unidos y entregarlos a otra localidad en los Estados Unidos. No se les permite a los conductores añadir más carga ["top up"] a una carga internacional con cargas domésticas de los Estados

Unidos. No se les permite a los conductores solicitar cargas para entrega mientras están en los Estados Unidos.

Compañías de autobuses de fletamento y de turismo

Además de lo que antecede, los empleados de compañías mexicanas de autobuses de fletamento y de turismo que operen en los Estados Unidos deben presentar:

- Documentación probatoria de que la persona sea empleada de la compañía y en que se describa el servicio de autobuses de fletamento y de turismo que prestará.

- Pruebas de que la actividad propuesta es de carácter internacional y de que la persona no procura ingresar en el mercado de trabajo de los EE.UU., lo que puede demostrarse acreditando que:

    -- La fuente principal de remuneración de la actividad propuesta está ubicada fuera de los Estados Unidos.

    -- Que el lugar principal de operaciones de la compañía de autobuses de turismo y el sitio real en que se devengan sus utilidades se encuentran predominantemente en México.

Los operadores de autobuses de turismo pueden ingresar en los Estados Unidos:

- Con un grupo de pasajeros en un viaje de turismo por autobús que haya comenzado en México o Canadá y regresará a esos mismos países.

- Para reunirse con un grupo de pasajeros en un viaje de turismo por autobús que finalice en México o Canadá y que se realice, en su porción predominante, en esos países.

- O bien con un grupo de pasajeros de un viaje de turismos por autobús que bajan en los Estados Unidos y regresa a México o Canadá sin pasajeros o con el mismo grupo de personas.

Números de teléfono

Los interesados pueden llamar a la línea telefónica libre de cargo del **Centro Nacional de Servicio al Consumidor** del Servicio de Inmigración y Naturalización de los EE.UU. para obtener información automatizada y para hablar con una persona sobre servicios y beneficios de inmigración.
El número de teléfono es: 1-800-375-5283
El número de teléfono TDD para personas con discapacidades auditivas es: 1-800-767-1833
Horas de operación

Los consumidores pueden acceder a información automatizada a través de un menú de opciones automatizadas las 24 horas del día, 7 días de la semana. Durante las horas normales de operación, los consumidores que requieren más información o asistencia pueden ser transferidos a un Representante de Servicio al Consumidor (CSR, en sus siglas en inglés).

De lunes a viernes se dispone de atención personal para los consumidores que llaman de cualquier punto de los Estados Unidos entre las 8:00 A.M. y las 6:00 P.M. hora local. Los mejores días para llamar al Centro Nacional de Servicio al Consumidor son de martes a viernes.

Los consumidores que utilizan el sistema de servicio automatizado o el servicio personal pueden acceder a información automatizada a través de un menú de opciones automatizadas las 24 horas del día, 7 días de la semana.

Los consumidores también pueden visitar el **sitio de Internet del Servicio de Inmigración y Naturalización:** http://www.ins.usdoj.gov, para obtener más información.

REQUISITOS ADUANEROS

Los camiones procedentes de centros de operaciones situados fuera de los Estados Unidos y que llevan a cabo operaciones de tráfico internacional, que llegan vacíos a los efectos de ser cargados en los Estados Unidos y luego sacar del país esas mercaderías pueden ser admitidos sin cumplir requisitos oficiales de ingreso ni pagar derechos Todas las cargas deben figurar en manifiestos en el formato de Aduanas (CF 7533), "Manifiesto de Cargas Entrantes". Además, las cargas importadas estarán sujetas a requisitos de registro de entrada en Aduanas y al pago de los derechos, impuestos y cargos aplicables, en el puerto fronterizo de Aduana o en el puerto interior de Aduanas, según corresponda. Los requisitos de registro de entrada de Adunas se aplican también a los bienes mexicanos en tránsito en los Estados Unidos para destinos finales en Canadá. No obstante, en este caso no serían aplicables los derechos, impuestos y cargos.

Los camiones procedentes de centros de operaciones extranjeros domiciliados fuera de los Estados Unidos admitidos a los Estados Unidos sin cumplir requisitos oficiales de entrada ni pago de derechos aplicables no pueden llevar cargas de un punto de los Estados Unidos a otro punto de los Estados Unidos a menos que el vehículo esté siendo utilizado en un viaje regularmente programado y ese transporte esté directamente conexo con el programa internacional.

Los conductores están obligados al pago de una Comisión de Usuario de Aduana. En la frontera meridional puede adquirirse una calcomanía anual por US$100, o los conductores pueden pagar US$5 por cada cruce. En la frontera septentrional el costo total de la calcomanía anual es de US$190; los conductores pueden optar por pagar un cargo de US$9,50 por cada cruce. Los cargos aduaneros son en realidad idénticos en ambas fronteras, pero en la septentrional el Servicio de Aduanas de los EE.UU. cobra un cargo adicional de usuario para el Servicio de Inspección Fitozoosanitaria (APHIS, en sus siglas en inglés) del Departamento de Agricultura de los EE.UU., que corresponde a la diferencia del total de los cargos.

Los autobuses provenientes de centros de operaciones situados fuera de los Estados Unidos que realicen operaciones de tráfico internacional y lleguen con pasajeros destinados a puntos de los Estados Unidos o que lleguen vacíos a los efectos de recoger pasajeros en los Estados Unidos y luego los saquen del país pueden ser admitidos sin requisitos formales de entrada ni pago de derechos.

Todas las cargas transportadas a bordo de un autobús deben poseer también manifiestos preparados en un Formato de Aduanas (CF 7533), y la carga será tratada igual que la llevada por camión, requiriendo los mismos registros y el pago de derechos, impuestos y cargos aplicables arriba mencionados. Los autobuses utilizados para el transporte de mercaderías comerciales también están sujetos al pago de Cargos de Usuarios de Aduana y deben adquirir una calcomanía anual por US$100, o pagar US$5 por cada cruce.

Puede obtenerse información adicional llamando por teléfono a **1-877-CUSTOMS** o visitando el sitio del Servicio de Aduanas de los EE.UU. en Internet en **http://www.customs.gov.** Para obtener más información obtenerse una lista completa de Puertos de Entrada Aduaneros de los

EE.UU. en la Internet, en el mismo sitio web seleccionando "Importing and Exporting" (Importación y Exportación), seleccione "Office Locations" (Ubicación de Oficinas) en la parte superior de la página y luego seleccione "Ports of Entry" (Puertos de Entrada). Esta página le proporcionará las direcciones, los números de teléfono y de fax y las horas de operación corrientes de los puertos.

REQUISITOS DEL COMERCIO DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS

El Departamento de Agricultura de los Estados Unidos mantiene dos operaciones de supervisión del comercio agrícola en la frontera, a cargo del Servicio de Inspección Zoofitosanitaria (Animal and Plant Health Inspection Service – APHIS) y el Servicio de Comercialización Agrícola (Agricultural Marketing Service – AMS), respectivamente.

Las operaciones fronterizas del APHIS

La misión del APHIS en lo atinente a las operaciones fronterizas consiste, en primer lugar, en la prevención del ingreso y establecimiento de plantas exóticas y plagas y enfermedades de animales en los Estados Unidos y, en segundo término, en la aplicación del Reglamento sobre cuarentena de plantas extranjeras y del país, facilitando al mismo tiempo el ingreso de productos agrícolas de los Estados Unidos a los mercados internacionales.

Para cumplir cabalmente su misión, el APHIS realiza inspecciones de cargas y vehículos (particulares y comerciales) en las dos fronteras terrestres de los Estados Unidos y anualmente lleva a cabo, también, la inspección de millones de peatones por año, en las mismas fronteras. Por ende, todos los productos agrícolas que ingresan a los Estados Unidos desde México están sometidos a inspección. El APHS también inspecciona por año varios miles de carros ferroviarios usados, principalmente, para el transporte de granos y semillas oleaginosas. Debido a los crecientes volúmenes de carga, peatones y vehículos, el APHIS ha establecido un Programa de Inspección y Control de Cuarentena Agrícola (Agricultural Quarantine Inspection Monitoring – AQIM). Dentro del marco de este programa, se escoge en forma aleatoria peatones, vehículos y cargas para un examen a fondo y, sobre la base de los resultados de estos exámenes, el APHIS puede volcar sus recursos hacia la inspección de peatones, vehículos y cargas que representan mayor riesgo.

Además, el APHIS también emite certificados fitosanitarios para cargas estadounidenses exportadas a México y al Canadá y para respaldar sus programas, cuenta con varios centenares de inspectores destacados en los cruces fronterizos. El personal del APHIS se encuentra asignado a los puntos de entrada más importantes de la frontera con el Canadá y el organismo depende del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos (U.S. Custom Service - USC) y del Servicio de Inmigración y Naturalización (Immigration and Naturalization Service - INS), para los controles sobre los productos agrícolas en los puertos con menor riesgo. En todos los cruces fronterizos, con excepción de los más pequeños, hay destacado personal del APHIS.

Las operaciones fronterizas del AMS

La misión del AMS en lo atinente a las operaciones fronterizas consiste, en primer lugar, en asegurar el cumplimiento de las disposiciones sobre grado mínimo y tamaño de los productos importados, reglamentadas de conformidad con la Sección 8e de la Ley del Acuerdo de Comercialización Agrícola, de 1937, en segundo término, en el suministro voluntario de servicios de clasificación, a solicitud de las partes interesadas desde el punto de vista financiero, para verificar el cumplimiento de los contratos de compra o como garantía de calidad y, en tercer

lugar, para controlar y prestar asistencia técnica al desplazamiento transfronterizo de las exportaciones agrícolas estadounidenses a Canadá y México.

El AMS tiene a su cargo un programa de inspección, clasificación y certificación fronteriza para los productos mexicanos importados a los Estados Unidos. Este programa se basa en la necesidad de asegurar el cumplimiento, respecto de ciertos productos, de los criterios mínimos de clasificación y tamaño estipulados en la Ley del Acuerdo de Comercialización Agrícola de 1937, y de prestar servicios de clasificación voluntaria que se requiera de conformidad con la Ley de Comercialización Agrícola de 1946. Si bien el AMS inspecciona y certifica productos importados desde México a lo largo de toda la frontera de los Estados Unidos con ese país, el único puesto fronterizo donde lo hace es el instalado en Nogales, Arizona. En los demás casos, los trámites de clasificación y certificación se llevan a cabo en instalaciones estadounidenses de recepción de productos radicadas lejos de la frontera.

Nogales, en Arizona, es el principal puerto de ingreso de frutas y verduras importados a los Estados Unidos a bordo de camiones, remolques sobre carros de plataformas transportada por tren o carros ferroviarios refrigerados y se procede a su descarga parcial para permitir las inspecciones irrestrictas del AMS. La mayoría de los camiones-remolques se descarga en un andén operado por una asociación de cultivadores del Estado de Sinaloa. Los remolques transportados en plataformas ferroviarias se descargan en un andén operado por el gobierno mexicano. Ambas instalaciones se encuentran a unos ocho kilómetros al sur de la frontera. Los camiones-remolques restantes se inspeccionan en las instalaciones de Nogales. Una vez que se ha descargado las muestras de los productos agrícolas, éstas son seleccionadas y clasificadas por inspectores de Arizona, federales y estatales, con licencia otorgada por el Departamento de Agricultura.

En el caso de los tomates mexicanos, por ejemplo, se verifica su calidad, estado y tamaño, a fin de asegurar el cumplimiento de los criterios de grado y tamaño mínimos autorizados de conformidad con la Sección 8e de la Ley del Acuerdo de Comercialización Agrícola de 1937, que exige que los tomates se ciñan a las normas impuestas a los embarques internos conforme a una orden de comercialización. El Reglamento sobre importaciones también fijan requisitos mínimos de grado, tamaño, madurez e inspección para los cítricos, cebollas y uvas de mesa. Puede clasificarse los productos agrícolas voluntariamente a fin de ofrecer a los remitentes mexicanos y los importadores estadounidenses una base para la comercialización, aunque no sea requerida por el Reglamento sobre importaciones.

Después de la inspección, el clasificador licenciado por el Departamento de Agricultura extiende un certificado donde consta el grado y, de ser pertinente, si el producto agrícola cumple o no con los reglamentos de importaciones de los Estados Unidos. Cuando una carga de productos inspeccionada en México cumple con los requisitos de calidad, se traslada a la frontera para obtener el visto bueno de los servicios aduaneros de ambos países, el APHIS y la Administración de Alimentos y Drogas de los Estados Unidos (U.S. Food and Drug Administration – FDA).

El AMS brinda asistencia técnica para las exportaciones agrícolas estadounidenses a Canadá y México, con objeto de promover dichas exportaciones a los asociados del TLCAN, ofreciendo idoneidad técnica para subsanar las deficiencias en el transporte y el intercambio fronterizo. La

asistencia se presta caso por caso, por parte de especialistas a los remitentes y también se lleva a cabo estudios económicos o de mercado relacionados con los obstáculos de transporte y logístico que se opongan a la exportación de productos agrícolas a esos países. Los principales beneficiarios de este programa son los pequeños y medianos agricultores estadounidenses que comienzan a exportar a Canadá o México, o cuyas operaciones no tienen la escala suficiente para mantener una dotación de personal especializado en tráfico y transporte.

Control de vehículos y cargas

El APHIS controla el número de vehículos inspeccionados, el número de los rechazados, las razones del rechazo de su ingreso y su ubicación en las fronteras con Canadá y México. Las inspecciones de cargas en las fronteras con Canadá y México se completan rápidamente, con escasas demoras y son gratuitas ocho horas por día, de lunes a viernes. Sin embargo, normalmente los funcionarios se encuentran disponibles para inspeccionar cargas los fines de semana o fuera del horario hábil, con pago por tiempo extra. El AMS controla el número de camiones y carros ferroviarios cargados con productos mexicanos que se inspecciona y certifica en los puestos de inspección fronterizos. Los granos constituyen el principal rubro agrícola de exportación de los Estados Unidos a México y, por esta razón, el AMS controla el número de carros ferroviarios que cruzan la frontera en ambas direcciones, así como el número de carros con carga de granos exportados a México. Desde que el APHIS estableció la documentación de los carros antes de su llegada a la frontera como parte de sus requisitos de inspección fronteriza, el tránsito diario de carros ferroviarios por el puesto de Laredo/Nuevo Laredo ha crecido considerablemente al cabo de varios años.

Modernización del proceso de inspección

Durante los años recientes, el APHIS ha puesto en práctica varios programas para mejorar la eficiencia de sus operaciones fronterizas. Por ejemplo, se estableció el programa de Liberación Fronteriza de Cargas (Border Cargo Release – BCR) para acelerar el ingreso de frutas y vegetales mexicanas a los Estados Unidos. El APHIS ha identificado las frutas y vegetales mexicanas con mayor volumen y menores riesgos de plaga para su inclusión en el programa. Tras la inclusión, el número de los embarques de frutas y vegetales inspeccionados disminuyó de casi 100% a menos de 5%, sin comprometer las metas de la cuarentena. La mayoría de los camiones que transportan productos agrícolas comprendidos en el BCR no debe detenerse en el andén de inspección del APHIS.

Además, las operaciones fronterizas del APHIS han mejorado la aplicación del Sistema Automatizado de Manifiesto (Automated Manifest System – AMS), la Interfaz Automatizada de Agentes (Automated Broker Interface – ABI) y el Programa de Liberación en Línea. El APHIS sigue trabajando en estrecho contacto con el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos para determinar las formas en que los programas electrónicos pueden acelerar aún más los desplazamientos de productos agrícolas, ayudar al control del movimiento de embarques y oficiar como instrumento común de información.

El APHIS está ampliando sus operaciones de inspección merced al establecimiento de un programa de inspección en el interior, en virtud del cual ciertos productos que conllevan un margen de riesgo escaso, serán inspeccionados en determinados lugares, incluidas las

instalaciones del importador. Actualmente, hay instalados puestos de esta clase en Nueva Orleans, Kansas City, Dallas y Chicago.

El APHIS también considera nuevas tecnologías, como los sellos de radiofrecuencia para el seguimiento de cargas que ingresan a los Estados Unidos y se desplazan por el país.

El APHIS ha establecido el programa de la Brigada Beagle, que recurre a perros para detectar productos agrícolas prohibidos. Se trata de animales que no crean amenazas y son amistosos y el programa ha rendido resultados sumamente satisfactorios en la aceleración del tránsito de los pasajeros de aerolíneas. Finalmente, el APHIS usa máquinas de rayos X en San Diego, Otay Mesa y Calexico, para el despacho aduanal de peatones.

En los años recientes, el APHIS ha modificado sus requisitos de inspección en la frontera, a medida que se comprobó que cierto tipo de tráfico creaba riesgos de contaminación mínimos y las operaciones de cruce fronterizo de trenes han cambiado. Los carros cisterna siempre estuvieron exceptuados de las inspecciones debido al escaso riesgo de contaminación que crean. Finalmente, el APHIS inspecciona sólo superficialmente la mayoría de los carros tolva estadounidenses que han permanecido en México durante un período breve, porque son escasas las posibilidades de que se les haya usado allí para transportar trigo mexicano.

El APHIS ha mantenido su programa de inspección y certificación de productos mexicanos en Nogales, del lado mexicano de la frontera, con objeto de perturbar al mínimo el intercambio transfronterizo. Los procedimientos del AMS en la frontera también se revisan y modifican periódicamente, a fin de que entorpezcan en el mínimo grado posible las corrientes comerciales a través de la frontera.

Coordinación con otros organismos nacionales e internacionales

Existe una buena cooperación entre las dependencias del Servicio Federal de Inspección (Federal Inspection Service – FIS) que participan en comités de trabajo dedicados a la evaluación de los cruces por puentes y puestos fronterizos, los trámites de los pasajeros de aerolíneas, el ingreso de cargas y los cruces ferroviarios en las fronteras y sus contrapartes extranjeras. A lo largo de la frontera con el Canadá, en el nordeste, el APHIS y los funcionarios canadienses colaboran estrechamente en los esfuerzos para acelerar el tránsito de productos reglamentados a través de la frontera. En el plano internacional, el APHIS lleva a cabo, en forma regular, reuniones bilaterales con funcionarios de los servicios de agricultura de los gobiernos de Canadá y México. Esas reuniones ayudan a la solución de problemas fitosanitarios y facilitan las inspecciones de productos agrícolas entre los tres países.

En la frontera con México, las autoridades fitosanitarias mexicanas y representantes del APHIS llevan a cabo reuniones trimestrales. La Unidad de Servicios Internacionales del APHIS también establece y coordina en México programas de aceleración del ingreso de productos agrícolas a los Estados Unidos.

El AMS analiza regularmente los procedimientos de inspección fronteriza con representantes de los gobiernos federal y locales de México. El AMS mantiene un enlace con las reparticiones

mexicanas encargadas de las importaciones de granos, en un esfuerzo cooperativo para coordinar el transporte terrestre de granos desde los Estados Unidos a México y minimizar los problemas fronterizos relacionados con esos embarques. El AMS mantiene contacto con Ferrocarriles Nacionales de México con respecto a la eficiencia del cruce ferroviario de la frontera.

Programas del AMS

Los programas de frutas y vegetales prestan asistencia en distintas formas a la industria de productos agrícolas de los Estados Unidos, entre ellas mediante la clasificación e inspección de los productos frescos y elaborados, el intercambio de precios y datos sobre movimientos, la aplicación de las leyes sobre comercio justo y la supervisión de los programas operados por la industria. La finalidad primordial de esos servicios es asistir a los productores internos, remitentes, despachantes de aduana y receptores para la comercialización adecuada de sus valiosos productos.

Clasificaciones y normas internacionales

Los miembros de los programas de frutas y vegetales del AMS participan en el grupo de trabajo sobre normas de clasificación y comercialización agrícolas del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). El grupo de trabajo está compuesto por funcionarios agrícolas de Canadá, México y Estados Unidos que se ocupan de los problemas de clasificación y normas relativas a las frutas y vegetales, con objeto de homogeneizar los programas de clasificación y comercialización de los tres países. El grupo de trabajo analiza los programas de cada país, sus efectos sobre el comercio y otras cuestiones relacionadas con las clasificaciones y las normas. Desde su establecimiento, en 1997, el grupo de trabajo ha mejorado constantemente la comprensión de los requisitos de cada país en materia de importaciones.

Noticias sobre el mercado internacional: Los programas de frutas y vegetales del AMS tienen reporteros destacados en las regiones de cultivo y los puntos de distribución más prominentes de los Estados Unidos, dedicados a la obtención, análisis y difusión de información sobre movimientos y precios de frutas, verduras y cultivos especiales. Con esta información, los participantes en la industria están en condiciones de determinar el momento y lugar más ventajosos para el despacho de su producción al mercado. Desde 1992, el programa publica "The International Market News Report", con información sobre volúmenes y precios de frutas, verduras y cultivos especiales que se comercializan a escala internacional. Puede obtenerse acceso a estos informes en **http://www.ams.usda.gov/fv/mncs/intfv.htm**

Programa Trinacional del TLCAN para la solución de controversias: Funcionarios de los programas de frutas y vegetales del AMS han asistido a la industria y a otros funcionarios de los gobiernos de Canadá, México y Estados Unidos para el establecimiento de la Sociedad de Solución de Controversias sobre Frutas y Verduras, que actualmente tiene su sede en Ottawa, Ontario, Canadá. Esta organización, dirigida por sus miembros, administra un programa similar al de la ley de productos agrícolas perecederos, que fomenta las prácticas de comercio leales entre los tres países del TLCAN. El programa, que entró en funcionamiento en febrero de 2000, ofrece un incentivo para la participación que determina una mayor seguridad de comportamiento comercial estimable para los proveedores y los clientes.

La Norma Fitosanitaria de la Organización Norteamericana de Protección de Plantas (North American Plant Protection Organization – NAPPO).

La NAPPO es una institución creada en 1993 con objeto de orientar la realización de análisis de riesgos de plagas. El 28 de abril de 1998, los miembros del Comité Ejecutivo de la NAPPO, representantes de Estados Unidos, México y Canadá, aprobaron las Normas Fitosanitarias. Éstas se hallan sujetas a revisión y modificaciones periódicas y la fecha de la próxima revisión es abril de 2003. Puede obtenerse detalles completos acerca de la Norma Fitosanitarias en

http://www.nappo.org/menu_s.shtml
htyp://www.nappo.org/menu_e.shtml

El Sistema de Autorización de Importaciones (Import Authorization System – IAS) del AMS. Actualmente el IAS permite que los clientes presenten por vía electrónica sus solicitudes de importación de frutas y vegetales, productos animales, organismos y vectores, y que verifiquen por el mismo medio la situación de sus solicitudes y soliciten la modificación de éstas dirigiéndose a **http://www.aphis.usda.gov/NCIE/fac_imp.html.** En este sitio, mediante la selección del número de ítem apropiado debajo del titular de información general, el cliente también puede verificar la situación de una solicitud de servicios veterinarios y presentar revisiones, renovaciones o modificaciones de sus permisos vigentes. El usuario también puede examinar las pautas apropiadas y los requisitos y escalas de tasas de usurario para Productos Animales, a fin de determinar si es necesario un permiso y evitar demoras o el pago de tasas innecesarias.

OTROS REQUISITOS FEDERALES

DEPARTAMENTO DEL TRABAJO DE LOS ESTADOS UNIDOS

Algunas normas laborales de los EE.UU. se aplican a las personas que realizan transporte de bienes y personas en actos de comercio internacional entre los Estados Unidos y países extranjeros. Las disposiciones de liberalización de los servicios de transporte de superficie previstos en el Capítulo Doce del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) van eliminando paulatinamente las restricciones que afectan a los servicios de autotransporte. Cuando el acuerdo haya sido aplicado en su totalidad los operadores de transporte y sus tripulaciones podrán operar en el territorio de un país extranjero por períodos limitados pero significativos a fin de manejar un creciente volumen de bienes comerciados internacionalmente.

Los conductores de camiones y autobuses y otros trabajadores de empresas de transporte transfronterizo operarán sobre la base de un contrato del Trabajo negociado con sus empleadores en el marco de la legislación de su país de origen. No obstante, cumplirán una parte considerable de sus cometidos en el país de admisión. La prestación de servicios en tales circunstancias deberá realizarse en observancia de las leyes y los reglamentos referentes al trabajo y al transporte en ambos países.

Condiciones de empleo y normas laborales

Legislación y prácticas pertinentes

El Departamento del Trabajo de los EE.UU. administra las leyes federales en materia laboral que se aplican a los operadores de vehículos comerciales extranjeros y sus asistentes cuando trabajan en territorio de los Estados Unidos. Entre las leyes importantes directamente aplicables a esas personas figuran la *Ley de Normas de Equidad Laboral*, 29 U.S.C. 201 y siguientes, y la *Ley de Seguridad y Salubridad Ocupacional de 1970*, 29 U.S.C. 651 y siguientes.

El Departamento del Trabajo aplica un salario mínimo (cuyo nivel actual es de US$5,15 por hora) y normas sobre trabajo infantil previstas en la Ley de Normas de Equidad Laboral a los conductores extranjeros y sus asistentes que trabajen en los Estados Unidos durante un período de tiempo sustancial (es decir, viajes de más de 25 millas a partir de la frontera de los EE.UU., o que pasen más de 72 horas en los EE.UU. en una misma visita a este país). Los salarios por todas las horas trabajadas deben pagarse libres y exentas de deducciones no permitidas, es decir deducciones que reduzcan la paga por debajo del mínimo federal por los costos de operación del vehículo o de viaje por carretera. Esas deducciones no permitidas que reducen la paga por debajo del salario mínimo federal comprenden el costo de combustible, aceite, llantas, reparaciones del camión, peajes y el costo de alimentos o alojamiento para los empleados mientras están de viaje. Por todas las horas trabajadas en los EE.UU. el empleador debe mantener registros completos de la nómina, que deben estar a disposición del Departamento del Trabajo si éste lo solicita. Las disposiciones sobre trabajo infantil establecen restricciones para el trabajo como conductores o asistentes para las personas de menos de 18 años de edad. Las

horas trabajadas y los requisitos de edad aplicables a las licencias de los conductores comerciales están reguladas por el Departamento de Transporte de los EE.UU.
Para obtener información adicional comuníquese con:

Michael Ginley, Wage and Hour Division
U.S. Department of Labor, Rm. S-3510
200 Constitution Ave., N.W.
Washington, D.C. 20210
Teléfono (202) 693-0563; 1-866-4USWAGE (1-866-487-9234).

Sitio web: **http://www.dol.gov/dol/esa/public/whd_org.htm** y Línea Telefónica Gratuita

La *Ley de Seguridad y Salubridad Ocupacional* administrada por la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA, Occupational Safety and Health Administration) impone a los empleadores la obligación de cumplir determinadas normas de seguridad y salubridad, así como un deber general de mantener a esos empleados exentos de peligros reconocidos y graves. La Ley de OSH se aplica a algunas, pero no a todas, las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos extranjeros cuando se encuentran en los Estados Unidos. En general, la mayor parte de los peligros para la seguridad vinculados con la operación en carretera de vehículos automotores comerciales (categoría que comprende vehículos con un peso bruto o clasificación vehicular de más de 10.000 libras o 4.537 kg. y autobuses alquilados para transportar pasajeros) están regulados por el Departamento de Transporte (DOT) de los EE.UU., y no por la OSHA. Los requisitos de esta última se aplican a vehículos que no cumplen la definición del DOT de vehículo automotor comercial, como la mayoría de los camiones pequeños. Además, los requisitos de la OSHA sobre materiales peligrosos se aplican a un vehículo (sean cuales fueren sus dimensiones) utilizado para transportar materiales peligrosos en cantidades que requieran la colocación de carteles conforme a la reglamentación del DOT. Finalmente, los requisitos de la OSHA, salvo los consistentes en el mantenimiento de registros conforme a 29 C.F.R., Parte 1904, se aplican a todo peligro para la seguridad o la salubridad no regulado por el DOT, como los que se producen durante las operaciones de terminales de carga o la realización de servicios a vehículos. En 21 estados, la aplicación coercitiva de las normas sobre seguridad y salubridad está a cargo de los gobiernos estatales, en el marco de planes aprobados por la OSHA. En general, ese régimen es muy similar al de la OSHA a nivel federal, aunque los requisitos pueden variar de un estado a otro.

Para obtener información adicional comuníquese con:

Office of Public Affairs
Occupational Safety and Health Administration
200 Constitution Ave., N.W.
Washington, D.C. 20210
(202) 693-1999

Sitio web de OSHA: http://www.OSHA.gov
Línea Telefónica Gratuita de Asistencia de OSHA: (800) 321-OSHA (800-321-6742)

IMPUESTO SOBRE USO DE VEHÍCULOS PESADOS

En los Estados Unidos, una de las fuentes de financiamiento para la construcción de carreteras es el Impuesto Federal sobre Uso de Vehículos, comúnmente conocido como Impuesto sobre el Uso de Carreteras. Si bien históricamente este impuesto sólo gravaba a las empresas de autotransporte de cargas y pasajeros de los EE.UU., una modificación de la ley establecida en 1987 hizo que las empresas de autotransporte canadienses y mexicanas estén sujetas al impuesto, a una tasa reducida.

Sección 4481 del Código de Impuestos Internos del Servicio de Impuestos Internas (Internal Revenue Code of the Internal Revenue Service – IRS, en sus siglas en inglés)
Se aplica un impuesto sobre el uso de carreteras a todos los vehículos automotores de carretera, incluidos autobuses, con un peso bruto imponible no inferior a 55.000 libras, incluidos los camiones o autobuses con registro básico en México y Canadá. La tasa impuesta a los vehículos mexicanos y canadienses equivale al 75% de la aplicable a los vehículos con registro básico en los EE.UU.

El monto del impuesto aplicado depende del peso del vehículo. En el caso de los vehículos mexicanos y canadienses se aplica un cargo de US$75,00 por año a los vehículos que pesen 55.000 libras. Los vehículos más pesados están sujetos a tasas más altas. Los vehículos con un peso de más de 75.000 libras pagan un cargo mínimo de US$412,50 por año. El ejercicio tributario empieza el 1 de julio de cualquier año y finaliza el 30 de junio siguiente.

El **Formato 2290, Declaración del Impuesto sobre Uso de Vehículos Pesados,** se utiliza para declarar el impuesto, y debe ser presentado el 31 de agosto de cada año. Tratándose de vehículos puestos en servicio después del comienzo del ejercicio tributario deben presentarse Formatos 2290 separados por cada mes en que el vehículo haya sido utilizado por primera vez en una carretera pública de los EE.UU. Todo impuesto adeudado se calculará como monto parcial del ejercicio.

Todas las compañías que estén obligadas a declarar impuestos en los EE.UU. deben tener un **Número de Identificación de Empleador (EIN**, en sus siglas en inglés**),** que puede obtenerse fácilmente llenando y presentando al Servicio de Ingresos Internos un formato SS-4, Solicitud de Número de Identificación de Empleador.

Debe presentarse una declaración de impuestos ante el IRS si el vehículo ha recorrido cualquier distancia en los EE.UU. No se adeudan impuestos por los vehículos que hayan recorrido hasta 5.000 millas inclusive en carreteras de los EE.UU. en el ejercicio, pero su situación debe declararse en el Formato 2290 como "vehículos suspendidos". La situación de los camiones y autobuses que hayan recorrido más de 5.000 millas se declara en el Formato 2290, con carácter de vehículos gravados.

En todos los casos en que se llena un Formato 2290, el IRS remite al contribuyente un recibo en Formato 2290, Anexo 1. Es sumamente recomendable que los camiones y autobuses mexicanos y canadienses que ingresen en los Estados Unidos y estén sujetos al Impuesto sobre Uso de

Vehículos Pesados lleven consigo este recibo para evitar posibles demoras o que se es prohiba el ingreso en los Estados Unidos.
Pueden obtenerse formatos de impuestos y otra asistencia referente al Impuesto sobre Uso de Vehículos Pesados llamando por teléfono, comunicándose por escrito o visitando la oficina del IRS en la Ciudad de México:

Internal Revenue Service
U.S. Embassy
Avenida Reforma #305
Colonia Cuahtémoc,
06500 México, D.F.
Número telefónico: (915) 211-0042; Extensión 3557 ó 3559
El Formato 2290 puede extraerse de este sitio en la Internet:
http://www.irs.gov/formspubs/display/0,,i1%3D50&genericId%3D10204,00.html

En los siguientes lugares pueden obtenerse formatos de impuestos y otra asistencia sobre el Impuesto sobre Uso de Vehículos Pesados:

Internal Revenue Service
5835 Callaghan Road
San Antonio, Texas 78228
Contact: Art Salazar
Teléfono: (210) 706-5480
Número de fax: (210) 706-5394

Internal Revenue Service
A/C International
950 L'Enfant Plaza South
Washington, D.C. 20024
CP:IN:D:C:655
Contact: Jeffrey Arre
Número telefónico: (540) 720-3725 lunes, miércoles y viernes; (202)-874-1546 martes y jueves.
Número de fax: (202) 874-1808

Internal Revenue Service
A/C Examination
1111 Constitution Avenue
Washington, D.C. 20224
Contact: Carole Sheets
Números telefónico: (814) 533-4211 o (202) 622-5521
Número de fax: (814) 533-4212 or (202) 622-5407

REQUISITOS SOBRE EMISIONES

La Agencia de Protección Ambiental (Environmental Protection Agency, o EPA en sus siglas en inglés) establece requisitos sobre emisiones para camiones, que deben cumplirse a nivel del fabricante. También establece normas para los combustibles. El cumplimiento de las mismas está a cargo de quienes refinan y venden el combustible.

Los conductores deben tener presente que diversos estados pueden establecer sus propios requisitos sobre emisiones, y realizan frecuentes inspecciones del cumplimiento de los mismos. Para obtener mayor información consulte los sitios web de cada estado, a los que se puede obtener acceso a partir del sitio web de la EPA, en **http://www.epa.gov/air/partners.html#state.**

LEY DE ESTADOUNIDENSES CON DISCAPACIDADES

La Ley Pública 101-336, denominada Ley de Estadounidenses con Discapacidades (*American with Disabilities Act* – **ADA**) brinda una amplia protección a los derechos civiles de las personas con discapacidades, en lo atinente a empleo, facilidades abiertas al público, servicios del gobierno y telecomunicaciones. En virtud del Título III de la ADA, se prohíbe a las entidades privadas la discriminación por razones de discapacidad, por ejemplo los autobuses del transporte colectivo por carretera (*Over-The-Road-Buses* - **OTRB**) en lugares de facilidades abiertas al público. El Reglamento 49 CFR, Parte 37, del Departamento de Transporte, exige que en los OTRB se brinden servicios accesibles a las personsas con discapacidades y que los nuevos OTRB estén equipados con elevadores para sillas de ruedas. El reglamento se aplica a los autobuses de los servicios interurbanos y otros autobuses con ruta fija, y también a los operadores de autobuses de fletamiento y de turismo. El reglamento se aplica a los autobuses canadienses y mexicanos que introducen y dejan pasajeros en los Estados Unidos, y recogen y transladan pasajeros de los Estados Unidos a Canadá o México. El reglamento exige, asimismo, que las empresas de autobuses someten informaciones sobre sus pasajes y sobre la adquisición de autobuses a la Administración Federal de Seguridad del Autotransporte (FMCSA).