Manual de Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte

Esta edición del Manual incluye las revisiones publicadas al día 4 de octubre de 2002 o antes.

Noviembre 2002
©COPYRIGHT 2002
por J. J. Keller & Associates, Inc.
Neenah, Wisconsin
Impreso en los Estados Unidos

Todos los derechos reservados. El presente Manual no podrá ser reproducido en todo o en parte de manera alguna sin previo consentimiento del editor otorgado por escrito.

Debido a la naturaleza de cambio constante en las reglamentaciones emanadas del gobierno, es imposible garantizar la total precisión del material aquí contenido. El Editor y los Redactores, por lo tanto, no pueden asumir responsabilidad alguna por omisiones, errores, errores de imprenta o ambigüedad contenida en esta publicación y no se los puede responsabilizar bajo ningún grado por pérdidas, daños o perjuicios originados por causa de omisión, error, errores de imprenta o ambigüedad presentes en esta publicación.

Esta publicación fue creada para brindar información razonablemente exacta y autorizada con respecto al tema tratado. Se vende a condición de que el Editor no quede comprometido para ofrecer servicio legal, contable u otro servicio profesional. Si se requiere servicio legal u otra asistencia profesional, se deberá buscar los servicios de una persona competente.

BIBLIOTECA DEL CONGRESO, NÚMERO DE TARJETA DEL CATÁLOGO: 9177635 ISBN 1-877798-04-5

Debido a la naturaleza de cambio constante en las reglamentaciones emanadas del gobierno, es imposible garantizar la total precisión del material aquí contenido. El Editor y los Redactores, por lo tanto, no pueden asumir responsabilidad alguna por omisiones, errores, errores de imprenta o ambigüedad contenida en esta publicación y no se los puede responsabilizar bajo ningún grado por pérdidas, daños o perjuicios originados por causa de omisión, error, errores de imprenta o ambigüedad presentes en esta publicación.

Esta publicación fue creada para brindar información razonablemente exacta y autorizada con respecto al tema tratado.

CONTENIDOS

Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte

Las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte están contenidas en el Subtítulo B, Título III, Sublibro B del Código de Reglamentaciones Federales Libro 49 — Transporte.

PÁGINA

*CAPÍTULO 40 — Procedimientos Aplicables a los Programas de Pruebas de Consumo de Drogas y Alcohol en el Lugar de Trabajo de las Empresas de Transporte 13

CAPÍTULO 325 - Cumplimiento de las Normas de Emisión de Ruidos para las Empresas de Autotransporte Interestatales 93

CAPÍTULO 355 - Compatibilidad de Leyes Estatales y Reglamentaciones que Afectan el Funcionamiento de las Empresas de Autotransporte Interestatales. 103

CAPÍTULO 356 - Reglamentaciones del Recorrido de las Empresas de Autotransporte 107

CAPÍTULO 360 - Aranceles para el Registro y Seguro de las Empresas de Autotransporte 109

CAPITULO 365 - Normas que Rigen las Solicitudes de Autorización para Funcionar 113

CAPITULO 366 - Designación del Representante Autorizado para Recibir Notificaciones Procesales 123

CAPÍTULO 367 - Normas Para Registrarse en los Distintos Estados 125

CAPÍTULO 368 - Solicitud de Certificado de Registro para Circular en Municipalidades de los EE.UU. Sobre la Frontera Internacional EE.UU. - México o Dentro de las Zonas Comerciales de Tales Municipalidades. 129

CAPÍTULO 370 - Principios y Prácticas para la Investigación y Disposición Voluntaria de Reclamos por Pérdidas y Daños y Tramitación de Derechos de Salvamento 131

CAPÍTULO 371 - Agentes de Bienes 135

CAPÍTULO 372 - Exenciones, Zonas Comerciales y Áreas Terminales. 137

CAPÍTULO 373 - Recibos y Facturas. 149

CAPÍTULO 374 - Reglamentaciones del Transporte de Pasajeros. 151

CAPÍTULO 375 - Transporte de Enseres Domésticos en el Comercio Interestatal o Exterior. 157

CAPÍTULO 376 - Alquiler e Intercambio de Vehículos. 167

CAPÍTULO 377 - Pago de Costos del Transporte 173

CAPÍTULO 378 - Procedimientos que Rigen la Tramitación, la Investigación y el Fallo de Demandas de Sobrecargo, Pago Duplicado, o Sobrecobranza 177

CAPÍTULO 379 - Conservación de Registros 181

CAPÍTULO 381 - Exenciones, Exoneraciones y Programas Piloto. 187

CAPÍTULO 382 - Consumo y Pruebas de Consumo de Sustancias Controladas y Alcohol. 193

CAPÍTULO 383 - Patrones de la Licencia Comercial de Conducir; Requisitos y Sanciones. 209

CAPÍTULO 384 - Cumplimiento del Estado con el Programa de Licencia de Conducir Comercial. 231

CAPÍTULO 385 - Procedimientos de Aptitud de Seguridad 239

CAPÍTULO 386 - Normas de Práctica para los Procedimientos de las Empresas de Autotransporte, Agentes, Agentes de Carga y Materiales Peligrosos 257

CAPÍTULO 387 - Niveles Mínimos de Responsabilidad Financiera para las Empresas de Autotransporte 277

CAPÍTULO 388 - Acuerdos de Cooperación con los Estados 295

CAPITULO 389 - Procedimientos para la Creación de Normas: Reglamentaciones. 297

CAPÍTULO 390 - Generalidades 301

CAPITULO 391 - Requisitos de Aptitud de los Conductores 311

CAPÍTULO 392 - Conducción de Automotores Comerciales 337

CAPÍTULO 393 - Piezas y Accesorios Necesarios para un Funcionamiento Seguro 345

CAPÍTULO 394 - [Eliminado y reservado] 403

CAPÍTULO 395 - Horas de Servicio de los Conductores. 403

CAPÍTULO 396 - Inspección, Reparación y Mantenimiento 413

CAPÍTULO 397 - Transporte de Materiales Peligrosos; Normas de Conducción y Estacionamiento. 419

CAPÍTULO 398 - Transporte de Trabajadores Migratorios. 433

CAPÍTULO 399 - Normas para la Seguridad y Salud de los Empleados. 439

Apéndice A - [Eliminado y reservado.] 443

Apéndice B - Agentes Especiales 443

Apéndice C - [Eliminado y reservado.] 443

Apéndice D - [Eliminado y reservado.] 443

Apéndice E - [Eliminado y reservado.] 443

Apéndice F del Subtítulo B-Zonas Comerciales 444

Apéndice G del Subtítulo B - Normas de Inspección Periódica Mínimas 462

Interpretaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) - Mayo 4, 1997. 467

Criterios de Consultas Médicas. 575

*El Capitulo 40 se incluye en el Sublibro A del Libro 49.

ÍNDICE
A

Abastecimiento de combustible en vehículos, precaución. 392.50
Accidentes
Accidente, definición de. 390.5
Empresa de autotransporte que asiste en investigaciones. 390.15
Registro de accidentes. 390.15

Acople, dispositivos de
Distintos a los de conducción - arrastre. 393.70
Métodos de remolque, conducción - arrastre. 393.71

Actividades interurbanas exentas. 390.5
Acuerdo de cooperación con los Estados
Aceptación. 388.2
Actividades administrativas. 388.7
Acuerdos suplementarios. 388.8
Asistencia. 388.5
Cancelación. 388.3
Intercambio de información. 388.4
Investigaciones, inspecciones. 388.6
Requisitos para resultar elegido. 388.1

Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA), lista de oficinas regionales 390.27
Advertencia, dispositivos de. . . . . 393.95 (f)
Ajustadores automáticos de frenos. 393.53
Alaska. . . . . 383.3 (e)
Alcohol
Concentración. 382.201
Conducir bajo su influencia. . . . . 383.5, 383.51(b)(2)(i), 392.5
Consumo prohibido. 392.5

Consecuencias del consumo. 382.501, 382.503,
Consecuencias por consumo. 382.505, 382.507,
Consumo antes de entrar en servicio. 383.37
Consumo después de un accidente. 391.15
Consumo mientras se está en servicio. 382.207
382.209
382.205

Aplicación de las reglamentaciones. 387.27
Aseguramiento, sistemas de, cargas. 393.102
Asientos sobre el corredor del ómnibus prohibidos. 393.91
Asientos, ensambles y anclajes de ensambles

Ómnibus y tractores. 393.93

Automotor comercial. 382.107
Automotor comercial (CMV). 383.5, 390.5
Automotor comercial, uso distinto al fin estipulado. 390.33
Automotor, conducción del. 392
Automotor, definición. 390.5

B

Banderas, especificaciones para. . . . . 393.95 (k)
Banderas requeridas en cargas sobresalientes. 393.87
Baterías, instalación, requisitos. 393.30
Bebidas alcohólicas. 392.5
Bloqueo y refuerzo de cargas. 393.104

C

Cableado

Baterías, instalación de. 393.30
Conexiones de descarga a tierra. 393.29
Conexiones eléctricas desmontables. 393.32
Dispositivos de protección contra sobrecargas. 393.31
Instalación del. 393.33
Protección del. 393.28

Calefacción, que produce llama. 392.67
Calefactores, requisitos. 393.77
Calificación de peso bruto de vehículo combinado (GCWR), definición. 390.5
Calificación de peso bruto nominal de vehículo (GVWR), definición. 390.5

Calificación de seguridad, Empresas de autotransporte

Cambio de una calificación de seguridad. 385.17
Cómo se determina una calificación de seguridad. 385.9
Empresas con calificación insatisfactoria. 385.13
Factores que determinan la calificación. 385.7
Informe de identificación de empresa de autotransporte. 390.19
Notificación de la calificación. 385.11

Calificación del conductor

Conductor, descalificación del. 383.37
Conductor de vehículo agrícola, definición. 390.5
Descalificación definición. 383.5
Empleo, solicitud de. 383.33
Familiaridad con las normas. . . . . 390.3 (e)(2)

Camión, definición. 390.5
Camión tractor

Definición. 390.5
Dispositivos de iluminación y reflectores. 393.11
Señales de giro. 393.19

Camiones

Dispositivos de iluminación y reflectores

Camiones grandes. 393.11
Camiones pequeños. 393.11

Equipo de emergencia requerido. 393.95

Campo de aplicación de las reglamentaciones. 382.103, 383.3, 387.3,
Carga segura. 390.3
Cargas 392.9

Estructura del extremo delantero. 393.114
Protección contra movimientos o caídas. 393.100
Sistemas de aseguramiento. 393.102

Cargas sobresalientes, banderas requeridas. 393.87
Carretillas de conversión. 393.11
Certificado del examen físico. 391.43
Cinturones de seguridad, uso. 392.16
Combustible de reserva. 392.51
Combustible líquido, tanques de. 393.67
Combustible, sistemas de. 393.65

Gas licuado, sistema de combustible de. 393.69

Componentes de la cabina y del cuerpo. 393.203
Conducción

Condiciones peligrosas, precaución. 392.14
Conducción del vehículo que contiene monóxido de carbono. 392.66
Normas de conducción, cumplimiento con normas estatales y locales 392.2
Se prohíbe la conducción de un vehículo inseguro. 396.7

Conducción - arrastre, combinaciones de

Dispositivos de acople y métodos de remolque. 393.71

Conducción - remolque, combinaciones

Frenos. . . . . 393.42 (b)(2)
Lámparas y reflectores requeridos. 393.17

Conducción - remolque, definición. 390.5
Conductor

Alcohol prohibición. 383.5
Conductores "fuera de servicio". . . . . 392.5(c), 395.13
Definición. 382.107, 390.5
Drogas prohibidas. 392.4
Enfermo o fatigado. 392.3
Prohibición de alcohol. 392.5

Conductores de vehículos agrícolas. 391.67
Conocimiento de las reglamentaciones

Familiaridad con las normas. . . . . 390.3 (e)

Construcción de vidriados y ventanillas

Construcción de ventanillas. 393.61
Especificaciones para el vidriado. 393.60
Marcas. 393.63
Obstrucción de ventanillas. 393.62

Consumo de sustancias controladas. 382.213
Copias fotográficas de los registros 390.31
Corneta/ bocina requerida. 393.81
Cronogramas adecuados a los límites de velocidad. 392.6
Cruces ferroviarios

Detención en. 392.10
Disminución de velocidad en. 392.11

Cruces ferroviarios (pasos a nivel)

Descalificación por infracciones. . . . . 383.51 (e)

D

Descongelador/ desempañador requerido. 393.79
Detectores de radar, prohibición. 392.71
Dispositivos de iluminación y reflectores

Cableado que se debe proteger 393.28
Cableado, instalación 393.33
Camiones tractores 393.11
Combinaciones de dispositivos de iluminación y reflectores 393.22
Combinaciones en operativos de conducción - remolque 393.17
Conexiones desmontables, requisitos 393.32
Conexiones prohibidas con alambres retorcidos. 393.32
Descargas a tierra. 393.29
Dispositivos de iluminación que deben ser eléctricos. 393.23
Dispositivos de iluminación, sucios u obscurecidos no permitidos. 392.33
Dispositivos de protección contra sobrecargas. 393.31
Especificaciones de cableado. 393.27
Funcionamiento de luz de freno. . . . . 393.25 (f)
Lámparas adicionales sobre cargas sobresalientes. 393.11
Lámparas de medidas máximas para indicar ancho y alto
máximos 393.20
Lámparas de retroceso. 393.11
Lámparas delanteras y lámparas de iluminación auxiliar del camino

Alcance e intensidad. . . . . 393.24 (d)
Cantidad requerida. . . . . 393.24 (b)
Lámparas auxiliares. . . . . 393.24 (c)
Montaje. . . . . 393.24 (a)

Lámparas indicadoras de medidas máximas, laterales y
otras. 393.25
Lámparas, que deben funcionar. 393.9
Ómnibus y camiones, grandes. 393.11
Ómnibus y camiones, pequeños. 393.11
Reflectores, requisitos

Certificación y marcas. . . . . 393.26 (c)
Color. . . . . 393.26 (d)
Especificaciones. . . . . 393.26 (b)
Montaje. . . . . 393.26 (a)
Superficies retro-reflectabas. . . . . 393.26 (d)

Remolques de postes. 393.11
Semi-remolques y remolques completos, grandes. 393.11
Semi-remolques y remolques completos, pequeños. 393.11
Sistemas de señalización de giro, requisitos. 393.19

Dispositivos de protección contra sobrecargas. 393.31
Distrito comercial, definición. 390.5
Distrito residencial, definición. 390.5
Drogas y sustancias peligrosas. 392.4

E

Eje impulsor

Protección en ómnibus. 393.89

Emergencia, equipos

Banderas rojas. . . . . 393.95 (k)
Dispositivos de advertencia para vehículos detenidos. . . . . 393.95 (f)
Dispositivos que producen llama prohibidos en ciertos vehículos. . . . . 393.95 (g)
Fusibles. . . . . 393.95 (j)
Reflectores rojos de emergencia. . . . . 393.95 (i)
Triángulos reflectivos rojos de emergencia, requisitos. . . . . 393.95 (h)
Unidades de potencia. 393.95

Emergencia, señales de, requisitos. 393.95
Empresa de autotransporte privada, definición. 390.5
Empresa de autotransporte que requiere cumplimiento de reglamentaciones para conductores 390.11
Empresa de autotransporte, definición. 390.5
Endoso de pasajero. 383.117
Endoso de vehículo cisterna. 383.119
Endosos dobles/ triples. 383.115
Ensambles de amarre. . . . . 393.102 (b)

Inspección del equipo por parte del conductor. 392.8

Equipos y accesorios, adicionales. 390.19
Especificaciones de cableado. 393.27
Espejos retrovisores requeridos. 393.80

Estructura del extremo delantero

Cargas. 393.114

Examen físico

Certificado. 391.43
Copia en archivos de la empresa de transporte automotor. 391.51
Copia en posesión del conductor. 391.41
Instrucciones para llevarlo a cabo. 391.43
Periódico. 391.45
Personas que lo requieren. 391.45

Exenciones, físicas. 391.49
Extintor de incendios, requerido. . . . . 393.95 (a)

F

Frenos

- Conducción - remolque. . . . . 393.42 (b)(2)
- Conocimientos sobre frenos de aire, requisitos . . . . . 383.121 (apéndice)
- Desempeño. 393.52
- Dispositivos e indicadores de advertencia. 393.51
- Frenos de desenganche y de emergencia. 393.43, 393.49
- Funcionamiento requerido de válvula única. 396.25
- Idoneidad del inspector. 393.53
- Indicador de ajuste de frenos. 393.44
- Líneas de frenos delanteros, protección de las. 393.47
- Líneas, requisitos. 393.48
- Que deben funcionar. 393.50
- Reservorios requeridos. 393.42
- Ruedas, requeridos en todas las. 393.41
- Sistemas de frenos de estacionamiento 393.40
- Sistemas de frenos requeridos 393.45
- Tuberías y mangueras de frenos, adaptación 393.46
- Tuberías y mangueras de frenos, conexiones . . . . .

Frenos de aire (ver frenos). 383.121
Frenos de estacionamiento, requisitos. 393.41
Función crítica para la seguridad, definición. 382.107
Funcionario de examen médico (MRO), definición. 40.3
Fusibles, repuestos requeridos. . . . . 393.95 (c)

G

Giro, señales, especificaciones . . . . . 393.25 (c)(d)(2)
Grupos de vehículos comerciales 383.91
Guarda trasera contra impactos requerida 393.86

H

Hawaii. . . . . 393.93 (d), 393.94 (d)
Horas de servicio

- Conductores, declarados "fuera de servicio". 395.13
- Conductores, registro de estados de servicio. 395.8
- Cumplimiento requerido. 395.1
- Definiciones. 395.2
- Dispositivos automáticos de registro a bordo. 395.15
- Exención de las reglamentaciones sobre horas de servicio. 390.23
- Tiempo máximo de conducción y de servicio. 395.3

I

Infracciones inhabilitantes. 391.15
Infracciones que descalifican. 383.37
Infracciones y sanciones. 382.507, 383.53,
Infracciones, antecedentes de, registro de. 390.37
Infracciones, colaboración o incitación. 391.27
Inspección previa al viaje. 390.13
Inspección y mantenimiento 392.7

Cumplimiento. 396.1
Equivalencia a inspección periódica 396.23
Idoneidad del inspector de frenos 396.25
Idoneidad del inspector periódico 396.19
Informe de inspección del vehículo realizada por el conductor. 396.11
Inspección del conductor 392.7, 396.11, 396.13
Inspección en la carretera 396.9
Lubricación. 396.5
Periódico. 396.17
Prohibición de circulación de un vehículo inseguro. 396.7
Registros de inspección, reparación y mantenimiento. 396.3
Requisitos para el mantenimiento de registros-periódicos. 396.21
Vehículos de conducción y remolques. 396.15
Vehículos en circulación. 396.9

Investigación e informes. 391.23

L

Lámparas delanteras

Unidades selladas, especificaciones. . . . . 393.24 (d)

Leyes estatales y locales, efecto sobre. 390.9
Licencia comercial de conductor

Documento de licencia comercial de conductor. 383.151
Permiso de aprendiz. . . . . 383.23(c)
Requisito de licencia única. 383.21
Requisitos de notificación

Empleo previo. 383.33
Infracciones, conductor. 383.31
Responsabilidad del empleador. 383.37
Suspensiones. 383.33

Requisitos de prueba

Conocimientos y habilidades requeridas. 383.110, 383.113
Grupos de vehículos y endosos. 383.91, 383.115,
Procedimientos de pruebas y licencias. 383.117, 383.119
Pruebas. 383.53, 383.73
Restricciones del freno de aire. 383.131
383.95

Revocación de. 383.33

Licencia del conductor

Inhabilitación de los conductores 391.15

Límites de velocidad 392.6
Limpiaparabrisas, requeridos 393.78
Línea o barra de soporte en ómnibus 393.90
Litera para dormir, requisitos. 393.76
Lonas a asegurar. 392.9

M

Marcos, cuando se los requiere. 393.114
Materiales peligrosos

Aplicabilidad de las normas. 397.1
Carga de combustible. 397.15
Cigarrillos. 397.13
Cuidado y supervisión de vehículos. 397.5
Cumplimiento de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte. . 397.2, 383.121
Endoso. 397.7
Estacionamiento. 397.11
Incendios. 397.19
Instrucciones y documentos. 397.3
Leyes locales y estatales, ordenanzas y reglamentaciones. 397.17
Neumáticos. 393.75

Monóxido de carbono, uso prohibido del vehículo cuando se lo detecta. 392.66

N

Neumáticos. 325.93, 393.75

Niveles de ruido

Factores de corrección

Aplicación. 325.79
Distancia del micrófono. 325.73
Superficie del terreno. 325.75

Fecha de entrada en vigencia. 325.3
Inspección y evaluación de los automotores. 325.13
Permitidos. 325.7

Sistemas de medición

Calibración. 325.25
Procedimiento, prueba de vehículo detenido. 325.59
Tipo de sistema utilizado. 325.23
Tolerancias de medición. 325.9
Ubicación y funcionamiento, funcionamiento en autopistas. 325.37
Ubicación y funcionamiento, prueba de vehículo detenido. 325.57

Terrenos de medición

Características, funcionamiento en autopistas. 325.33
Características, prueba de vehículo detenido. 325.53
Condiciones ambientales, funcionamiento en autopistas. 325.35
Condiciones ambientales, prueba de vehículo detenido. 325.55
Prueba en terrenos difíciles, definición. 325.5
Prueba en terrenos lisos, definición. 325.5

Normas adicionales estipuladas por empresa de autotransporte permitidas . . . . . 390.3 (d)
Normas de circulación, campo de aplicación. 392.2
Normas de conducción, alcance. 392.1
Normas de práctica para los procedimientos de seguridad de las empresas de autotransporte

Apelaciones de sentencias interlocutorias. 386.52

Audiencias y normas generales

Audiencias. 386.56
Carga de la prueba. 386.58
Cédulas de citación judicial. 386.53
Cómputo del plazo. 386.32
Consultas previas anteriores a la audiencia. 386.55
Declaración e interrogatorios. 386.46
Enmienda y retiro de los escritos. 386.51
Extensión del plazo. 386.33
Formas de prueba escrita 386.49
Notificación 386.31
Notificación oficial 386.34
Oficial de audiencia. 386.54
Pedidos. 386.35
Presentaciones y derechos de los testigos. 386.39
Recursos de rechazo. 386.36
Registros médicos. 386.48
Sentencias propuestas sobre el hecho. 386.57

Comienzo. 386.11
Decisiones

Decisión 386.61
Decisión sobre la revisión 386.63
Reconsideración 386.64
Recursos para llamar a una nueva audiencia. 386.66
Revisión de la decisión de los oficiales de audiencia. 386.62

Definiciones. 386.2
Pedido de reconocimiento de los hechos. 386.44
Procedimiento de la orden de consentimiento

Contenido de la orden de consentimiento. 386.23
Orden de consentimiento. 386.22

Procedimientos

Demanda. 386.12
Intervención. 386.17
Medidas sobre pedidos o respuestas. 386.16
Pedidos de revisión, respuestas. 386.13, 386.14

Normas de seguridad y salud para los empleados. 399

O

Obligaciones del conductor Informe de inspección del vehículo. 396.11

Inspección del automotor antes de conducir. 392.7
Inspección del automotor previo a la conducción. 396.13
Inspección del equipo de
emergencia. 392.8
Registro de estado de servicio. 395.8

Oficinas regionales, seguridad para las empresas de autotransporte 390.27
Ómnibus

Ascenso y descenso de pasajeros. 392.62
Asientos sobre el corredor prohibidos. 393.91
Asientos, ensambles y anclajes de ensambles. 393.93
Construcción de ventanillas. . . . . 393.61 (b) & (c)
Definición. 390.5, 393.5
Definición de ómnibus escolar. 390.5
Equipo de emergencia requerido. 393.95
Lámparas y reflectores en ómnibus. 393.11
Licencia comercial de conductor, endoso de pasajero. 383.117
Línea o barra de soporte. 393.90
Marcas de puertas de emergencia. 393.92
Protección del eje impulsor. 393.89
Remolque o desplazamiento prohibido de ómnibus cargados. 392.63
Responsabilidad financiera. 387.31
Señalización o marcas de ventanillas de extracción por presión. 393.63

Operaciones urbanas exentas 391.62

P

Parabrisas, uso del 325.27
Pasajeros, no autorizados, prohibición 392.60
Pasos a nivel, precauciones

Vehículos que deben detenerse 392.10
Vehículos que deben disminuir la velocidad 392.11

Piezas y accesorios necesarios para un funcionamiento seguro 393
Pisos, requisitos 393.84
Procedimiento de la orden de consentimiento

Contenido de la Orden de Consentimiento 386.23
Orden de Consentimiento 386.22

Procedimientos para la creación de normas

Adopción de normas finales 389.29
Audiencias 389.27
Consideración de las observaciones 389.23
Contenido de las notificaciones 389.15
Contenidos de las observaciones escritas 389.21
Expediente de reglamentaciones 389.5
Iniciación de la creación de normas 389.13
Participación de las personas interesadas 389.17
Pedidos de creación de normas 389.31
Pedidos de prórroga del plazo de presentación de observaciones 389.19
Pedidos de reconsideración 389.35
Procedimientos adicionales para la creación de normas 389.25
Publicación de la notificación de la creación de normas propuestas 389.15
Registros 389.7
Tramitación de los pedidos 389.33

Procedimientos para la elaboración de las normas

Procedimientos sobre pedidos de reconsideración. 389.37

Programa de licencia comercial de conductor 383

Definiciones 383.5

Prohibición de transportar personas no autorizadas 392.60
Protección trasera requerida 393.86
Prueba de consumo de alcohol

Confidencialidad de los registros 382.405
Consultas a empleadores anteriores para obtener información 382.413
Negativa a someterse a la prueba 382.211
Procedimientos 40
Prueba al azar 382.305
Prueba al retomar el servicio 382.309
Prueba de seguimiento 382.311
Prueba por sospecha razonable 382.307
Prueba posterior al accidente 382.303
Retención del registro 382.401

Prueba de consumo de sustancias controladas

Confidencialidad de los registros 382.405
Consultas a empleadores anteriores para obtener información 382.413
Negativa a someterse a la prueba 382.211
Procedimientos 40
Prueba al azar 382.305
Prueba al retomar el servicio 382.309
Prueba de seguimiento 382.311
Prueba por sospecha razonable 382.307
Prueba posterior al accidente 382.303
Retención del registro 382.401

Prueba vial 391.31

Equivalencia 391.33

Puertas de emergencia del ómnibus, marcas en 393.92

R

Receptores de televisión, restricción 393.88
Reflectores de reflejo 393.11, 393.13
Registros. (Ver Registro de Estados de Servicio del conductor) 395.8
Reglamentaciones, campo de aplicación 390.3
Reglamentaciones estatales a cumplir 392.2
Remolque, definiciones

Completo 390.5
De postes 390.5
De transporte pesado 393.5
Para pulpa de papel 393.5
Productos agrícolas 393.5
Semi-remolque 390.5

Remolque completo, definición 390.5
Remolque de postes, definición 390.5
Requisito de aptitud de los conductores 391
Requisitos

Certificación y marcas . . . . . 393.25(d)
Especificaciones . . . . . 393.25(c)
Funcionamiento de luz de freno . . . . . 393.25(f)
Iluminación de encendido constante . . . . . 393.25(e)
Montaje permanente . . . . . 393.25(a)
Visibilidad . . . . . 393.25(b)

Requisitos de aptitud del conductor

Archivos de requisitos de aptitud del conductor 391.51
Certificado del examen físico 391.43
Conductor, inhabilitación de 391.15
Conductores, empleador múltiple 391.63
Conductores, empleados en forma regular antes del 1 de Enero de 1971 . . . . . 391.61 391.65
Conductores presentados por otras empresas de autotransporte. 391.67
Conductores, vehículos agrícolas articulados (combinados) 391.43
Examen médico 391.47
Exámenes médicos, conflictos 391.49
Exenciones de defectos físicos. 391.2
Exenciones, general 391.27
Infracciones, registro de 391.1
Obligaciones de los conductores de empresas de autotransporte 391.45
Personas que deben ser examinadas y requieren el certificado de un médico. 391.33 391.31
Pruebas viales, equivalencia 391.11
Pruebas viales y certificación 391.41
Requisitos de aptitud de los conductores 391.25
Requisitos de aptitud física . . . . .
Revisión anual de los antecedentes de infracciones de tránsito . . . . .

Requisitos de aptitud física de los conductores 391.41
Requisitos de ascenso y descenso, ómnibus 392.62
Requisitos de carga, camiones

Dispositivos y sistemas de seguridad . . . . . 392.9(b)
Distribución y aseguramiento . . . . . 392.9(a)
No interferencia con el conductor . . . . . 392.9(a)

Requisitos de señalización vehicular 390.21
Requisitos del conductor

Investigación e informes 391.23
Empleo, solicitud de 391.21
Requisitos que deben cumplir los escalones, agarraderas y plataformas de los automotores comerciales

Campo de aplicación 399.203
Definiciones 399.205
Mantenimiento 399.211
Procedimientos de prueba 399.209
Requisitos para el acceso a camiones y camiones tractores 399.207

Responsabilidad financiera, niveles mínimos. . . . . 387.7(d)

Empresas de autotransporte de pasajeros 387.33
Empresas que transportan bienes 387.9

Retención de registros . . . . . 382.401, 387.37(d), 390.15(b), 396.21
Retrovisores, espejos requeridos 393.80
Revestimiento retrorreflectivo 393.13
Ruedas 393.205
Ruido, niveles de, interior del vehículo 393.94

S

Salidas de vehículos cerrados 392.64
Semi-remolque, definición 390.5
Señales de emergencia
- Colocación de, vehículos detenidos 392.22
- Tipos que producen llamas, montaje prohibido en vehículos 392.24
- Tipos que producen llamas, uso restringido 392.25

Señales de giro
- Requisitos 393.19
- Vehículos descompuestos 392.22

Señales intermitentes de advertencia de peligro 392.18
Señalización de automotores comerciales (CMV) 390.21
Sistemas de escape, ruido 325.91
Sistemas de escape, ubicación 393.83
Sistemas de medición de niveles de ruido
- Procedimiento, funcionamiento en autopista 325.39

Solicitud de empleo 383.33, 391.21
Sustancia controlada, consumo 392.4
Sustancia controlada, definición . . . . . 40.21(a), 382.107

T

Transporte de trabajadores migratorios
- Campo de aplicación 398.2
- Conducción de automotores 398.4
- Definiciones 398.1
- Horas de servicio de los conductores 398.6
- Idoneidad de los conductores u operadores 398.3
- Inspección de los vehículos automotores por parte de la administración 398.8
- Inspección y mantenimiento de los automotores 398.7
- Piezas y accesorios necesarios para un funcionamiento seguro 398.5

Triángulos de emergencia . . . . . 393.95(f), (h)

U

Uso de automotores con fines distintos a los definidos 390.33

V

Vehículo cisterna, definición 383.5
Vehículo inseguro, prohibición de circulación 396.7
Vehículo, interior del, niveles de ruido 393.94, 393.95
Vehículos descompuestos, señales de emergencia 392.22
Vehículos detenidos
- Dispositivos de advertencia . . . . . 393.95(f)
- Señales de emergencia 392.22

Velocímetro, requisitos 393.82
Vidrios de seguridad, requisitos 393.60

Z

Zona urbana 391.62

CAPÍTULO 40 — PROCEDIMIENTOS APLICABLES A LOS PROGRAMAS DE PRUEBAS DE CONSUMO DE DROGAS Y ALCOHOL EN EL LUGAR DE TRABAJO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

Sección A — Disposiciones administrativas
§40.1 ¿Quiénes quedan comprendidos dentro de esta reglamentación?
§40.3 ¿Qué significan los términos utilizados en esta reglamentación?
§40.5 ¿Quién emite las interpretaciones autorizadas de esta reglamentacion?
§40.7 ¿De qué manera puede uno eximirse de un requisito de esta reglamentación?

Sección B — Obligaciones del empleador
§40.11 ¿Cuáles son las obligaciones generales de los empleadores de conformidad con esta reglamentación?
§40.13 ¿Cómo se relacionan las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. con aquellas que son ajenas a él?
§40.15 ¿Puede un empleador utilizar un agente de servicio a fin de cumplir con los requisitos de las pruebas de consumo de drogas y alcohol exigidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?
§40.17 ¿El empleador está obligado a obtener información de sus agentes de servicio?
§40.19 [Reservado]
§40.21 ¿Puede un empleador suspender a un empleado antes de que el MRO haya completado el proceso de habilitación?
§40.23 ¿Qué medidas adoptan los empleadores después de recibir la certificación de los resultados de las pruebas?
§40.25 ¿Debe el empleador controlar el legajo de las pruebas de consumo de drogas y alcohol de los empleados a los que pretende asignar tareas críticas para la seguridad?
§40.27 ¿Puede un empleador exigirle a un empleado que firme una declaración de consentimiento o de eximición respecto del programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?
§40.29 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar más información respecto de las obligaciones del empleador?

Sección C — Personal para la recolección de orina
§40.31 ¿Quién puede recolectar las muestras de orina para las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?
§40.33 ¿Qué requisitos debe reunir un recolector en cuanto a capacitación?
§40.35 ¿Qué información deben proporcionar los empleadores a los recolectores acerca del DER?
§40.37 ¿En que parte de esta reglamentación se puede encontrar más información acerca de la función de los recolectores?

Sección D — Sitios de recolección, formularios, Equipos e Insumos utilizados en las recolecciones de orina ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.
§40.41 ¿Dónde se realiza una recolección de orina para realizar las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?
§40.43 ¿Qué pasos deben seguir las personas a cargo de los sitios de recolección para proteger la seguridad y la integridad de las recolecciones de orina?
§40.45 ¿Qué formulario se utiliza para documentar una recolección de orina exigida por el Ministerio de Transporte de los EE. UU.?
§40.47 ¿Pueden los empleadores utilizar el CCF para docu-mentar recolecciones que no sean federales, o formu-larios no Federales para recolecciones ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.?
§40.49 ¿Qué materiales son utilizados para recolectar muestras de orina?
§40.51 ¿Qué materiales son utilizados para enviar las muestras de orina al laboratorio?

Sección E — Recolecciones de muestras de orina
§40.61 ¿Cuáles son los pasos preliminares del proceso de recolección?
§40.63 ¿Qué pasos debe seguir el recolector durante el proceso de recolección antes de que el empleado le entregue una muestra de orina?
§40.65 ¿Qué es lo que el recolector examina cuando el empleado presenta la muestra?
§40.67 ¿Cuándo y cómo se realiza una recolección bajo observación directa?
§40.69 ¿Cómo se realiza una recolección supervisada?
§40.71 ¿De qué manera prepara las muestras el recolector?
§40.73 ¿Cómo se completa el proceso de recolección?

Sección F — Laboratorios de pruebas de consumo de drogas

§40.81 ¿Cuáles son los laboratorios habilitados para llevar a cabo las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE. UU.?
§40.83 ¿Cómo procesan los laboratorios las muestras recibidas?
§40.85 ¿Qué drogas buscan detectar los laboratorios mediante las pruebas que realizan?
§40.87 ¿Cuáles son las concentraciones límite para pruebas iniciales y de confirmación?
§40.89 ¿Qué son las pruebas de validez? ¿Se exige a los laboratorios que las realicen?
§40.91 ¿Cuáles son las pruebas de validez que los laboratorios deben llevar a cabo respecto de las muestras primarias?
§40.93 ¿Qué criterios utilizan los laboratorios para determiner que una muestra fue diluida o sustituida?
§40.95 ¿Qué criterios utilizan los laboratorios para determiner que una muestra fue adulterada?
§40.97 ¿Qué es lo que informan los laboratorios y cómo lo informan?
§40.99 ¿Durante cuánto tiempo debe el laboratorio conserver las muestras después de realizadas las pruebas?
§40.101 ¿Qué vinculación puede existir entre un laboratorio y un MRO?
§40.103 ¿Cuáles son los requisitos para entregar muestras ciegas a un laboratorio?
§40.105 ¿Qué sucede si el laboratorio informa un resultado diferente del que se espera de una muestra ciega?
§40.107 ¿Quiénes pueden inspeccionar los laboratorios?
§40.109 ¿Qué tipo de documentación deben guardar los laboratorios y por cuánto tiempo?
§40.111 ¿Cuándo y cómo un laboratorio debe revelar los resúmenes estadísticos y toda otra información que posea?
§40.113 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar mayor información concerniente a los laboratorios?

Sección G — Funcionarios de Examen Médico y el Proceso de Certificación

§40.121 ¿Quién reúne los requisitos para ser Funcionario de Examen Médico (MRO)?
§40.123 ¿Cuáles son las obligaciones del MRO en el programa de prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?
§40.125 ¿Qué relación puede tener el MRO con un laboratorio?
§40.127 ¿Cuáles son las funciones del MRO en la revisión de pruebas con resultados negativos?
§40.129 ¿Cuáles son las funciones del MRO en la revisión de los resultados de laboratorio de pruebas de drogas confirmados como positivos, adulterados, sustituidos o invalidados?
§40.131 ¿Cómo el MRO o el DER debe notificar al empleado del proceso de certificación luego de un resultado de prueba confirmado como positivo, adulterado, sustituido o inválido?
§40.133 ¿En qué circunstancias el MRO puede certificar un resultado de prueba como positivo o como negativa a realizar una prueba debido a adulteración o sustitución sin entrevistar al empleado ?
§40.135 ¿Qué le comunica el MRO al empleado al comienzo de la entrevista de certificación?
§40.137 ¿En qué se basa el MRO para certificar resultados positivos por marihuana, cocaína, anfetaminas o PCP?
§40.139 ¿En qué se basa el MRO para certificar resultados de pruebas positivos por opiáceos?
§40.141 ¿Cómo obtiene el MRO información para la decisión de certificación?
§40.143 [Reservado]
§40.145 ¿En qué se basa el MRO para certificar resultados de pruebas positivos por adulteración o sustitución?
§40.147 [Reservado]
§40.149 ¿Puede el MRO cambiar un resultado de prueba de drogas certificado como positivo o como negativa a someterse a prueba?
§40.151 ¿Qué tiene prohibido realizar el MRO como parte del proceso de certificación?
§40.153 ¿Cómo el MRO notifica a los empleados sobre sus derechos a un análisis de la muestra dividida?
§40.155 ¿Qué deberá hacer el MRO cuando un resultado de prueba negativo o positivo también se encuentre diluido?
§40.157 [Reservado]
§40.159 ¿Qué hace un MRO cuando el resultado de una prueba de drogas no es válido?
§40.161 ¿Qué hace el MRO cuando se rechaza una muestra para prueba de drogas?
§40.163 ¿Cómo informa el MRO los resultados de las pruebas de drogas?
§40.165 ¿A quiénes el MRO remite los informes sobre los resultados de las pruebas de drogas?
§40.167 ¿Cómo se remiten al empleador los informes de los resultados sobre drogas del MRO?
§40.169 ¿En qué otra parte de esta reglamentación se encuentra información sobre la función del MRO y del proceso de certificación?

Sección H — Pruebas de muestras divididas

§40.171 ¿Cómo solicita un empleado un análisis de una muestra dividida?
§40.173 ¿Quién es responsable del pago de pruebas de muestra dividida?
§40.175 ¿Qué medidas toma el primer laboratorio respecto de una muestra dividida?
§40.177 Qué debe hacer el segundo laboratorio con la muestra dividida cuando es analizada para reconfirmar la presencia de una droga o metabolito de droga?
§40.179 ¿Qué debe hacer el segundo laboratorio con la muestra dividida cuando es analizada para reconfirmar un resultado de prueba adulterada?
§40.181 ¿Qué debe hacer el segundo laboratorio con la muestra dividida cuando es analizada para reconfirmar un resultado de prueba sustituida?
§40.183 ¿Qué información brindan los laboratorios al MRO sobre los resultados de muestras divididas?
§40.185 ¿Que métodos de información y a quiénes debe una laboratorio informar sobre los resultados de muestras divididas?
§40.187 ¿Qué hace el MRO con los resultados de los laboratorios de las muestras divididas?
§40.189 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar mayor información sobre muestras divididas?

Sección I — Problemas con pruebas de drogas

§40.191 ¿Qué es una negativa a someterse a una prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., y cuales son sus consecuencias?
§40.193 ¿Qué ocurre cuando un empleado no produce la suficiente cantidad de orina para una prueba de drogas?
§40.195 ¿Qué ocurre cuando una persona no puede producir una cantidad de orina suficiente para una prueba de admisión laboral, de seguimiento o de retorno a sus tareas por problemas médicos permanentes o de largo plazo?
§40.197 ¿Qué ocurre cuando un empleador recibe un informe de muestra diluida?
§40.199 ¿Qué problemas hacen que siempre se cancele una prueba de drogas?
§40.201 ¿Cuáles son los problemas que siempre causan la cancelación de una prueba de drogas y puede requerirse otra recolección?
§40.203 ¿Qué problemas ocasionan la cancelación de una prueba de drogas a menos que se los subsane?
§40.205 ¿Cómo se corrigen los problemas en las pruebas de drogas?

§40.207 ¿Cuál es el efecto de una prueba de drogas cancelada?
§40.208 ¿Qué problema requieren una medida correctiva pero no causan la cancelación de una prueba?
§40.209 ¿Qué problemas de procedimientos no resultan en la cancelación de la prueba y no requieren corrección?

Sección J — Pruebas de consumo de alcohol Personal
§40.211 ¿Quién dirige las pruebas de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?
§40.213 ¿Qué requisitos de capacitación debe reunir un STT y un BAT?
§40.215 ¿Qué información sobre el DER deben suministrar los empleadores al BAT y al STT?
§40.217 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar mayor información sobre las funciones del BAT y del STT?

Sección K — Sitios para pruebas, formularios, equipos y materiales utilizados en pruebas de consumo de alcohol
§40.221 ¿En dónde se realiza la prueba de consumo de alcohol?
§40.223 ¿Qué medidas deben tomarse para proteger la seguridad de los sitios de pruebas de consumo de alcohol?
§40.225 ¿Qué formulario se utiliza para una prueba de consumo de alcohol?
§40.227 ¿Pueden los empleadores utilizar el ATF para las pruebas ajenas al Ministerio de Transporte de los EE.UU., o formularios ajenos a dicho Ministerio para las pruebas del DOT?
§40.229 ¿Qué dispositivos se utilizan para realizar una prueba de detección de alcohol?
§40.231 ¿Qué dispositivos se utilizan para realizar una prueba de confirmación de alcohol?
§40.233 ¿Cuáles son los requisitos para el uso y cuidado adecuados del Dispositivo de pruebas de aliento (EBT)?
§40.235 ¿Cuáles son los requisitos para el uso y cuidado adecuados de un ASD?

Sección L — Pruebas de Detección de Alcohol
§40.241 ¿Cuáles son las primeras medidas a tomar en una prueba de detección de alcohol?
§40.243 ¿Cuál es el procedimiento para una prueba de detección de alcohol utilizando un EBT o un ASD por aliento no evidencial?
§40.245 ¿Cuál es el procedimiento para una prueba de detección de alcohol utilizando un ASD por saliva o un tubo de aliento ASD?
§40.247 ¿Qué procedimientos siguen los BAT o STT luego del resultado de la prueba de detección?

Sección M — Pruebas de Confirmación de Alcohol
§40.251 ¿Cuáles son las primeras medidas a tomar en la prueba de confirmación de alcohol?
§40.253 ¿Cuáles son los procedimientos para realizar la prueba de confirmación de alcohol?
§40.255 ¿Qué sucede luego del resultado de la prueba de confirmación de alcohol?

Sección N — Problemas en pruebas de consumo de alcohol
§40.261 ¿Qué es una negación a someterse a una prueba de consumo de alcohol del Min. de Transp. de los EE.UU. (DOT), y cuales son sus consecuencias?
§40.263 ¿Qué ocurre cuando un empleado no puede producir una cantidad suficiente de saliva para una prueba de detección de alcohol?
§40.265 ¿Qué ocurre cuando un empleado no puede producir una cantidad suficiente de aliento para una prueba de consumo de alcohol?
§40.267 ¿Qué poblemos siempre causan la cancelación de la prueba de consumo de alcohol?
§40.269 ¿Qué problemas ocasionan la cancelación de una prueba de consumo de alcohol a menos que sean subsanados?
§40.271 ¿Cómo se corrigen los problemas en pruebas de consumo de alcohol?
§40.273 ¿Cuál es el efecto de una prueba de consumo de alcohol cancelada?
§40.275 ¿Cuál es el efecto de problemas de procedimiento insuficientes para cancelar una prueba de consumo de alcohol?
§40.277 ¿Se permiten otras pruebas de consumo de alcohol que no sean de saliva o aliento conforme a estas regulaciones?
Sección O — Profesionales especialistas en Abuso de Sustancias (SAP) y el Proceso de reanudación de tareas
§40.281 ¿Quién reúne los requisitos para desempeñarse como SAP?
§40.283 ¿Cómo obtiene una organización habilitante reconocimiento de sus miembros como SAPs?
§40.285 ¿Cuándo se requiere la evaluación del SAP?
§40.287 ¿Qué información concerniente a los servicios del SAP el empleador debe proporcionar a un empleado que ha infringido la reglamentación de drogas y alcohol del DOT?
§40.289 ¿los empleadores deben proveer a los empleados los servicios del SAP y tratamiento?
§40.291 ¿Cuál es la función del SAP en la evaluación, derivación y proceso de tratamiento de un empleado que ha infringido las reglamentaciones de detección de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?
§40.293 ¿Cuál es la función del SAP en la conducción de la evaluación inicial de un empleado?
§40.295 ¿Deberían los empleados o empleadores obtener la evaluación de un segundo SAP si no están de acuerdo con las recomendaciones del primero?
§40.297 ¿Alguien está facultado para cambiar la evaluación inicial del SAP?
§40.299 ¿Cuál es la función del SAP y cuáles son los límites a su criterio para derivar a los empleados a educación y tratamiento?
§40.301 ¿Cuál es la función del SAP en la evaluación de seguimiento del empleado?
§40.303 ¿Qué ocurre si el SAP considera que el empleado necesita tratamiento adicional, terapia de rehabilitación o terapia grupal de ayuda aunque aún luego de reanudar sus tareas críticas para la seguridad ?
§40.305 ¿Cómo concluye el proceso de reanudación de tareas?
§40.307 ¿Cuál es la función del SAP en la prescripción de pruebas de seguimiento del empleado?
§40.309 ¿Cuáles son las obligaciones del empleador con respecto a las instrucciones del SAP sobre pruebas de seguimiento?
§40.311 ¿Cuáles son los requisitos concernientes a los informes del SAP?

§40.313 ¿En qué parte de esta reglamentación se encuentra mayor información sobre las funciones de SAP y el proceso de reanudación de tareas?

Sección P — Confidencialidad y Divulgación de Información

§40.321 ¿Cuál es la norma general de confidencialidad para información de pruebas de consumo de drogas y alcohol?
§40.323 ¿Pueden los participantes de este programa divulgar información sobre pruebas de consumo de drogas y alcohol para procedimientos legales?
§40.325 [Reservado]
§40.327 ¿Cuándo el MRO deberá proporcionar la información médica recabada en el proceso de certificación?
§40.329 ¿Qué información deberán proporcionar a los empleados el laboratorio, el MRO y otro agente de servicios?
§40.331 ¿A qué otras personas deberán facilitar información el empleador y el agente de servicios?
§40.333 ¿Qué registros deberá conservar el empleador?

Sección Q — Funciones y obligaciones de los Agentes de Servicio

§40.341 ¿Deben los agentes de servicio cumplir con los requisitos respecto de las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?
§40.343 ¿Cuáles son las tareas que un agente de servicio realiza para un empleador?
§40.345 ¿En qué circunstancias podría un C/TPA desempeñarse como intermediario en el envío de la información sobre pruebas de consumo de drogas y alcohol al empleador?
§40.347 ¿Cuáles son las funciones que puede desempeñar un C/ TPA con respecto a la administración de las pruebas?
§40.349 ¿Qué tipo de registros puede recibir y llevar un agente de servicios?
§40.351 ¿Qué requisitos de confidencialidad resultan aplicables a los agentes de servicio?
§40.353 ¿Qué principios gobiernan la interrelación entre los MROs y los otros agentes de servicio?
§40.355 ¿Qué restricciones se aplican respecto de las actividades de los agentes de servicio?

Sección R — Exclusiones de interés público

§40.361 ¿Cuál es el propósito de una exclusión de interés público (PIE)?
§40.363 ¿Con qué fundamentos el Ministerio emite una PIE?
§40.365 ¿Cuál es la política del Ministerio con respecto al inicio de un procedimiento de PIE?
§40.367 ¿Quién puede iniciar un procedimiento de PIE?
§40.369 ¿Qué grado de discreción tiene un funcionario iniciante para iniciar un procedimiento de PIE?
§40.371 ¿Qué información utiliza el funcionario iniciante para decidir si va a iniciar un procedimiento de PIE?
§40.373 Antes de comenzar un procedimiento de PIE, ¿Da el funcionario iniciante al agente de servicio una oportunidad de corregir los problemas antes de comenzar con un procedimiento de PIE?
§40.375 ¿Cómo comienza un funcionario iniciante un procedimiento de PIE?
§40.377 ¿Quién decide si se debe crear una PIE?
§40.379 ¿Cómo se impugna la emisión de una PIE?
§40.381 ¿Qué información se debe presentar para impugnar la emisión de una propuesta de PIE?
§40.383 ¿Qué procedimientos se aplican si impugna la emisión de una PIE?
§40.385 ¿Quién tiene la carga de la prueba en un procedimiento de PIE?
§40.387 ¿Qué cuestiones decide el Director acerca de la exclusión de interés público propuesta?
§40.389 ¿Qué factores podrían ser considerados por el Director?
§40.391 ¿Cuál es el alcance de una exclusión de interés público?
§40.393 ¿Por cuánto tiempo se mantiene vigente una PIE?
§40.395 ¿Se puede resolver un procedimiento de PIE?
§40.397 ¿Cuándo realiza el Director una decisión de PIE?
§40.399 ¿Cómo notifica el Ministerio su decisión a los agentes de servicios?
§40.401 ¿Cómo notifica el Ministerio a los empleadores y al público sobre una PIE?
§40.403 ¿Debe un agente de servicio notificar a sus clientes cuando el Ministerio emite una PIE?
§40.405 ¿Revisan las cortes Federales las decisiones de PIE?
§40.407 ¿Puede un agente de servicio pedir la reducción o finalización de una PIE?
§40.409 ¿Qué significa para los empleadores del transporte la emisión de una exclusión de interés público?
§40.411 ¿Cuál es la función de la Oficina de Inspección General del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?
§40.413 ¿Cómo son enviadas las notificaciones a los agents de servicios?
Apéndice A del Capítulo 40 — Normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para equipos de recolección de orina
Apéndice B del Capítulo 40 — Pruebas de consumo de drogas pertenecientes al Ministerio de Transporte de los EE.UU. Informe semestral del laboratorio.
Apéndice C del Capítulo 40 — [Reservado]
Apéndice D del Capítulo 40 — Formato del informe: Falla de la muestra dividida a reconfirmar
Apéndice E del Capítulo 40 — Apéndice E del Capítulo 40 — Requisitos de equivalencias del SAP para organizaciones habilitadas
Apéndice F del Capítulo 40 — Información sobre Pruebas de Consumo drogas y alcohol que los C/TPAs remiten a los empleadores
Apéndice G del Capítulo 40 — Formulario para pruebas de consumo de alcohol

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de los EE.UU. artículos 102, 301, 322, 5331, 20140, 31306, y 45101 *y ss.*

Sección A — Disposiciones administrativas

§40.1 ¿Quiénes quedan comprendidos dentro de esta reglamentación?

(a) Este capítulo enumera todas las partes que realizan las pruebas de consumo de drogas y alcohol exigidas por las reglamentaciones de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU., cómo llevar a cabo dichas pruebas y qué procedimientos se deben utilizar.
(b) Este capítulo está vinculado con las actividades de los empleadores del transporte, de los empleados de transporte que desempeñan tareas críticas de seguridad (incluidos los individuos independientes, los contratistas y los voluntarios, comprendidos por las reglamentaciones de las reparticiones del

Ministerio de Transporte de los EE.UU. y de los agentes de servicio.
(c) Ninguna disposición del presente capítulo deberá ser interpretada de manera que sustituya o entre en conflicto con la implementación del programa de pruebas post-accidente de la Administración Federal de Ferrocarriles (ver 49 CRF 219.200).

§40.3 ¿Qué significan los términos utilizados en esta reglamentación?

En el presente capítulo, los términos enumerados en este artículo deberán interpretarse conforme la definición que se les asigna a continuación:
Muestra adulterada. Se trata de una muestra que contiene una sustancia que no debería encontrarse en la orina humana, o que contiene una sustancia que, si bien debe estar presente en la orina humana se encuentra en una concentración tan alta, que no es equivalente a la orina humana.
Filial. Se considera que las personas son filiales unas de otras si, directa o indirectamente, una ejerce control o tiene el poder de controlar a la otra, o si un tercero ejerce control o tiene el poder de controlar a ambas. Los indicadores de control comprenden, a modo meramente enunciativo, los siguientes: gerencia o propiedad vinculadas; interés compartido entre los miembros del grupo familiar; instalaciones o equipos compartidos; o utilización en común de los empleados. Ante la emisión de una PIE, se considerará filial a una organización sujeta a la misma o similar administración, propiedad, o que comparta los mismos empleados más importantes con el agente de servicio respecto del cual se encuentra en vigor una exclusión de interés público. Esta definición se utiliza en relación con los procedimientos de PIE de la Sección R del presente Capítulo.
Aire limpio. En los EBTs que utilizan tecnología de cromatografía de gases, se trata de una lectura de las normas internas del dispositivo. En todos los otros EBTs, una lectura de aire del medio ambiente que no contenga alcohol.
Alcohol. El agente embriagador presente en bebidas alcohólicas, alcohol etílico u otros alcoholes de peso molecular bajo, incluidos alcohol metílico o alcohol isopropil.
Concentración de alcohol. Se trata del alcohol presente en un volumen de aliento expresado en gramos de alcohol por 210 litros de aliento según indica una prueba de aliento mencionada en el presente capítulo.
Prueba de confirmación de uso de alcohol. Consiste en una segunda prueba, mediante un EBT, que se realiza una vez ya realizada una prueba de detección cuyo resultado es de 0,02 o más, y que suministra información cuantitativa acerca de la concentración de alcohol.
Dispositivo de detección de alcohol (ASD). Es un dispositivo para pruebas de aliento o saliva, diferente del EBT, aprobado por la Administración Nacional de Seguridad en el Tránsito por Autopistas (NHTSA) e incluido en un Listado de Productos Aceptados (CPL) para dispositivos de ese tipo.
Prueba de detección de alcohol. Se trata de un procedimiento analítico para determinar si un empleado podría tener una concentración prohibida de alcohol en una muestra de aliento o saliva.
Lugar de realización de las pruebas de consumo de alcohol. Lugar elegido por el empleador donde los empleados se presentan para suministrar las muestras de aliento o saliva para las pruebas de consumo de alcohol.
Uso de alcohol. Se trata de la ingesta de cualquier bebida, mezcla o preparación de líquidos (incluidos medicamentos de cualquier tipo) que contengan alcohol.
Muestra ciega o muestra de prueba de rendimiento ciego. Es una muestra presentada en un laboratorio a los efectos de que se le realice un control de calidad de la prueba, con una identificación ficticia, de manera que el laboratorio no pueda distinguirla de la muestra de un empleado.
Técnico de Prueba de Detección de Alcohol por Aliento (BAT). Se trata de una persona que instruye y asiste a los empleados durante el procedimiento de la prueba de consumo de alcohol y realiza un prueba evidencial de aliento.
Prueba Cancelada. Es una prueba de consumo de drogas o alcohol en la que se ha identificado un problema que no puede o no ha sido solucionado, o respecto de la cual este capítulo exige su cancelación. Una prueba cancelada no es considerada ni positiva ni negativa.
Cadena de custodia. Se trata del procedimiento empleado para documentar el manejo de la muestra de orina desde el momento en que el empleado suministra la muestra al recolector hasta que la muestra es destruida. Este procedimiento utiliza el Formulario Federal de Control y Custodia de Pruebas de Consumo de Drogas (CCF).
Recipiente de recolección. Es un recipiente en el cual el empleado debe orinar para suministrar la muestra para una prueba de consumo de drogas.
Sitio de recolección. Lugar elegido por el empleador donde los empleados se presentan para suministrar muestras de orina para pruebas de consumo de drogas.
Recolector. Se trata de la persona que instruye y asiste a los empleados en el lugar donde se efectúa la recolección, que recibe la muestra provista por los empleados, y realiza una inspección inicial de la misma, e inicia y completa el CCF.
Prueba de confirmación (o confirmatoria) de uso de drogas. Se trata de un segundo procedimiento analítico realizado sobre una muestra de orina para identificar y cuantificar la presencia de una droga específica o un metabolito de la droga.
Prueba de confirmación (o confirmatoria) de validez. Es una segunda prueba realizada sobre una muestra de orina para ratificar el resultado de la prueba de validez.
Prueba confirmada de uso de drogas. Se trata del resultado de prueba de confirmación recibido por un MRO de un laboratorio.
Consorcio/Administrador externo (C/TPA). Se trata de un agente de servicio que suministra o coordina el suministro de una variedad de servicios de pruebas de consumo de drogas y alcohol para empleados. Los C/TPA por lo general realizan tareas administrativas relativas al funcionamiento de los programas de pruebas de consumo de drogas y alcohol para empleados. Este término incluye, a modo meramente enunciativo, los grupos de empleados que se unen, formando una única entidad, para conducir los programas de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. de sus miembros. Los C/TPAs no serán considerados “empleadores” a los fines del presente capítulo.
Educación Continua. Es la capacitación para Funcionarios Médicos de Revisión (MRO) y Profesionales especialistas en abuso de sustancias (SAP) que han completado su capacitación y están cumpliendo funciones de MROs y de SAPs. Esta capacitación está diseñada para mantener a los MROs y SAPs al tanto de los cambios y las novedades en los programas de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
Representante Designado por del Empleador (DER). Se trata de un empleado autorizado por el empleador para adoptar medida(s) inmediata(s) para retirar a los empleados de las tareas críticas para la seguridad, por sí o por terceros, y tomar las decisiones necesarias a los fines de los proceso de prueba y evaluación. El DER también recibe los resultados de las pruebas y otras comunicaciones destinadas al empleador, conforme con los dispuesto en el presente capítulo. Los agentes de servicio no pueden desempeñarse como DER.
Muestra diluida. Es una muestra con creatinina y valores de gravedad específicos menores a los que se deberían encontrar en la orina humana.
Ministerio de Transporte de los EE.UU., El Ministerio, repartició n del Ministerio de Tr ansp ort e de los EE.UU. Est o s térmi nos comprenden a todos las reparticiones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. incluyendo, entre otros, a la Prefectura de los EE.UU. (USCG), la Administración Federal de Aviación (FAA), la Administración Federal de Ferrocarriles (FRA), la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA),

la Administración Federal de Tránsito (FTA), la Administración Nacional de Seguridad del Tránsito en las Autopistas (NHTSA), la Administración de Investigación y Programas Especiales (RSPA) y la Oficina del Ministro (OST). Estos términos incluyen a cualquier persona designada por una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

Drogas. Las drogas respecto de las cuales se deben realizar las pruebas según este capítulo y la reglamentación de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU., son marihuana, cocaína, anfetaminas, fenciclidina (PCP) y opiáceos.

Empleado. Toda persona que de conformidad con los establecido en la reglamentación de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. deberá someterse a las pruebas de consumo de drogas y alcohol. El término comprende a las personas que actualmente realizan tareas críticas para la seguridad establecidas en las reglamentaciones de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU., y candidatos a puestos de trabajo a los cuales se les deben realizar las pruebas de admisión laboral. A los fines de las pruebas de consumo de drogas descriptas en el presente capítulo, el término “empleado” tendrá el mismo significado que el término “donante” según se define en el CCF y en materiales explicativos relacionados elaborados por el Ministerio de Salud y Servicios Humanos.

Empleador. Se trata de una persona o entidad que emplea a uno o más empleados (incluyendo a un individuo que trabaja en forma autónoma) que de conformidad con lo establecido en las reglamentaciones de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. deberá observar las disposiciones establecidas en el presente capítulo. El término comprende a los funcionarios, representantes y personal gerencial del empleador. Los agen te s de servicio no ser án considerados empleadores a los fines del presente capítulo.

Capacitación para la Corrección de Errores. Capacitación provista, a los BATs, a los recolectores y a los Técnicos de Prueba de Detección de Alcohol (STTs) al producirse un error que hubiera ocasionado la cancelación de una prueba de consumo de drogas o alcohol. La capacitación para la corrección de errores debe brindarse personalmente o a través de un medio que implique observación en tiempo real e interacción entre el instructor y la persona que recibe la capacitación.

Dispositivo para la Prueba Evidencial de Aliento (EBT). Se trata de un dispositivo aprobado por la NHTSA para la realización de pruebas evidenciales por aliento a concentraciones de alcohol de 0,02 y 0,04, que se encuentra incluido en el Listado de Productos Aceptados (CPL) de la NHTSA como “Dispositivos Evidenciales de Medición de Aliento” y que en virtud del Listado de Productos Aceptados es compatible con las especificaciones de modelos del Programa de Seguridad del Tránsito de la NHTSA.

Ministerio de Salud y Servicios Humanos (HHS). Comprenderá al Ministerio de Salud y Servicios Humanos o a toda persona designada por el Ministro, o el Ministerio de Salud y Servicios Humanos.

Prueba inicial de uso de drogas. Es la prueba utilizada para diferenciar una muestra negativa de una que requiere nuevas pruebas para detectar la presencia de drogas o de metabolitos de drogas.

Prueba inicial de validez. Se trata de la primer prueba utilizada para determinar si una muestra se encuentra adulterada, diluida o ha sido sustituida.

Prueba de consumo de drogas no válida. Es el resultado de una prueba de consumo de drogas realizada respecto de una muestra de orina que contiene una sustancia adulterante no identificada o una sustancia interviniente no identificada, que posee características físicas anormales, o que contiene una sustancia endógena en una concentración anormal que impide que el laboratorio complete u obtenga un resultado válido.

Laboratorio. Todo laboratorio estadounidense certificado por el Ministerio de Salud y Servicios Humanos en virtud del Programa Nacional de Habilitación de Laboratorios, que cumple con los requisitos mínimos de la Sección C de los Lineamientos Obligatorios del Ministerio de Salud y Servicios Humanos para los Programas Federales de Pruebas de consumo de drogas en el Lugar de Trabajo o, en el caso de laboratorios extranjeros, se trata de los laboratorios aprobados por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. para que formen parte del presente capítulo. (Los Lineamientos Obligatorios del Ministerio de Salud y Servicios Humanos para los Programas Federales de Pruebas de consumo de drogas en el Lugar de Trabajo pueden encontrarse en Internet, en *htt p:// www. health.org/workpl.htm* o se pueden solicitar a “Division of Workplace Programs, 5600 Fishers Lane, Rockwall II Building, Suite 815, Rockville, MD 20857”.)

Funcionario de Examen Médico (MRO) Es un médico matriculado responsable de recibir y controlar los resultados de las pruebas de laboratorio generados por un programa de pruebas de consumo de drogas de un empleador, y de evaluar las explicaciones médicas de ciertos resultados.

Dirección de Observancia y Políticas relativas al Uso de Drogas y Alcohol (ODAPC). Es la dirección, dentro de la Oficina del Ministro, Ministerio de Transporte de los EE.UU., a cargo de coordinar los asuntos relativos a los programas de pruebas de consumo de alcohol y drogas dentro del Ministerio y de suministrar información respecto de la implementación de este capítulo.

Muestra primaria. En el contexto de las pruebas de consumo de drogas, la muestra primaria es el recipiente de la muestra de orina abierto y analizado por un primer laboratorio a los efectos de detectar la presencia de alguna droga o un metabolito de droga en el sistema de un empleado, como así también para realizar la prueba de validez. La muestra primaria es diferente a la muestra dividida, la cual se encuentra definida en este artículo.

Capacitación Habilitante. Se trata de la capacitación a la que deberán someterse los recolectores, los BATs, los MROs, los SAPs o los STTs a fin de estar habilitados para realizar sus funciones en el programa de pruebas de consumo de alcohol y drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. La capacitación habilitante podrá ofrecerse por cualquier medio adecuado (*por ej.*, instrucción áulica, programas de Internet, CD-ROM, video).

Cursos de Actualización. Es la capacitación que deben realizar en forma periódica los recolectores, los BATs y los STTs a fin de reveer los requerimientos básicos y se familiaricen con los cambios tecnológicos relevantes (*por ej.*, nuevos métodos de pruebas pasibles de ser autorizados) y reformas, interpretaciones, lineamientos y cuestiones relativas al presente capítulo y a la reglamentación concerniente a las pruebas de consumo de alcohol y drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Los Cursos de Actualización pueden brindarse por cualquier medio adecuado (*por ej.*, instrucción áulica, programas de Internet, CD-ROM, video).

Técnico de Prueba de Detección de Alcohol (STT). Se trata de una persona que instruye y asiste a los empleados durante el proceso de la prueba de consumo de alcohol y que opera un ASD.

Ministro. Comprende al Ministro del Transporte o a una persona designada por él.

Agente de Servicio. Una persona o entidad, diferente del empleador o el empleado, que provee los servicios descriptos en este capítulo a los empleadores y/ o empleados en relación con los requisitos de las pruebas de consumo de alcohol y drogas exigidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. Comprenderán, a título meramente enunciativo, los recolectores, los BATs y los STTs, los laboratorios, los MROs, los SAPs y los C/TPAs. A fin de desempeñarse como agentes de servicio, los individuos y las organizaciones interesadas deberán cumplir con los requisitos de habilitación que se establecen el presente capítulo. Los agentes de servicio no serán considerados empleadores a los fines del presente capítulo.

Contenedor para envío. Se trata de un contenedor utilizado para transportar y proteger los recipientes de las muestras de orina y los documentos relativos, desde el lugar de su recolección hasta el laboratorio.

Recipiente de la muestra. Se trata del recipiente que, una vez sellado y etiquetado conforme los procedimientos establecidos en el presente capítulo, es utilizado para contener la muestra de orina en el transcurso de su transporte hasta el laboratorio.

Muestra dividida. En lo concerniente a pruebas de consumo de drogas, se denomina así a una parte de la muestra de orina que se envía a un primer laboratorio y se conserva cerrada, y que posteriormente se envía a un segundo laboratorio en el caso en que el empleado solicitara que se la analice tras haberse obtenido un resultado positivo certificado de la muestra primaria, o un resultado adulterado o sustituido certificado de la prueba.
Suspensión. Es la práctica por la cual se retira temporariamente a un empleado del desempeño de las tareas críticas para la seguridad, en virtud de lo establecido en el informe de laboratorio enviado al MRO respecto de un resultado positivo confirmado de una pruebas de detección de drogas o metabolitos de drogas, de una prueba adulterada o una prueba sustituida, antes de que el MRO haya completado la certificación del resultado.
Profesional especialista en el Abuso de Sustancias (SAP). Es la persona que evalúa a los empleados que han infringido una reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. en relación con el uso de drogas o alcohol, y la que imparte recomendaciones relativas a educación, tratamiento, pruebas de seguimiento y cuidados posteriores.
Muestra sustituida. Es una muestra que presenta creatinina y valores de gravedad específica tan bajos que no son compatibles con los de la orina humana.
Prueba verificada. Es el resultado de una prueba de consumo de drogas o el resultado de pruebas de validez realizadas en un laboratorio certificado por el HHS, que ya han sido sometidas a la confirmación y resolución definitiva del MRO

§40.5 ¿Quién emite las interpretaciones autoriza-das de esta reglamentación?

La ODAPC y la Oficina de Asesoramiento General (OGC) del Ministerio de Transporte de los EE.UU. rea lizan interpretaciones por escrito de las disposiciones establecidas en el presente capítulo. Estas interpretaciones por escrito del Ministerio de Transporte de los EE.UU. son las úni c as interpretaciones oficiales y autorizadas de las disposiciones del presente capítulo. Las reparticiones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. pueden incorporar las interpretaciones de la ODAPC y de la OGC en los lineamientos que emitan por escrito acerca de las cuestiones relacionadas con las pruebas de consumo de alcohol y drogas. Sólo serán consideradas válidas las interpretaciones del capítulo 40 emitidas después del 1 de agosto de 2001.

§40.7 ¿De qué manera puede uno eximirse de un requisito de esta reglamentación?

(a) Si se desea ser eximido de una disposición de este capítulo, dicha exención deberá solicitarse por escrito a la Oficina del Ministro de Transporte, según se especifica en 49 CRF, capítulo 5. Las solicitudes de exención deberán enviarse a la siguiente dirección: Department of Transportation, Deputy Assistant General Counsel for Regulation and Enforcement, 400 7th Street, SW, Room 10424, Washington, DC.
(b) Según se especifica en 49 CRF, capítulo 5 se hará lugar a la solicitud sólo si se probaran circunstancias especiales o excepcionales, que no son de aplicación general y que no han sido contempladas en la elaboración del presente capítulo, y que tornan impos ib le el cumpli miento de alguna de las disposiciones del presente.
(c) Si se otorgara una exención, el beneficiario de ella deberá adoptar las medidas que le sean indicadas a los efectos de cumplir con el espíritu de la disposición respecto de la cual se otorgó la exención.
(d) Se responderá por escrito a todas las solicitudes de exención.

Sección B — Obligaciones del empleador

§40.11 ¿Cuáles son las obligaciones generales de los empleadores de conformidad con esta reglamentación?

(a) En calidad de empleador, deberá cumplir con todos los requisitos y procedimientos aplicables de este capítulo.
(b) Asimismo, responderá por todos los actos realizados por sus funcionarios, representantes y agentes (incluidos los agentes de servicio) a fin de cumplimentar los requisitos de las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(c) Se considerará que en virtud de la ley, todos los acuerdos y convenios, por escrito o verbales, celebrados entre empleadores y agentes de servicio respecto de la implementación de la reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativa a pruebas de consumo de alcohol y drogas, deberán cumplir con todas las disposiciones aplicables de este capítulo como así también con las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. en materia de pruebas de consumo de alcohol y drogas. El cumplimiento con estas disposiciones es condición indispensable para la validez de dichos acuerdos y convenios.

§40.13 ¿Cómo se relacionan las pruebas de con-sumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. con aquellas que son ajenas a él?

(a) Las pruebas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. tienen que ser totalmente independientes de aquellas que son ajenas a él, en todo sentido.
(b) Las pruebas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. tendrán prioridad y se llevarán a cabo y se completarán antes de que se comience cualquier otra prueba. Por ejemplo, se deberá desechar toda la orina sobrante de una prueba exigida por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. y recolectar una nueva muestra para las pruebas posteriores que se realicen fuera del ámbito del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(c) Con excepción de lo establecido en el párrafo (d) del presente artículo, no se podrá realizar prueba alguna con muestras de orina o de aliento del Ministerio de Transporte de los EE.UU. que no sean las autorizadas específicamente en este capítulo o en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE. UU. Por ejemplo, no se podrá analizar una muestra de orina del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para detectar otras drogas, y se prohibe a los laboratorios que realicen o consientan la realización de pruebas de ADN u otros tipos de pruebas de identidad mediante el uso de una muestra de orina del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(d) La única excepción al párrafo (c) del presente artículo queda constituida cuando se recoge una muestra para realizar una prueba de consumo de drogas exigida por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. como parte de un examen físico exigido por las reglamentaciones de las reparticiones del mismo Ministerio. Se podrán practicar los análisis médicos exigidos en relación con dicho examen físico (*por ej*., de glucosa) con los restos de orina que queden en el recipiente de recolección una vez que las muestras de orina recolectadas para realizar pruebas de consumo de drogas hayan sido selladas dentro de los frascos correspondientes.
(e) No se podrán modificar o desestimar los resultados de pruebas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. fundándose en los resultados de pruebas ajenas al mismo. Por ejemplo, el empleador no podrá desestimar una prueba de consumo de drogas realizada por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. positiva y certificada porque el empleado presenta una prueba de una muestra de sangre u orina con resultado negativo recolectada por su médico particular o un resultado de una prueba de ADN realizada a los efectos de cuestionar la identidad de la muestra del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(f) El empleador no podrá utilizar el CCF ni el ATF en sus programas de pruebas de consumo de alcohol y drogas ajenos al Ministerio de Transporte de los EE.

UU. Esta prohibición alcanza el uso de los formularios del Ministerio de Transporte de los EE.UU. en los cuales se tacharon las referencias a los programas y reparticiones de dicho Ministerio (DOT). Asimismo, el empleador deberá en todo momento utilizar el CCF y el ATF para las pruebas de consumo de alcohol y drogas exigidas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.15 ¿Puede un empleador utilizar un agente de servicio a fin de cumplir con los requisitos de las pruebas de consumo de drogas y alcohol exigidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?

(a) El empleador puede utilizar un agente de servicio para realizar las tareas que sean necesarias a fin de cumplir con las reglamentaciones del presente capítulo y las del Ministerio de Transporte de los EE.UU. respecto de las pruebas de consumo de alcohol y drogas, de conformidad con los requisitos establecidos en la Sección Q y con otras disposiciones aplicables establecidas en el presente capítulo.
(b) El empleador deberá asegurar que los agentes de servicio empleados se encuentren habilitados de conformidad con los requisitos establecidos en el presente capítulo (*por ej.,* §40.121 respecto de los MROs) El empleador podrá exigir a los agentes de servicio que presenten la documentación en la cual conste que cumplen con los requisitos de este capítulo (*por ej.*, documentación de los requisitos exigidos a los MROs según lo establecido en el §40.121(e)).
(c) El empleador seguirá respondiendo por el cumplimiento de todos los requisitos aplicables del presente capítulo y demás reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativas a pruebas de consumo de alcohol y drogas, incluso si utilizan agente de servicio. Si el empleador infringe las disp osiciones d e l p r esente cap ítulo , o las reglamentaciones relativas a pruebas de consumo de alcohol y drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. debido a que un agente de servicio no ha prestado los servicios conforme lo exigen las normas, será pasible de sanciones, las que serán aplicadas por la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. La utilización en buena fe de un agente de servicio por parte del empleador no constituye una defensa en una acción legal iniciada por una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. en que el supuesto incumplimiento respecto de las disposiciones de este capítulo o de las reglamentaciones relativas a las pruebas de consumo de alcohol y drogas exigidas por una repartición de dicho Ministerio (DOT) haya sido originado por la conducta del agente de servicio.
(d) El empleador no podrá permitir que un agente de servicio actúe como su DER.

§40.17 ¿El empleador está obligado a obtener información de sus agentes de servicio?

Sí, el empleador se encuentra obligado a obtener la información que se establece en el presente capítulo de sus agentes de servicio. Esto es así ya sea que el empleador opte por utilizar o no un C/TPA como intermediario para que le transmita la información. Por ejemplo, supongamos que un postulante para tareas críticas para la seguridad se somete a una prueba de consumo de drogas previo al ingreso al empleo, pero se produce una demora importante en la recepción del resultado de dicha prueba atribuible al MRO o al C/ TPA. El empleador no debe asumir que el hecho de no haber recibido el resultado implica que el mismo es negativo y por lo tanto no debe permitir que el candidato realice tareas críticas para la seguridad antes de recibir dicho resultado. Esto constituye una violación al reglamento del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.19 [Reservado]

§40.21 ¿Puede un empleador suspender a un empleado antes de que el MRO haya completado el proceso de habilitación?

(a) Se prohibe al empleador suspender a los empleados, salvo que dicha suspensión responda a una exención otorgada por una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. de conformidad con las disposiciones del presente artículo.
(b) El empleador podrá solicitar a la repartición del Minister io de Transpor te de los EE.UU. que corresponda, que emita una exención a la prohibición establecida en el párrafo (a) de este artículo. Si se otorgara dicha exención, el empleador puede suspender a un empleado una vez recibido el informe de laboratorio del MRO de una prueba de detección de drogas o de un metabolito de droga con resultado positivo confirmado, de una prueba adulterada o una prueba sustituida que corresponda al empleado.
(1) En lo que a esto respecta, la repartición del Ministerio de Tra nspor te de los EE.U U. correspondiente será aquélla cuyas normas relativas a las pruebas de consumo de alcohol y drogas resulten aplicables a la mayoría de los empleados comprendidos en la organización del empleador. La repartición del Ministerio de Tra nspor te de los EE.U U. correspondiente utilizará sus propios procedimientos aplicables a los efectos de considerar las solicitudes de exenciones.
(2) Antes de adoptar medidas relativas a una solicitud de exención, la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. correspondiente deberá coordinar con las otras reparticiones del Ministerio (DOT) encargadas de regular los demás empleados del empleador.
(3) La repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. correspondiente deberá proporcionar una respuesta por escrito a cada empleador que solicite una exención, en la cual indique los fundamentos de la decisión adoptada respecto de dicha solicitud.
(c) La solicitud de exención realizada por el empleador debe incluir, como mínimo, los siguientes elementos:
(1) Información sobre la organización del empleador:
(i) La determinación de la necesidad de suspender empleados por parte del empleador para garantizar la seguridad de su organización junto con los fundamentos de dicha suspensión, incluyendo toda información relativa a los problemas o incidentes de seguridad que podrían haberse evitado si se hubiera implementado un procedimiento de suspensión de los empleados;
(ii) Información que indique la cantidad de pruebas con resultados positivos, adulterados y sustituidos confirmados realizadas a los empleados durante los dos años calendario anteriores a la solicitud de exención, así como la cantidad y el porcentaje de resultados certificados como positivos, adulterados o sustituidos por el MRO;
(iii) Información acerca de la situación laboral de los empleados pasibles de ser suspendidos, incluyendo una descripción del tamaño y la organización de la unidad o unidades donde trabajan los empleados, del proceso a través del cual se les informará que han sido suspendidos, información acerca de si la empresa cuenta con un MRO interno, y acerca de si la organización posee una política de suspensión o de inhabilitación de empleados para situaciones no contempladas en las pruebas de consumo de alcohol y drogas; y
(iv) Una declaración que indique cuáles son las reparticiones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. que regulan a sus empleados.
(2) La política escrita propuesta por el empleador en relación con la suspensión de empleados, la que deberá incluir los siguientes elementos:
(i) La garantía del empleador de que distribuirá copias de las políticas por escrito a todos los empleados que contemplados;
(ii) Los medios por los que el empleador se asegurará de que ningún miembro de su organización (ni tampoco ningún empleador posterior), salvo el empleado,

el MRO y el DER, tenga acceso, directo o indirecto, a información de cualquier tipo acerca de los resultados positivos confirmados, los resultados adulterados o sustituidos o los motivos por los cuales el empleado fue suspendido temporariamente de sus tareas críticas para la seguridad;
(iii) Los medios por los cuales el empleador se asegurará de que todos los empleados comprendidos en una categoría laboral específica dentro de la organización sean tratados equitativamente en referente a la suspensión de sus tareas;
(iv) Los medios por los cuales el empleador se asegurará de que un empleado comprendido sea pasible de ser suspendido solamente en relación con el desempeño de tareas críticas para la seguridad;
(v) Los medios por los cuales el empleador garantiza que no adoptará medida alguna que afecte en forma adversa el salario o los beneficios del empleado mientras no se haya completado el proceso de habilitación del MRO. Esto implica que deberá continuar pagándole al empleado durante el período de la suspensión, de la misma manera en la que el empleador le hubiera pagado si no se lo hubiera suspendido en sus tareas;
(vi) Los medios por los cuales el empleador asegura que el proceso de habilitación no comenzará con posterioridad al momento en que el empleado es suspendido temporariamente en sus tareas críticas para la seguridad y que el período de suspensión de los empleados no excederá los cinco días, salvo que el MRO le informe por escrito que se necesita un período más extenso para completar el proceso de habilitación; y
(vii) Los medios por los cuales el empleador asegura que, en caso de que el MRO certifique que la prueba es negativa o que la cancele,
(A) Reincorporará al empleado en forma inmediata a sus tareas críticas para la seguridad;
(B) El empleado no sufrirá consecuencias personales ni financieras adversas como resultado; y
(C) No llevará un registro individual para asentar que el empleado fue sometido a una prueba de laboratorio que dio resultado positivo confirmado, o que la muestra fue adulterada o sustituida (*es decir* que el empleador sólo dejará constancia de la prueba estableciendo que la misma resultó ser negativa o cancelada).
(d) El Administrador de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. correspondiente, como así también la persona designada por el mismo, podrán otorgar una solicitud de exención solamente si determinan que, en el contexto de la organización del empleador, es muy probable que los procedimientos propuestos por el empleador mejoren la seguridad y protejan los intereses de los empleados en forma efectiva, con justicia y confidencialidad.
(1) El Administrador, o la persona designada por él, podrá imponer todas las condiciones que considere apropiadas para el otorgamiento de una exención.
(2) El Administrador, o la persona designada por él, podrá suspender o revocar la exención en forma inmediata si determina que el empleador no ha protegido en forma efectiva los intereses de los empleados con justicia y confidencialidad, que no ha cumplido con los requisitos del presente artículo o que no ha cumplido con otras disposiciones a las que el Ministerio de Transporte de los EE.UU. condicionó la exención.
(e) El empleador no podrá suspender a los empleados en sus tareas sin una exención, o de manera incompatible con las condiciones de dicha exención. En caso de hacerlo, el empleador estará violando las di s p osiciones del presente capítulo y las reglamentaciones sobre prueba de consumo de drogas de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU.; y quedará sujeto a las acciones legales de las reparticiones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. aplicables a cualquier otra violación de las disposiciones del presente capítulo y de las normas de las demás reparticiones del Ministerio (DOT).

§40.23 ¿Qué medidas adoptan los empleadores después de recibir la certificación de los resultados de las pruebas?

(a) El empleador que recibe un resultado positivo certificado de una prueba de consumo de drogas, deberá remover inmediatamente al empleado en cuestión de las tareas críticas para la seguridad. El empleador deberá adoptar esta medida al momento en que recibe el informe preliminar del resultado positivo y el certificado de la prueba. No deberá esperar a recibir el informe escrito ni el resultado de una prueba de muestra dividida.
(b) El empleador que recibe un resultado certificado que fue adulterado o sustituido deberá considerar, en base a dicho resultado, que el empleado se rehusó a realizar la prueba y tendrá q u e removerlo inmediatamente de las tareas críticas para la seguridad. Esta medida deberá ser tomada al momento en que se recibe el informe preliminar del resultado certificado adulterado o sustituido. El empleador no deberá esperar hasta recibir el informe escrito o el resultado de una prueba de muestra dividida.
(c) El empleador que recibe un resultado de una prueba de consumo de alcohol de una concentración 0,04
o mayor, deberá remover inmediatamente al empleado en cuestión de las tareas críticas para la seguridad. Si el empleador recibe un resultado de una prueba de consumo de alcohol de 0,02 – 0,39, deberá remover temporariamente al empleado en cuestión de las tareas críticas para la seguridad, según lo disponen las reglamentaciones aplicables del Ministerio de Transporte de los EE.UU. El empleador no deberá esperar a recibir el informe escrito del resultado de la prueba.
(d) Al recibir el resultado confirmado de una prueba de un empleado que fuera positivo, adulterado o sustituido, o si el empleado comete otra violación a las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativas al uso de drogas y alcohol, el empleador no podrá reincorporar al empleado a las tareas críticas para la seguridad hasta tanto o a menos que éste haya realizado satisfactoriamente el proceso de regreso a las tareas establecido en la Sección O del presente capítulo.
(e) El empleador que recibe un resultado de prueba de consumo de drogas que indique que la muestra del empleado estaba diluida, deberá adoptar las medidas dispuestas en §40.197.
(f) El empleador que recibe un resultado de una prueba de consumo de drogas que indique que la muestra del empleado resultó inválida y que deberá realizarse una segunda recolección bajo observación directa—
(1) El empleador deberá ordenar inmediatamente al empleado que suministre una nueva muestra bajo observación directa.
(2) El empleador no deberá a t ribuir otras consecuencias al hallazgo de que la prueba resultó inválida, que no sean la de recolectar una nueva muestra bajo observación directa.
(3) El empleador no deberá notificar en forma anticipada al empleado acerca de este requisito de prueba.
(4) El empleador deberá ordenar al recolector que asiente en el CCF la misma razón (*por ej*. pruebas aleatorias, pruebas posteriores a un accidente) que asentó en la recolección original.
(g) El empleador que recibe un resultado de una prueba cancelada en caso de que se exija un resultado negativo (*por ej*., prueba de admisión laboral, prueba previa a la reanudación de las tareas o prueba de seguimiento), deberá ordenar inmediatamente al empleado que suministre otra muestra.
(h) Al empleador se le podrá exigir que adopte medidas adicionales exigidas por la reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*por ej*., las normas de la FAA exigen que los resultados positivos de algunas pruebas de consumo de drogas sean informados al Director Federal de Servicios de Salud de la Fuerza Aérea.
(i) El empleador no podrá alterar el resultado de una prueba de consumo de alcohol o de drogas que le haya sido transmitido por un MRO, un BAT o un C/ TPA.

§40.25 ¿Debe el empleador controlar el legajo de las pruebas de consumo de drogas y alcohol de los empleados a los que pretende asignar tar-eas

críticas para la seguridad?

(a) Sí, previa obtención de consentimiento escrito de dicho empleado, el empleador deberá solicitar los datos del empleado que se detallan en el párrafo (b) de este artículo. Este requisito solamente resulta aplicable a los empleados que se postulan por primera vez ante el empleador para realizar tareas críticas para la seguridad (*es decir*, un nuevo empleado, un empleado transferido a un puesto donde se realizan tareas críticas para la seguridad). Si el empleado se rehusa a otorgar su consentimiento por escrito, el empleador no podrá permitirle realizar tareas críticas para la seguridad.
(b) El empleador deberá solicitar los datos enumerados en este párrafo (b) a todos aquellos empleadores c o mprendidos dentro de las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU., que hayan tenido a su cargo al empleado en cuestión durante cualquier período dentro de los dos años anteriores a la fecha de su solicitud de empleo o de su transferencia:
(1) Pruebas de consumo de alcohol con una concentración de alcohol de 0,04 o mayor;
(2) Pruebas de consumo de drogas con resultados positivos certificados;
(3) Negativas a someterse a pruebas, como así también resultados de pruebas certificados que indican que las muestras fueron adulteradas o sustituidas;
(4) Otras violaciones a las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativas a pruebas de consumo de alcohol y drogas.
(5) Respecto de los empleados que cometieron violaciones a alguna reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativa al uso de drogas y alcohol, la documentación que demuestre que el empleado a cumplió satisfactoriamente con todos los requisitos para la reanudación de las tareas exigidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. (incluyendo las pruebas de seguimiento). Si el empleador anterior no posee la información acerca del proceso de reanudación de las tareas (*por ej.*, un empleador que no contrató a un empleado cuya prueba de admisión laboral fue positiva), el empleador deberá solicitar dicha información al empleado.
(c) La información obtenida de un empleador anterior comprende toda la información sobre pruebas de consumo de alcohol y drogas obtenida de empleadores anteriores según las disposiciones de este artículo u otras reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. que resulten aplicables.
(d) Si fuera factible, el empleador deberá obtener y revisar esta información antes de que el empleado comience a realizar las tareas críticas para la seguridad. Si esto no fuera posible, el empleador deberá obtener y revisar la información lo antes posible. Sin embargo, no se le debe permitir al empleado que realice tareas críticas para la seguridad después de los 30 días posteriores a la fecha en la que el empleado comenzó a realizar dichas tareas, a menos que el empleador haya obtenido esta información o haya hecho y documentado que hizo lo posible para obtenerla de buena fe.
(e) Si el empleador obtiene información que indica que el empleado ha cometido una violación respecto de una reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativa al uso de drogas y alcohol, no deberá asignar al empleado tareas críticas para la seguridad a menos que también obtenga información que indique que posteriormente, el empleado ha cumplido con los requisitos exigidos para la reanudación de las tareas que se detallan en la Sección O de este capítulo y en la reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativas al uso de drogas y alcohol.
(f) El empleador deberá suministrar a cada uno de los empleados a quienes se les solicite información de conformidad con el párrafo (b) de este artículo, el consentimiento por escrito para la divulgación de la información que se cita en el párrafo (a) de este artículo.
(g) La divulgación de la información según lo establecido en este artículo deberá realizarse por cualquier medio escrito (*por ej.*, fax, correo electrónico, carta) que garantice su confidencialidad. El empleador anterior deberá llevar un registro escrito de la información que fue divulgada, en el que deberá incluir la fecha, la persona a quien se envió la información y un resumen de la información suministrada.
(h) Si se le solicitó información a un empleador de conformidad con las disposiciones del párrafo (b) de este artículo, éste deberá, después de revisar la declaración de consentimiento por escrito del empleado, suministrar inmediatamente la información solicitada al empleador que la haya solicitado.
(i) El empleador que solicita la información exigida en este artículo, deberá guardar un registro escrito y confidencial de la información que obtenga o de los esfuerzos de buena fe que haya realizado para obtenerla. El empleador deberá conservar esta información por tres años a partir de la fecha en que el empleado comenzó a realizar tareas críticas para la seguridad en su organización.
(j) El empleador también deberá preguntar al empleado si en el transcurso de los últimos dos años se ha sometido a pruebas que tuvieron resultado positivo, si se ha rehusado a someterse a alguna prueba de admisión laboral solicitada por un empleador ante quien el empleado se postuló para un empleo —que no obtuvo— relativo al transporte, que involucraba tareas críticas para la seguridad, que estuviera regido por la reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativa a pruebas de consumo de alcohol y drogas. Si el empleado admite haber obtenido resultados positivos en algunas pruebas, o haberse rehusado a someterse a las mismas, el empleador no deberá asignarle tareas críticas para la seguridad hasta tanto el empleado presente documentación que demuestre que ha completado en forma satisfactoria el proceso de reanudación de las tareas (ver párrafos (b)(5) y (e) de este artículo).

§40.27 ¿Pu e d e u n e mplead o r exi girle a un empleado que firme una declaración de con-sentimiento o de eximición respecto del pro-grama de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?

No, el empleador no podrá solicitarle al empleado que firme una declaración de consentimiento, exoneración, liberación de responsabilidad, ni un acuerdo indemnizatorio respecto de ninguna parte del proceso de la prueba de consumo de alcohol y drogas que se rige por este capítulo (la cual comprende, entre otras cosas, recolecciones, pruebas de laboratorio, servicios del MRO y del SAP).

§40.29 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar más información respecto de las obligaciones del empleador?

Se puede encontrar más información acerca de las obligaciones del empleador en los siguientes artículos de este capítulo:
§40.3—Definición.
§40.35—Información sobre los DERs que los empleadores deberán suministrar a los recolectores. §40.45—Modificación de los CCFs. Utilización de CCFs redactados en otros idiomas.
§40.47—Utilización de formularios no Federales para pruebas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. o de CCFs Federales para las pruebas ajenas al Ministerio de Transporte de los EE.UU.
§40.67—Requisitos de observación directa.
§40.103-40.105—Requisitos de muestras ciegas.
§40.173—Obligación de garantizar que se realicen pruebas de muestras divididas.
§40.193—Medidas aplicables a situaciones de “vejiga perezosa”.
§40.197—Medidas aplicables ante la recepción de un informe de dilución de muestra.
§40.207—Medidas aplicables ante la recepción de un informe de cancelación de prueba de consumo de drogas.
§40.209—Medidas aplicables a y consecuencias de errores no fatales en pruebas de consumo de drogas.

§40.215—Información acerca de los DERs que los empleadores deben proporcionar a los BATs y STTs.
§40.225—Modificación de ATFs. Utilización de formularios redactados en otros idiomas.
§40.227—Utilización de formularios ajenos al Ministerio de Transporte de EE.UU. para la realización de pruebas del Ministerio (DOT) o AFTs del Ministerio (DOT) para pruebas ajenas a él.
§40.235 (c) y (d)—obligación de seguir las instrucciones relativas a los ASDs.
§40.255 (b)—Recepción y almacenamiento de información sobre pruebas de consumo de alcohol.
§40.265 (c)-(e)—medidas aplicables a situaciones de "pulmón perezoso."
§40.267—Cancelación de pruebas de consumo de alcohol.
§40.271—Medidas aplicables a "errores subsanables" en pruebas de consumo de alcohol.
§40.273—Medidas aplicables a la cancelación de pruebas de consumo de alcohol.
§40.275—Medidas aplicables a "errores no fatales" en las pruebas de consumo de alcohol.
§40.287-40.289—Obligaciones relativas a los servicios del SAP.
§40.295-40.297—Prohibición de solicitar al SAP que realice una segunda evaluación, como así también de modificar sus recomendaciones.
§40.303—Obligaciones relativas a las recomendaciones de cuidados posteriores.
§40.305—Obligaciones relativas a la decisión de reanudación de las tareas.
§40.309—Obligaciones relativas a las pruebas de seguimiento.
§40.321—Requisito General de confidencialidad.
§40.323—Divulgación de información confidencial en el transcurso de un litigio.
§40.331—Otras circunstancias que permiten la divulgación de información confidencial.
§40.333—Requisitos para la conservación de registros.
§40.345—Elección de la persona que realizará los informes sobre las pruebas de consumo de drogas para los empleadores.

Sección C — Personal para la recolección de orina

§40.31 ¿Quién puede recolectar las muestras de orina para las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE. UU.?

(a) Los recolectores que cumplan con los requisitos de esta sección son las únicas personas autorizadas a recolectar muestras de orina para ser utilizadas en las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(b) Un recolector deberá cumplir con los requisitos de capacitación enumerados en §40.33.
(c) El supervisor inmediato de un empleado que se somete a una prueba no puede realizar las tareas de recolección mientras se le está realizando la prueba a ese empleado, a menos que no haya otro recolector disponible y se le permita hacerlo conforme a las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE. UU. relativas al uso de drogas y alcohol.
(d) Las tareas de recolección respecto del empleado que está siendo sometido a una prueba no podrán ser realizadas por un empleado de un laboratorio habilitado por el HHS (*por ej*., como técnico o accesionista), quien podría vincular al empleado con una muestra de orina, un resultado de una prueba de consumo de drogas o un informe de laboratorio.

§40.33 ¿Qué requisitos debe reunir un recolector en cuanto a capacitación?

Para que una persona pueda desempeñarse como recolector en el programa de prueba de consumo de drogas exigida por el Ministerio de Transporte de los EE. UU., se debe cumplir con cada uno de los requisitos de este artículo:
(a) **Información básica.** El recolector deberá tener conocimiento acerca de este capítulo, de lo s "Lineamientos para los Procedimientos de Recolección de Muestras de Orina del Ministerio de Transporte de los EE.UU.", y de las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. que resulten aplicables los empleadores para los cuales se realizan las tareas de recolección, y también deberá mantenerse al tanto de las reformas operadas sobre los mismos. El documento de los Lineamientos de los Procedimientos para la Recolección de Muestras de Orina del Ministerio de Transporte de los EE.UU. se puede solicitar al ODAPC (Department of Transportation, 400 7th Street, SW., Room 10403, Washington DC, 20590, 202-366-3784, o se puede acceder al mismo a través de la página weg de la ODAPC (http://www.dot.gov/ost/dapc).
(b) **Capacitación habilitante.** El recolector deberá realizar cursos de capacitación habilitante que cumplan con los requisitos de este párrafo. Los cursos de capacitación habilitante deben instruir respecto de los siguientes temas:
(1) Todos los pasos necesarios para realizar correctamente una recolección y para llenar y enviar el CCF;
(2) Recolecciones "problemáticas" (*por ej.* situaciones como "vejiga perezosa" e intentos de alterar una muestra;
(3) Errores fatales, errores subsanables, y cómo solucionar problemas en las recolecciones; y
(4) La obligación del recolector de mantener la integridad del proceso de recolección, garantizando la privacidad de los empleados que son sometidos a las pruebas, así como también la seguridad de las muestras, y evitando conductas o declaraciones que podrían ser consideradas ofensivas o inapropiadas.
(c) **Demostración Inicial de Habilidad.** Una vez completada la capacitación habilitante detallada en el párrafo (b) de este artículo, el recolector debe demostrar que está habilitado para realizar las tareas de recolección detalladas en este capítulo, realizando cinco simulacros de recolección consecutivos sin cometer errores.
(1) Los cinco simulacros de recolección deberán incluir dos situaciones de recolección no problemáticas, una situación en la que la cantidad de orina sea insuficiente, una situación donde la temperatura esté fuera de los parámetros normales y una situación en la que el empleado se rehuse a firmar el CCF y a escribir sus iniciales en el sellado contra alteraciones del frasco de recolección.
(2) Otra persona debe controlar y evaluar su desempeño, ya sea personalmente o por algún medio que proporcione observación en tiempo real e interacción entre el instructor y el alumno, y debe certificar por escrito que no hubo error alguno en los simulacros de recolección. Esta persona debe ser un recolector habilitado que haya demostrado tener el conocimiento, las destrezas y las habilidades necesarias mediante—
(i) La realización en forma regular de recolecciones para pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. durante un

período de por lo menos un año;
(ii) La conducción, durante un año, de los cursos de capacitación dirigidos a los recolectores según se detalla en este capítulo; o
(iii) La finalización satisfactoria del curso de "capacitación de instructores".
(d) **Cr ono gra ma par a los cursos de capacitación habilitante y demostración inicial de habilidad.** A continuación aparece el cronograma de los cursos de capacitación habilitantes y la demostración inicial de habilidad con el que debe cumplir el recolector:
(1) Si el recolector fue habilitado como tal con anterioridad al 1 de agosto de 2001, y ya cumplió con los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, no será necesario repetirlos.
(2) Si el recolector fue habilitado como tal con anterioridad al 1 de agosto de 2001, y todavía no cumplió con los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, deberá hacerlo antes del 31 de enero.
(3) Si el recolector fue habilitado como tal con posterioridad al 1 de agosto de 2001, deberá cumplir con los requisitos de los párrafos (b) y (c) del presente artículo antes de comenzar a desempeñar tareas de recolección.
(e) **Cursos de actualización.** El recolector deberá realizar cursos de actualización que cumplan con los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, con una frecuencia no menor a cinco años a partir de la fecha en la que se cumplió en forma satisfactoria con todos los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo.
(f) **Capacitación en Corrección de Errores.** Si el recolector comete un error en el proceso de recolección que ocasiona la cancelación de una prueba (*es decir*, un error fatal o que no fue corregido), el recolector deberá realizar un curso de capacitación en corrección de errores. Este curso deberá realizarse dentro de los 30 días a partir de la fecha en que el recolector fue notificado del error que motivó la necesidad de realizar dicha capacitación.
(1) El curso de capacitación en corrección de errores debe ser dictado y la habilidad del recolector deberá ser documentada por escrito, por una persona que cumpla con los requisitos del párrafo (c)(2) de este artículo.
(2) Se exige la capacitación en corrección de errores sólo respecto de las áreas en las que se produjo el error que provocó la cancelación de la prueba.
(3) Como parte de la capacitación en corrección de errores, el recolector deberá demostrar habilidad para conducir los procedimientos de recolección de este capítulo realizando tres simulacros de recolección sin cometer errores. Los simulacros de recolección comprenderán una situación que no presente problemas y dos situaciones vinculadas con el área o las áreas donde se produjo el error (o los errores). El instructor deberá supervisar y evaluar el desempeño del recolector y certificar por escrito que en los simulacros de recolección resultaron no se cometieron errores.
(g) **Documentación.** El recolector deberá conservar la documentación que demuestre que actualmente cumple con todos los requisitos de este artículo. El recolector deberá presentar esta documentación, cuando se le solicite, ante los representantes de las reparticiones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. y ante empleadores y C/TPAs que estén utilizando sus servicios o realizando las negociaciones pertinentes para utilizarlos.

§40.35 ¿Qué información deben proporcionar los empleadores a los recolectores acerca del DER?

El empleador deberá proporcionar a los recolectores el nombre y número de teléfono del DER adecuado (y cuando corresponda, del C/TPA) para que se pongan en contacto con él ante cualquier problema o complicación que pueda suscitarse en el transcurso del proceso de realización de las pruebas.

§40.37 ¿En que parte de esta reglamentación se puede encontrar más información acerca de la función de los recolectores?

Se puede encontrar más información acerca de las obligaciones de los recolectores en los siguientes artículos de este capitulo:
§40.3—Definición.
§40.43—Pasos para preparar y asegurar los sitios de recolección.
§40.45-40.47—Utilización de Formularios de Control y Custodia (CCF).
§40.49-40.51—Utilización del equipo de recolección y materiales para envío.
§40.61-4 0.6 3—Pasos preli minares para la recolección.
§40.65—La función del recolector en el control de las muestras.
§40.67—La función del recolector en las recolecciones realizadas bajo observación directa.
§40.69—La función del recolector en las recolecciones supervisadas.
§40.71—La función del recolector en las recolecciones de muestras divididas.
§40.73—Cómo completar la cadena de custodia y dar por finalizado el proceso de recolección.
§40.103—Procesamiento de muestras ciegas.
§40.191—Medidas que deben adoptarse en caso de negativas a someterse a pruebas.
§40.193—Medidas que deben adoptarse en situaciones de "vejiga perezosa".
§40.199-40.205—Errores del recolector en pruebas, efectos y medios de corrección de los mismos.

Sección D — Sitios de recolección, formularios, Equipos e Insumos utilizados en las recolecciones de orina ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.41 ¿Dónde se realiza una recolección de orina para realizar las pruebas de consumo de dro-gas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?

(a) La recolección de orina para realizar una prueba de consumo de drogas exigida por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. debe llevarse a cabo en un sitio de recolección que cumpla con los requisitos de este artículo.
(b) La persona a cargo del sitio de recolección deberá garantizar que dicho lugar cumplirá con los requisitos de seguridad mencionados en §40.43.
(c) La persona a cargo del sitio de recolección deberá contar con todo el personal, los materiales, los equipos, las instalaciones y la supervisión necesarios para poder realizar la recolección, el almacenamiento temporario y el envío de las muestras de orina a un laboratorio, como así también con una superficie limpia para escribir.
(d) El sitio de recolección deberá contar con una instalación para orinar como se especifica en el párrafo
(e) o en el párrafo (f) de este artículo.

(e) El primer tipo de instalación para orinar, y el preferido, con el que puede contar un sitio de recolección es un baño individual con una puerta que tenga las dimensiones necesarias para proporcionar privacidad, dentro del cual se pueda orinar.
(1) Sólo el empleado podrá estar presente en la sala durante la recolección, con excepción del supervisor si se tratara del caso de una recolección realizada bajo observación directa.
(2) Se deberá contar con una fuente de agua para lavarse las manos, la cual, en lo posible, deberá estar colocada en el exterior de la sala cerrada donde se orina. Si no se cuenta con una fuente externa, se puede cumplir con este requisito asegurando todas las fuentes de agua y otras sustancias pasibles de ser utilizadas a los efectos de adulterar o sustituir las muestras (*por ej.*, canillas, máquinas dispensadoras de jabón) y proporcionando toallitas húmedas afuera de la sala cerrada.
(f) El segundo tipo de instalación para orinar con la que puede contar un sitio de recolección es un baño con compartimentos múltiples.
(1) Este lugar deberá brindar una privacidad visual importante (*por ej.*, un compartimento con una puerta de dimensiones parciales) y tendrá que cumplir con todos los demás requisitos aplicables que se detallan en este artículo.
(2) En caso de u t ilizar se un baño con compartimentos múltiples, se deberá realizar lo siguiente: —
(i) Asegurar todas las fuentes de agua y otras sustancias pasibles de ser utilizadas a los efectos de adulterar o sustituir las muestras (*por ej.*, canillas, máquinas dispensadoras de jabón) y colocar agente azulado en todos los inodoros o asegurarlos para evitar el acceso; o
(ii) Realizar todas las recolecciones en la instalación bajo supervisión (ver procedimientos en §40.69). Esta es la única circunstancia en la que se podrá realizar una recolección supervisada.
(3) Sólo el empleado podrá estar presente en el baño con compartimentos múltiples durante la recolección, con excepción del supervisor, en los casos en que se trate de una recolección supervisada o del supervisor en los casos en que se trate de una recolección realizada bajo observación directa.
(g) Un sitio de recolección podrá estar ubicado en una instalación médica, en una instalación móvil (*por ej.*, una furgoneta), en una instalación diseñada para realizar la recolección, o en cualquier otro lugar que cumpla con los requisitos de este artículo.

§40.43 ¿Qué pasos deben seguir las personas a cargo de los sitios de recolección para proteger la seguridad y la integridad de las recolec-ciones de orina?

(a) Los recolectores y las personas a cargo de sitios de recolección deben seguir los pasos enumerados en este artículo para evitar el acceso no autorizado que podría comprometer la integridad de las recolecciones.
(b) Antes de cada recolección, y a fin de impedir la alteración de las muestras, el recolector deberá hacer lo siguiente:
(1) Asegurar todas las fuentes de agua o hacer que los empleados no tengan acceso a ellas (*por ej*., cerrar la llave de paso, asegurar las canillas de manera que no puedan abrirse);
(2) Asegurarse que el agua del inodoro sea de color azul;
(3) Asegurarse de no haya jabón, desinfectantes, productos de limpieza u otros elementos mediante los cuales se pueda producir la adulteración;
(4) Inspeccionar el lugar para asegurarse de que no haya sustancias extrañas o no autorizadas;
(5) Atar con cinta o asegurar de cualquier otra forma las tapas movibles del tanque de recarga del inodoro o colorear de azul el agua del tanque;
(6) Asegurarse de que no haya ninguna forma de acceso no detectada (*por ej*., a través de una puerta que no esté a la vista)
(7) Asegurar áreas y artículos (*por ej*., estanterías, recipientes para residuos, soportes para toallas de papel, el área debajo del lavabo) donde se puedan ocultar contaminantes; y
(8) Controlar nuevamente los ítems de los párrafos (b)(1) a (7) de este artículo, después de cada recolección, para garantizar continuidad en la integridad del lugar.
(c) Si en el sitio de recolección se utiliza una instalación que normalmente se utiliza para otros fines, como, por ejemplo, un baño público o una sala de exámenes de un hospital, el recolector también deberá, antes de la recolección, asegurarse de lo siguiente:
(1) Que el acceso a los materiales de recolección y a las muestras esté efectivamente restringido; y
(2) Que las instalación esté asegurada de manera que no se pueda acceder a ella durante el procedimiento para otorgar privacidad al empleado y evitar que el recolector se distraiga. Que se coloquen carteles que indiquen que el acceso está restringido.
(d) El recolector deberá seguir los siguientes pasos adicionales para asegurar seguridad durante el proceso de recolección:
(1) Pa ra evi tar distracciones q u e podría n comprometer la seguridad, el recolector deberá realizar solamente la recolección de una muestra por vez. Sin embargo, durante el período en el que un empleado está tomando líquido en el caso de una situación de “vejiga perezosa”, (ver §40.193(b)), el recolector podrá realizar la recolección de la muestra de otro empleado.
(2) El recolector deberá mantener el recipiente de recolección del empleado a la vista de ambos en la mayor medida posible, desde el momento en que el empleado orina hasta que se sella la muestra.
(3) El recolector deberá asegurarse de ser la única persona, además del empleado, que manipula la muestra antes de vertirla dentro de los frascos y de sellarlos con precintos para evitar la adulteración.
(4) El recolector deberá permanecer dentro del sitio de recolección, durante el transcurso del período comprendido entre el momento en que el empleado le entrega la muestra, hasta que éste la sella.
(5) El recolector deberá ejercer un control personal sobre cada muestra y CCF a lo largo de todo el proceso de recolección.
(e) La persona a cargo de un sitio de recolección, deberá implementar la política y los procedimientos adecuados para evitar que personal no autorizado ingrese al lugar donde se efectúa la recolección o donde se almacenan las muestras de orina.
(1) Los empleados que se someten a las pruebas, los recolectores y los demás empleados del sitio de recolección, los DERs, los representantes del empleado y del empleador autorizados por el empleador (*por ej.*, la política del empleador, contratos colectivos de trabajo) y los representantes de las reparticiones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. serán considerados como las únicas personas a los efectos de este párrafo (e).
(2) Con excepción del observador en caso de una recolección realizada bajo observación directa o del supervisor en caso de una recolección supervisada, la persona a cargo de un sitio de recolección no permitirá que nadie ingrese al lugar donde los empleados deben orinar para suministrar la muestra.
(3) La persona a cargo del sitio de recolección deberá asegurarse de que todas las personas autorizadas sean continuamente supervisadas por un recolector, desde el momento en que ingresan al sitio de recolección.
(4) La persona a cargo del sitio de recolección o el recolector podrán exigir el retiro de las personas que obstruyan el proceso de recolección, interfieran en él o lo retrasen.
(f) La persona a cargo de un sitio de recolección deberá reducir al mínimo el número de personas que pueden manipular las muestras.

§40.45 ¿Qué formulario se utiliza para documen-tar una recolección de orina exigida por el Min-isterio de Transporte de los EE.UU.?

(a) Para documentar las recolecciones de orina exigidas por el programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE. UU., se debe utilizar el Formulario Federal de Custodia y Control de Pruebas de consumo de drogas (CCF). El CCF deberá ser un formulario múltiple que conste de cinco partes sin carbónico. Dicho formulario puede observarse en la página web del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (http://www.dot.gov/ost/dapc) o en la página web del Ministerio de Salud y Servicios Humanos (http://www.workplace.samhsa.gov).
(b) No se podrá utilizar un formulario que no sea Federal ni un formulario Federal vencido para llevar a cabo una recolección de orina exigida por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. El laboratorio, el C/TPA o las otras personas que suministran el CCF a empleados, sitios de recolección u otros clientes, no podrán suministrar copias de un formulario Federal vencido a éstos últimos. El laboratorio, el C/TPA o las personas que suministran formularios, también deberán notificar en forma efectiva a las partes menciona da s anteriormente, que no podrán utilizar un formulario federal vencido (por ejemplo, que a partir de agosto 1, de 2001 no se podrá utilizar el antiguo CCF federal de 7 partes para las recolecciones de orina exigidas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.).
(c) Una persona que participa del programa de pruebas de consumo de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. no puede modificar ni revisar el CCF salvo de manera descripta a continuación:
(1) Podrá incluir, en el sector externo de los bordes del formulario, la información adicional necesaria para cuestiones de facturación o relativas al proceso de recolección.
(2) El CCF deberá incluir los nombres, direcciones, números telefónicos y de fax del empleador y el MRO que podrán estar impresos, escritos a máquina o manuscritos. Los datos del MRO deberán incluir el nombre y la dirección precisos del médico, por oposición al nombre genérico de una clínica, una organización para el cuidado de la salud o de empresa. Esta información es obligatoria y ni el empleador, recolector, agente de servicio o cualquier otra persona pueden omitirla. Además, se puede incluir el nombre, la dirección, el número de teléfono y de fax de un C/TPA, pero esta información no es obligatoria. El empleador podrá utilizar la dirección del C/TPA en lugar de la suya propia, pero no podrá omitir su nombre, número de teléfono y de fax.
(3) El empleador podrá agregar, como parte de los datos del empleador, el nombre de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. bajo cuya autorización se realizó la prueba.
(4) El recolector podrá utilizar un CCF con su nombre, dirección, número de teléfono y de fax preimpresos, pero bajo ninguna circunstancia podrá firmarlo antes de realizar la recolección.
(d) Bajo ninguna circunstancia el CCF divulgará a un laboratorio, información personal acerca de la identidad de un empleado, con excepción de su número de seguridad social (SSN) u otro número de identificación (ID).
(e) El empleador podrá utilizar una versión equivalente del CCF redactada en otro idioma, aprobada por la ODAPC. El empleador podrá utilizar un formulario redactado en otro idioma solamente si tanto el empleado como el recolector comprenden y pueden utilizar el formulario redactado en ese idioma.

§40.47 ¿Pueden los empleadores utilizar el CCF para documentar recolecciones que no sean federales, o formularios no Federales para recolecciones ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.?

(a) No, el empleador tiene prohibido utilizar el CCF para documentar recolecciones de orina que no sean Federales. También tiene prohibido utilizar formularios no Federales para recolecciones de orina ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. En cualquiera de los dos casos, el empleador será pasible de acciones legales según lo dispone la reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(b)(1) En el caso poco frecuente, donde el recolector, ya sea por error o como único medio para realizar una prueba bajo circunstancias complicadas (*por ej.*, prueba posterior a un accidente o prueba por sospecha fundada, donde no se cuenta con el tiempo suficiente para obtener el CCF) deba utilizar un formulario no federal para una recolección de orina ordenada por el Ministerio de Transporte de los EE.UU., el uso de un formulario no federal constituirá fundamento para que el laboratorio rechace la muestra para ser analizada, ni para que el MRO cancele el resultado.
(2) La utilización de un formulario no Federal constituye un “defecto subsanable.” El MRO deberá seguir los procedimientos de §40.205(b)(2) para solucionar el problema.

§40.49 ¿Qué materiales son utilizados para recolectar muestras de orina?

Para cada prueba de consumo de drogas exigida por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. se deberá utilizar un equipo de recolección que cumpla con los requisitos detallados en el Apéndice A de este capítulo.

§40.51 ¿Qué materiales son utilizados para enviar las muestras de orina al laboratorio?

(a) Con excepción de lo dispuesto en el párrafo (b) de este artículo, se deberá utilizar un recipiente para envío que proteja adecuadamente los frascos con las muestras de los daños que puedan sufrir durante el transporte de las mismas desde el sitio de recolección hasta el laboratorio.
(b) No es necesario utilizar un recipiente para envío si un cadete del laboratorio transporta las muestras desde el sitio de recolección hasta el laboratorio y las entrega en mano.

Sección E — Recolecciones de muestras de orina

§40.61 ¿Cuáles son los pasos preliminares del pro-ceso de recolección?

Antes de comenzar el proceso de la recolección, el recolector debe seguir los pasos que se detallan a continuación:
(a) Cuando un empleado tiene un turno para que se le realice una prueba o si el sitio de recolección está en el lugar de trabajo del empleado y éste no se presenta en el sitio de recolección a la hora acordada, se deberá contactar al DER para determinar el período adecuado dentro del cual el empleado tiene autorización del DER para llegar. Si el empleado se retrasa más de lo estipulado, se deberá notificar al DER que el empleado no se ha presentado para la prueba. En una situación donde un C/TPA ha notificado a un propietario/ conductor u otro empleado que se presente para someterse a una prueba y empleado no lo hace, el C/TPA deberá notificar al empleado que se considerará que éste se ha rehusado a someterse a una prueba (ver §40.191(a)(1)).

(b) El recolector debe asegurarse de que cuando el empleado ingresa al sitio de recolección, se comience a realizar la prueba sin retrasos injustificados. Por ejemplo, el recolector no podrá esperar en caso de que el empleado le diga que no está listo o que no puede orinar, ni en caso de que un representante autorizado del empleador o del empleado se retrase.
(1) Si el empleado también va a someterse a una prueba de consumo de alcohol ordenada por el Ministerio de Transporte de los EE.UU., el recolector deberá, dentro de lo posible, garantizar que ésta se lleve a cabo antes de que se realice la recolección de orina.
Ejemplo de lo detallado en el Párrafo (b)(1): Un empleado entra en el lugar de pruebas para someterse a una prueba de consumo de drogas y alcohol. Usualmente, el recolector esperaría a que el BAT haya completado el proceso para la prueba de consumo de alcohol antes de comenzar la prueba de consumo de drogas. Sin embargo, hay ciertas situaciones en las que sería razonable hacer una excepción a estas prácticas de rutina. Una de estas situaciones se daría si varias personas estuvieran esperando que el BAT llevara a cabo las pruebas de consumo de alcohol, y un recolector de pruebas de consumo de drogas estuviera desocupado. Alguna de las personas que están esperando podría completar su prueba de consumo de drogas sin retrasar indebidamente su prueba de consumo de alcohol. No obstante lo antedicho, los recolectores y los BATs deberían trabajar juntos para asegurarse de que las pruebas posteriores a un accidente, y las pruebas de consumo de alcohol con sospecha fundada se lleven a cabo cuanto antes (*por ej.*, haciendo pasar al empleado al principio de la fila para someterse a las pruebas de consumo de alcohol.
(2) Si el empleado necesitara atención médica (*por ej.*, un empleado herido que se encuentra en una sala de emergencias médicas al que se le exige someterse a una prueba posterior a un accidente) no se podrá postergar el tratamiento médico a los efectos de recolectar una muestra.
(3) El recolector no debe recolectar mediante sonda o por otros medios, la orina de un empleado que se encuentra inconsciente a los fines de realizar una prueba de consumo de drogas según lo dispone el presente capítulo. Tampoco se podrá colocar una sonda a un empleado que está consciente. No obstante, el recolector deberá informar a un empleado que normalmente orina por medio de una sonda que él mismo maneja, que se le requiere suministrar una muestra de esa manera.
(4) Si un empleado normalmente orina por medio de una sonda que él mismo se coloca, y se rehusa a hacerlo, esta acción será considerada como una negativa a someterse a la prueba.
(c) Se deberá solicitar al empleado que proporcione datos de identificación fidedignos. El recolector deberá exigir la presentación de un documento de identidad con fotografía emitido por el empleador (salvo que se trate de un propietario/conductor u otro individuo que trabaja en forma autónoma) o un documento emitido por el gobierno federal, estadual o local (*por ej.*, una licencia de conducir. No se podrán aceptar facsímiles ni fotocopias del documento de identidad. También se podrá aceptar la identificación efectiva por parte de un representante del empleador (que no podrá ser un compañero de trabajo ni otro empleado que se esté sometiendo a las pruebas). Si el empleado no puede acreditar su identidad en forma efectiva, se deberá contactar al DER para verificar su identidad.
(d) Si el empleado lo solicita, el recolector tendrá que mostrarle un documento que lo identifique. Dicho documento deberá incluir el nombre del recolector y el de su empleador, pero no es necesario que tenga su fotografía, su dirección ni su número de teléfono.
(e) El recolector deberá explicar los pasos del procedimiento básico de recolección al empleado, lo cual incluye mostrarle también las instrucciones en la parte posterior del CCF.
(f) El recolector indicará al empleado que se quite la ropa (*por ej.*, mameluco, chaqueta, abrigo, sombrero) pasible de ser utilizada para ocultar objetos o sustancias capaces de alterar la muestra. También deberá indicarle al empleado que deje estas prendas y portafolios, bolsos, u otros objetos personales bajo el cuidado del recolector o en un lugar que ambos convengan. El recolector deberá advertir al empleado que de no cumplir con las indicaciones impartidas se considerará que se rehusó a someterse a la prueba.
(1) Si el empleado solicita un recibo por las pertenencias dejadas al cuidado del recolector, éste deberá otorgárselo.
(2) El recolector deberá permitir al empleado que conserve su billetera.
(3) El recolector no podrá pedirle al empleado que se quite otras prendas (*por ej.*, camisa, pantalón, vestido, ropa interior), que se desvista por completo, ni que se ponga un camisolín hospitalario (a menos que la recolección de orina se realizando en forma simultánea con un examen médico autorizado por una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(4) El recolector deberá indicar al empleado que vacíe sus bolsillos y que le muestre el contenido de los mismos para asegurarse de que no haya elementos pasibles de ser utilizados para adulterar una muestra. Si no se encuentra nada que pueda utilizarse para adulterar una muestra, el empleado podrá volver a colocar los artículos en sus bolsillos. El empleado deberá permitir al recolector que realice esta supervisión.
(5) Si en el transcurso de sus tareas detalladas en el párrafo (f)(4) el recolector encuentra materiales que podrían ser utilizados para adulterar una muestra deberá:
(i) Determinar si el material parece haber sido traído al sitio de recolección con la intención de alterar la muestra, y si así fuera, realizar una recolección observada directamente, utilizando los procedimientos de observación directa (ver §40.67); o
(ii) Determinar si el material aparenta haber sido traído al sitio de recolección en forma inintencional (*por ej.*, gotas para los ojos), y en ese caso, asegurarlo y conservarlo hasta que el proceso de recolección haya sido completado, y realizar una recolección normal (*es decir*, no observada).
(g) Deberá indicar al empleado que no enumere en el CCF los medicamentos que está tomando en la actualidad. (El empleado puede anotar los medicamentos en la parte posterior de su copia del formulario, para su propia comodidad, pero estas notas no deben ser transmitidas a nadie más).

§40.63 ¿Qué pasos debe seguir el recolector durante el proceso de recolección antes de que el empleado le entregue una muestra de orina?

El recolector deberá seguir los pasos siguientes antes de que el empleado entregue la muestra de orina:
(a) Completar el Paso 1 del CCF.
(b) Indicar al empleado que se lave las manos y se las seque. Indicarle al empleado que no se puede lavar las manos nuevamente hasta tanto no haya entregado la muestra al recolector. A partir de este momento, no deberá permitir que el empleado tenga contacto con agua ni a otros elementos que podrían ser utilizados para adulterar o diluir una muestra.
(c) Seleccionar, o permitir al empleado que elija un recipiente de recolección envuelto o sellado en forma individual del equipo de recolección. El recolector o el empleado, en presencia de ambos, deberán desenvolver el recipiente o romper el sellado del mismo. Todavía no deberán desenvolver ningún frasco de muestras ni romper su sellado. El recolector no permitirá al empleado llevar ningún elemento del equipo de recolección al interior de la sala que se utiliza para orinar, con excepción del recipiente de recolección.
(d) Indicar al empleado que entre en la sala que se utiliza para orinar, que suministre una muestra de al
menos 45 ml, que no tire la cadena y que que regrese junto al recolector con la muestra apenas haya terminado.
(1) Salvo que se trate de una recolección supervisada u observada (ver §40.67 y 40.69) ni el recolector ni ninguna otra persona podrá ingresar a la sala junto

con el empleado.
(2) El recolector podrá establecer un límite de tiempo suficiente para que el empleado orine.
(e) El recolector deberá prestar especial atención al empleado a lo largo de todo el proceso de recolección a fin de detectar cualquier comportamiento que permita suponer que tiene la intención de adulterar una muestra (*por ej.*, sustituir la orina a plena vista o intentar traer al sitio de recolección una sustancia adulterante o un sustituto de orina). Si el recolector detectara cualquier comportamiento de ese tipo, deberá solicitar que se lleve a cabo una recolección bajo observación directa en forma inmediata (ver §40.67) y dejar constancia del comportamiento y del hecho que la recolección fue obse rvad a e n el renglón de "Comentarios" del CCF (Paso 2). El recolector deberá también informar cuanto antes al DER y al supervisor del sitio de recolección que se llevó a cabo una recolección bajo observación directa y la razón por la que esto sucedió.

§40.65 ¿Qué es lo que el recolector examina cuando el empleado presenta la muestra?

Cuando el empleado le entrega el recipiente de recolección, el recolector debe controlar lo siguiente:
(a) **Cantidad suficiente de muestra.** Deberá controlar que el la muestra contenga por lo menos 45 ml de orina.
(1) Si ello no es así, deberá seguir los procedimientos dispuestos para el caso de "vejiga perezosa" (ver §40.193(b)).
(2) Cuando se siguen los procedimientos indicados para el caso de "vejiga perezosa", el recolector tendrá que desechar la muestra original a menos que haya un problema adicional (*esto es,* temperatura mayor a los parámetros normales, signos de adulteración).
(3) El recolector bajo ninguna circunstancia podrá combinar orina recolectada de micciones diversas para crear una muestra.
(4) El recolector deberá desechar todo exceso de orina.
(b) **Temperatura.** El recolector deberá verificar la temperatura de la muestra a más tardar cuatro minutos después que el empleado haya entregado la muestra.
(1) Los parámetros aceptables de temperatura van desde los 32 a los 38 grados 5C/90-100 5F.
(2) El recolector deberá determinar la temperatura de la muestra leyendo el termómetro adherido al recipiente de recolección.
(3) Si la temperatura de la muestra está dentro de los parámetros aceptables, el recolector deberá marcar el casillero "Sí" en el CCF (Paso 2).
(4) Si la temperatura de la muestra es mayor que los parámetros aceptables, el recolector deberá marcar el casillero "No" y asentar en la línea "Comentarios" (Paso 2) sus hallazgos relativos a la temperatura.
(5) Si la temperatura de la muestra es mayor que los parámetros aceptables, el recolector deberá realizar una nueva recolección en forma inmediata, utilizando procedimientos de observación directa (ver §40.67).
(6) En caso de recolectarse una muestra bajo observación directa debido a que la temperatura se encuentra dentro de los parámetros aceptables, el recolector deberá procesar tanto la muestra original como la recolectada bajo observación directa y enviar ambas muestras al laboratorio. Esto se aplicará aun en el caso en que el volumen de la muestra original sea insuficiente, pero su temperatura esté fuera de los parámetros aceptables. El recolector también informará cuanto antes al DER y al supervisor del sitio de recolección que se llevó a cabo una recolección bajo observación directa, así como también la razón por la que esto sucedió.
(7) En caso de que el empleado se rehuse a producir otra muestra (ver §40.191(a)(3)) o se rehuse a someterse a la prueba bajo observación directa (ver §40.191 (a)(4)), el recolector deberá notificar al DER. Apenas haya notificado al DER, el recolector deberá desechar toda muestra que el empleado haya suministrado con anterioridad, durante el proceso de recolección.
(c) **Signos de adulteración.** El recolector deberá inspeccionar la muestra a fin de ver si tiene un color que no es el habitual, si presenta objetos o elementos extraños u otros signos de adulteración (*por ej.*, un olor que no es el habitual).
(1) Si después de realizarse dicha inspección resulta surge que el empleado ha adulterado la muestra (*por ej.*, coloración azul en la muestra, espuma excesiva cuando se la agita, olor a lavandina), el recolector deberá llevar a cabo una nueva recolección en forma inmediata utilizando los procedimientos de observación directa (ver §40.67).
(2) En los casos en que una muestra es recolectada bajo observación directa en razón de que muestra signos de alteración, el recolector deberá procesar tanto la muestra original como la recolectada bajo observación directa y enviar ambas muestras al laboratorio. Esto se aplicará aun en el caso en que el volumen de la muestra original sea insuficiente, pero presente signos de adulteración. El recolector deberá también informar cuanto antes al DER y al supervisor del sitio de recolección que se llevó a cabo una recolección bajo observación directa y la razón por la que esto sucedió.
(3) En caso de que el empleado se rehuse a producir una muestra bajo obser vación directa (ver §40.191(a)(4)), el recolector deberá desechar toda muestra que el empleado haya producido con anterioridad durante el proceso de recolección. Después de ello, el recolector deberá notificar al DER tan pronto como le sea posible.

§40.67 ¿Cuándo y cómo se realiza una recolección bajo observación directa?

(a) En los siguientes casos, el empleador deberá ordenar que se lleve a cabo una recolección bajo observación directa en forma inmediata, sin necesidad de notificar previamente al empleado:
(1) El laboratorio informó al MRO que una muestra no es válida y el MRO informó al empleador que no había una explicación médica apropiada para este resultado; o bien
(2) El MRO informó al empleador que el resultado original de la prueba, positivo, adulterado o sustituido debió ser cancelado debido a que la prueba de muestra dividida no pudo llevarse a cabo.
(b) El empleador podrá ordenar que se someta a un empleado una recolección bajo observación directa, si la prueba en cuestión constituye una prueba anterior a la reanudación de las tareas o una prueba de seguimiento.
(c) El recolector deberá llevar a cabo en forma inmediata, una recolección bajo observación directa si:
(1) El DER le indica al recolector que lo haga (ver párrafos (a) y (b) de este artículo); o bien
(2) El recolector observó elementos que fueron llevad os al s i ti o de recolección o not ó un comportami ento del empleado que indicaban claramente la intención de adulterar una muestra (ver §40.61(f)(5)(i) y 40.63(e)); o bien
(3) La temperatura de la muestra original no estaba dentro de los parámetros aceptables (ver §40.65(b)(5)); obien
(4) La muestra original parecía haber sido adulterada (ver §40.65(c)(1)).
(d)(1) El empleador explicará al empleado la razón por la que se lo someterá a la recolección bajo observación directa según disposiciones del párrafo (a) o (b) de este artículo.
(2) El recolector deberá explicar al empleado el motivo, si se conociera, por el cual se debe llevar a cabo una recolección bajo observación directa según se dispone en los párrafos (c)(1) a (3) de este artículo.

(e) El recolector deberá completar un nuevo CCF para llevar a cabo la recolección bajo observación directa.
(1) El recolector deberá marcar el bloque “motivo de la prueba” (Paso 1), de la misma manera que lo hizo respecto de la primera recolección.
(2) Después deberá marcar el casillero “Observado, (Ingresar Comentario) e ingresar el motivo (ver §40.67(b)) en la línea de “Comentarios” (Paso 2).
(f) En el caso en el que dos juegos de muestras se envíen al laboratorio debido a sospec ha s de adulteración de la muestra realizada en el sitio de recolección, se deberá ingresar en la línea de “Comentarios” del CCF (Paso 2) una anotación al respecto para cada muestra (*por ej.*, recolección 1 de 2, o 2 de 2) y el número de identificación de la otra muestra.
(g) El recolector deberá asegurarse que el observador sea del mismo sexo que el empleado. Nunca deberá permitir que una persona del sexo opuesto al del empleado realice tareas de observación. El observador puede ser una persona que no sea el recolector y no es necesario que sea un recolector habilitado.
(h) Si otra persona va a observar la recolección (*por ej.*, a fin de garantizar que el observador sea del mismo sexo que el empleado), el recolector deberá ordenar verbalmente a dic ha persona que siga los procedimientos establecidos en los párrafos (i) y (j) de este artículo . Si el recolector desempeña simultáneamente las tareas de observación, también deberá seguir los mismos procedimientos.
(i) El observador tendrá que observar al empleado orinar dentro del recipiente de recolección. Específicamente, deberá controlar que la orina pase del cuerpo del empleado al interior del recipiente de recolección.
(j) Si la persona del observador no coincide con la del recolector, el primero no podrá tomar el recipiente de recolección del empleado, sino que deberá observar la muestra mientras el empleado se la lleva al recolector.
(k) Cuando un tercero se desempeña como observador, el recolector deberá incluir el nombre del observador en la línea “Comentarios” del CCF (Paso 2).
(1) Si el empleado se niega a permitir la realización una recolección bajo observación directa, la cual es exigida o permitida según el presente artículo, se considerará que el empleado se ha rehusado a someterse a la prueba.
(m) En caso de que el recolector se entere de que se debería haber llevado a cabo una recolección hecha bajo observación directa, pero ello no se hizo, deberá informar al empleador que éste debe ordenar al empleado que se someta inmediatamente a una recolección bajo observación directa.

§40.69 ¿Cómo se realiza una recolección super-visada?

(a) El recolector debe asegurar la habitación que se utilizará para llevar a cabo la recolección supervisada de manera que nadie, excepto el empleado y el supervisor, ingrese en ella hasta tanto se haya completado la recolección.
(b) El recolector deberá asegurarse que el supervisor sea del mismo sexo que el empleado, a menos que el supervisor sea un profesional de la medicina (por ejemplo, enfermera/o, médico, asistente de médico, técnico o técnico matriculado o habilitado para desempeñarse en la jurisdicción donde se realiza la recolección). El supervisor puede ser una persona distinta del recolector y no es necesario que sea un recolector habilitado.
(c) Si otra persona va a observar la recolección (*ej.*, a fin de asegurar que el supervisor sea del mismo sexo que el empleado), el recolector deberá ordenar verbalmente a dicha persona que siga los procedimientos de los párrafos (i) y (j) de este artículo. Si el recolector desempeña simultáneamente las tareas de supervisión, también deberá seguir los mismos procedimientos.
(d) El supervisor no debe observar al empleado orinar dentro del recipiente de recolección. Si el supervisor realiza observaciones u oye sonidos que indiquen que hay intención de adulterar una muestra, se deberá llevar a cabo una recolección adicional bajo observación directa (ver §40.63(e), 40.65(c), y 40.67(b)).
(e) El supervisor deberá asegurarse de que apenas el empleado salga del baño, le entregue el recipiente de recolección al recolector.
(f) Cuando un tercero se desempeñe como supervisor, el recolector deberá incluir el nombre de éste en la línea “Comentarios” del CCF (Paso 2).
(g) Si el empleado que se somete a la prueba, se niega a permitir que la recolección autorizada en esta sección sea supervisada, se considerará que se ha rehusado a someterse a la prueba.

§40.71 ¿De qué manera prepara las muestras el recolector?

(a) Todas las recolecciones realizadas de conformidad con las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. deberán constituir recolecciones de muestras divididas.
(b) Una vez que el empleado le ha entregado la muestra de orina, el recolector deberá seguir los pasos que se detallan a continuación: El recolector adoptará las siguientes medidas en presencia del empleado.
(1) Marcar el casillero del CCF (Paso 2) que indica que se trata de la recolección de una muestra dividida.
(2) El recolector, no el empleado, deberá verter por lo menos 30 ml de orina del recipiente de recolección en un frasco de muestra, que será utilizado para contener la muestra primaria.
(3) El recolector, no el empleado, deberá verter por lo menos 15 ml de orina del recipiente de recolección dentro del segundo frasco de muestra, que será utilizado para contener la muestra dividida.
(4) El recolector, no el empleado, deberá colocar y asegurar (*esto es*, ajustar o trabar) las tapas de los frascos.
(5) El recolector, no el empleado, deberá sellar los frascos colocando precintos que no permitan la adulteración, sobre las tapas y en los costados de los frascos.
(6) El recolector, no el empleado, posteriormente deberá escribir la fecha sobre los precintos que no permiten la adulteración.
(7) El recolector deberá asegurarse de que el empleado escriba sus iniciales sobre los precintos que no permiten la adulteración, a fin de certificar que los frascos contienen las muestras suministradas por él. Si el empleado no lo hace o se niega a hacerlo, el recolector deberá asentar dicho comportamiento en la línea “Comentarios” del CCF (Paso 2) y completar el proceso de recolección.
(8) El recolector deberá desechar los restos de orina que queden en el recipiente de recolección después de que ambos frascos de recolección se hayan llenado y sellado adecuadamente. Existe una excepción a este requisito: se podrá utilizar la orina sobrante para llevar a cabo análisis clínicos (por ejemplo, de proteínas, glucosa) siempre que la recolección se haya llevado a cabo en forma simultánea con un examen físico exigido por la reglamentación de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Ni el recolector ni ninguna otra persona podrá realizar pruebas adicionales (tales como pruebas de adulteración) sobre la orina sobrante y el empleado no podrá a exigir legalmente que se le devuelva la orina sobrante.

§40.73 ¿Cómo se completa el proceso de recolec-ción?
(a) El recolector debe proceder como se detalla a continuación, para completar el proceso de recolección: Deberá completar los pasos exigidos en los párrafos (a)(1) a (a)(7) de este artículo en presencia del empleado, a saber:
(1) Indicar al empleado que lea y firme la constancia de certificación en la Copia 2 (Paso 5) del CCF y que coloque su fecha de nacimiento, aclaración de su firma y números de teléfono donde se lo pueda contactar durante el día y por la noche. Si el empleado se rehusa a firmar el CCF o a colocar su fecha de

nacimiento, la aclaración de su firma o los números de teléfono, el recolector deberá tomar nota de ello en la línea “Comentarios” (Paso 2) del CCF y deberá completar la recolección. Si el empleado se niega a completar el formulario con la información solicitada, el recolector deberá, por lo menos, colocar el nombre del empleado en el lugar que corresponda.
(2) Completar la cadena de custodia en el CCF (Paso 5) escribiendo su nombre (nota: el nombre puede estar pre-impreso) colocando fecha y hora en que se llevó a cabo la recolección, firmando la declaración y colocando el nombre del servicio de mensajería que llevará la muestra al laboratorio.
(3) Asegurarse de que todas las copias del CCF estén completas y sean legibles.
(4) Separar la Copia 5 del CCF y entregársela al empleado.
(5) Colocar los frascos que contienen las muestras y la Cop ia 1 del CCF en los comparti mentos correspondientes de la bolsa plástica.
(6) Asegurar ambos compartimentos de la bolsa plástica.
(7) Indicar al empleado que ya puede retirarse del sitio de recolección.
(8) Para preparar la bolsa plástica sellada que contiene las muestras y el CCF listos para el envío, el recolector deberá:
(i) Colocar la bolsa plástica sellada dentro de un contenedor de envío (*ejemplo,* caja postal estándar) diseñado para minimizar la posibilidad de que se produzcan daños en el transcurso del envío. (Si se llevan a cabo recolecciones múltiples, se podrá colocar más de una bolsa plástica sellada dentro de un contenedor de envío)
(ii) Sellar el contenedor adecuadamente.
(iii) Si un servicio de mensajería de un laboratorio lleva personalmente las muestras desde el sitio de recolección al laboratorio y las entrega en mano, el recolector preparará para el envío la bolsa plástica sellada según las indicaciones del servicio de mensajería.
(9) Enviar la Copia 2 del CCF al MRO y la Copia 4 al DER. El recolector deberá enviar por fax o por otro medio las copias al MRO y al DER dentro de las 24 horas o durante el siguiente día hábil. Conservar la Copia 3 por lo menos por 30 días, a menos que las reglamentaciones aplicables del Min. de Transp. de los EE.UU. dispongan lo contrario.
(b) El recolector deberá asegurarse que cada muestra recolectada sea enviada a un laboratorio lo antes posible, pero en todos los casos, ello deberá realizarse dentro de las 24 horas o en el transcurso del siguiente día hábil.

Sección F — Laboratorios de pruebas de consumo de drogas

§40.81 ¿Cuáles son los laboratorios habilitados para llevar a cabo las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?

(a) Un laboratorio habilitado para llevar a cabo pruebas de consumo de drogas ubicado en los Estados Unidos podrá intervenir en la realización de las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. solamente si está habilitado por el Ministerio de Salud y Servicios Humanos según el Programa Nacional de Habilitación de Laboratorios (NLCP) respecto de todas las pruebas detalladas en este capítulo.
(b) Un laboratorio ubicado en Canadá o México que no esté habilitado por el HHS según el NLCP, podrá intervenir en la realización de las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. solamente en los siguientes casos:
(1) si el Ministerio de Transporte de los EE.UU. con fundamento en una recomendación por escrito del HHS, ha aprobado a un laboratorio en razón de que cumple con las normas de habilitación de laboratorios del HHS
o ha declarado que un laboratorio se encuentra a la par de un laboratorio que cumple con las normas de habilitación de laboratorios respecto de todas las pruebas detalladas en este capítulo; o
(2) Si el Ministerio de Transporte de los EE.UU. con fundamento en una recomendación por escrito del HHS, ha reconocido que una organización habilitante canadiense o mexicana tiene normas y procedimientos de habilitación de laboratorios equivalentes a los del HHS y la organización habilitante canadiense o mexicana ha habilitado al laboratorio en virtud de dichas normas y procedimientos equivalentes.
(c) Un laboratorio que interviene en el programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. deberá cumplir con los requisitos enumerados en este capítulo. También deberá cumplir con todos los requisitos aplicables del HHS a las pruebas realizadas sobre muestras ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU., ya sea que dichos requisitos estén o no estén expresamente detallados en este capítulo.
(d) Si el Ministerio de Transporte de los EE.UU. determina que el laboratorio no cumple con las disposiciones del presente capítulo, será pasible de los procedimientos PIE de conformidad con la Sección R de este capítulo. Si el Ministerio emite un PIE con respecto al laboratorio, éste no será considerado idóneo para participar del programa de pruebas de consumo de drogas aunque continúe cumpliendo con los requisitos del párrafo (a) o (b) de este artículo.

§40.83 ¿Cómo procesan los laboratorios las mues-tras recibidas?

El laboratorio, al recibir una muestra del Ministerio de Transporte de los EE.UU. deberá proceder de la siguiente manera:
(a) Estará autorizado a recibir sólo la copia del CCF correspondiente al laboratorio. El laboratorio no estará autorizado a recibir otras copias del CCF ni copias del formulario de pruebas de consumo de alcohol.
(b) Deberá cumplir con las disposiciones aplicables de los Lineamientos del Ministerio de Salud y Servicios Humanos relativos al ingreso y procesamiento de muestras de orina.
(c) El laboratorio deberá revisar cada muestra y cada CCF en busca de los siguientes “errores fatales.”
(1) Los números de identificación de la muestra que se encuentran en el frasco no coinciden con los del CCF.
(2) El sellado del frasco que contiene la muestra está roto o muestra signos de haber sido adulterado, a menos que se pueda volver a designar una muestra dividida (ver párrafo (g) de este artículo);
(3) La aclaración de la firma del recolector *y* su firma no aparecen en el CCF; y
(4) La cantidad de orina del frasco primario no es suficiente para realizar el análisis, a menos que se pueda volver a designar las muestras (ver párrafo (g) de este artículo).
(d) Cuando el laboratorio encuentra una muestra que se coincide con los criterios del párrafo (c) de este artículo, deberá documentar el hallazgo y detener el proceso de la prueba. Deberá, asimismo, informar el resultado según de conformidad con §40.97(a)(3).
(e) El laboratorio deberá inspeccionar cada CCF para cerciorarse de que tengan la firma del recolector en la constancia de certificación del Paso 4 del CCF. Si descubre que se ha omitido la firma, deberá documentar el defecto y continuar con el proceso de prueba.

(1) En un caso así, el laboratorio deberá conservar la muestra por un mínimo de 5 días hábiles a partir de la fecha en que se adoptó la medida para corregir el defecto.
(2) Posteriormente, el laboratorio deberá intentar corregir el defecto siguiendo los procedimientos detallados en §40.205(b)(1).
(3) Si el defecto no se puede corregir, el laboratorio deberá informar el resultado como rechazado para su análisis, según se especifica en §40.97(a)(3).
(f) Si el laboratorio determina que la temperatura de la muestra no fue verificada y la línea "Comentarios" no contenía anotación alguna respecto de que la temperatura estaba fuera de los parámetros aceptables, deberá entonces intentar solucionar el problema siguiendo los procedimientos detallados en §40.208.
(1) En tal caso, el laboratorio deberá continuar en su intento por solucionar el problema durante cinco días hábiles, antes de informar el resultado.
(2) Cuando se ha llegado a una solución o hayan transcurrido cinco días hábiles, el laboratorio deberá informar el resultado de conformidad con las disposiciones de §40.97(a).
(g) Si el laboratorio determina que se utilizó para la recolección un CCF que no cumple con los requisitos del §40.45(a) (por ejemplo si se trata de un formulario no federal o de un formulario federal vencido) deberá intentar corregir este problema siguiendo los procedimientos de §40.205(b)(2).
(1) En un caso así, el laboratorio deberá conservar la muestra por lo menos durante 5 días hábiles a partir de la fecha en que se adoptó la medida para corregir el problema.
(2) Durante el período agosto 1 – octubre 31, 2001, no se exigirá a los laboratorios que rechacen las pruebas realizadas en virtud de un CCF vencido, dado que este problema se ha solucionado. A partir del noviembre 1, 2001, si el o los problemas no se han corregido, se deberá rechazar la prueba e informar el resultado según se detalla en §40.97(a)(3).
(h) Si en el CCF se indica que se realizó una recolección de muestra dividida y si la segunda dividida no acompaña a la primaria, tuvo pérdidas o no está preparada para someterla a la prueba, el laboratorio deberá igualmente realizar la prueba sobre la muestra primaria y seguir los procedimientos correspondientes que se detallan en §40.175(b) respecto de la falta de disponibilidad para la prueba de la muestra dividida.
(1) Tanto la muestra primaria como la muestra dividida pueden ser designadas nuevamente (*es decir*, el Frasco B se puede volver a designar como Frasco A y viceversa) siempre que:
(i) El frasco sellado de la muestra primaria parezca haber sufrido pérdidas y el laboratorio considera que la cantidad de orina de la muestra dividida es suficiente para que se realicen todas las pruebas primarias de laboratorio, o
(ii) La muestra primaria esté etiquetada como Frasco B y la muestra dividida como Frasco A; o
(iii) El laboratorio abra la muestra dividida en lugar de la muestra primaria, la cual permanece sellada y el laboratorio considera que la cantidad de orina de la muestra dividida es suficiente para que se realicen todas las pruebas primarias de laboratorio; o
(iv) El precinto de la muestra primaria está roto pero la muestra dividida permanece sellada y el laboratorio considera que la cantidad de orina de la prueba dividida es suficiente para que se realicen todas las pruebas primarias de laboratorio.
(2) En las situaciones descriptas en los párrafos (g)(1) de este artículo, el laboratorio tachará la "A", escribirá "B" y posteriormente anotará las iniciales y la fecha del cambio. El cambio correspondiente se hará también en el otro frasco, tachando la "B", escribiendo "A" y anotando posteriormente las iniciales y la fecha del cambio.
(i) En la Copia 1 del CCF (Paso 5 a) y en todos los documentos relativos a la cadena de custodia interna del laboratorio, se deberán hacer las anotaciones correspondientes a los errores fatales o subsanables.

§40.85 ¿Qué drogas buscan detectar los laborato-rios mediante las pruebas que realizan?

El laboratorio deberá detectar las siguientes cinco drogas o clases de drogas mediante las pruebas ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.: No se podrá analizar las muestras ordenadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. en busca de ninguna otra droga.
(a) Metabolitos de marihuana
(b) Metabolitos de cocaína
(c) Anfetaminas
(d) Metabolitos de opiáceos
(e) Fenciclidina (PCP)

§40.87 ¿Cuáles son las concentraciones límite para pruebas iniciales y de confirmación?
(a) El laboratorio deberá utilizar las concentraciones límite que figuran en la siguiente tabla respecto de las
pruebas iniciales y de confirmación. Todas las concentraci one s l ími te están expresadas en nanogramos por mililitro (ng/ml). A continuación sigue la tabla:

Tipo de droga o metabolito	Prueba inicial 50	Prueba de confirmación
(1) Metabolitos de marihuana	50	
(i) Delta-9-tetrahidrocanna-binol-9- ácido carboxílico (THC)		15
(2) Metabolitos de cocaína (Benzoilecgo nueve)	300	150
(3) Fenciclidina (PCP)	25	25
(4) Anfetaminas	1,000	
(i) Anfetamina		500
(ii) Metanfetamina		500 (La muestra también deberá contener una concentración de anfetamina mayor o igual a 200 ng/ml).
(5) Metabolitos de opiáceos	2,000	
(i) Codeína		2,000
(ii) Morfina		2,000

(iii) 6-acetilmorfina (6-AM))		10 (Buscar 6-AM en la muestra). Realizar esta prueba solamente cuando la muestra contenga una concentración de morfina mayor o igual a 2000 ng/ml.)

(b) En una prueba inicial de uso de drogas se deberá considerará negativo todo resultado por debajo de la concentración límite. Si el resultado coincide con la concentración límite o está por encima de ella, se deberá realizar una prueba de confirmación.
(c) En una prueba de confirmación de uso de drogas, se considerará negativo un resultado que esté por debajo de la concentración límite y positivo un resultado coincidente con la concentración límite o por encima de ella.
(d) Se deberán informar los valores cuantitativos de morfina o codeína de 15, 000 ng/ml o mayores.

§40.89 ¿Qué son las pruebas de validez? ¿Se exige a los laboratorios que las realicen?

(a) Las pruebas de validez de una muestra consisten en la evaluación de la muestra a fin de determinar si es equivalente a la orina humana normal. El objetivo de las pruebas de validez es determinar si se añadieron sustancias adulterantes o elementos extraños a la orina, si ésta fue diluida o si la muestra fue sustituida.
(b) Los laboratorios están autorizado a llevar a cabo pruebas de validez.

§40.91 ¿Cuáles son las pruebas de validez que los laboratorios deben llevar a cabo respecto de las muestras primarias?

El laboratorio, al llevar a cabo una prueba de validez de conformidad con §40.89, deberá cumplir con los requisitos de este artículo.
(a) El laboratorio deberá analizar cada muestra primaria en busca de creatinina. También deberá determinar su gravedad específica si resulta que la concentración de creatinina es menor de 20 mg/dl.
(b) El laboratorio deberá medir el pH de todas las muestras primarias.
(c) Deberá analizar todas las muestras primarias a fin de determinar si contienen sustancias que puedan haber sido utilizadas para adulterar la muestra. Las pruebas del laboratorio deben poder determinar si las sustancias indicadas en los requisitos actuales del HHS o en la guía de validez de muestras están presentes en la muestra.
(d) Si el laboratorio sospecha que una sustancia adulterante, que podría invalidar un resultado, se encuentra presente en la muestra pero no la puede identificar (*ej*, un nuevo adulterante), deberá, como laboratorio inicial, enviar la muestra a otro laboratorio habilitado por el HHS que tenga la capacidad de identificar la sustancia.
(e) Si el laboratorio identifica en una muestra, una sustancia que parece ser un adulterante pero que no figura en los requisitos o en las guías del HHS, deberá informar el hallazgo por escrito a la ODAPC y a la División de Programas en el Lugar de Trabajo, del HHS, dentro de los tres días hábiles posteriores. También deberá completar las pruebas de consumo de drogas respecto de la muestra en la medida que le sea técnicamente posible.
(f) El laboratorio deberá conservar la mayor cantidad posible de las muestras para posibles pruebas futuras.

§40.93 ¿Qué criterios utilizan los laboratorios para determinar que una muestra fue diluida o sustituida?

(a) El laboratorio deberá considerar que la muestra primaria está diluida si la concentración de creatinina es menor de 20 mg/dl y la gravedad específica es menor a 1,003, a menos que se cumpla con los criterios para considerar que la muestra fue sustituida.
(b) El laboratorio deberá considerar que la muestra primaria fue sustituida si la concentración es menor o igual a 5 mg/dl *y* la gravedad específica es menor o igual a 1,001 o mayor o igual a 1,020.

§40.95 ¿Qué criterios utilizan los laboratorios para determinar que una muestra fue adul-terada?

(a) El laboratorio deberá considerar que la muestra primaria fue adulterada si determina que:
(1) Se ha identificado en la muestra una sustancia que no debería estar presente en la orina humana;
(2) Se ha ident ifica do una susta ncia que normalmente puede estar presente en orina humana, pero se encuentra en concentraciones tan altas que no es equivalente a la orina humana; o
(3) Las características físicas de la muestra están fuera de los parámetros normales de la orina humana.
(b) Al realizar las determinaciones conforme al párrafo (a) de este artículo, el laboratorio deberá aplicar los criterios detallados en los requisitos actuales del HHS o en sus guías de validez de las muestras.

§40.97 ¿Qué es lo que informan los laboratorios y cómo lo informan?

(a) El laboratorio debe informar los resultados de cada prueba realizada a una muestra primaria como uno o más de los siguientes:
(1) Negativo,
(2) Negativo—diluido;
(3) Rechazado, con comentario(s);
(4) Positivo, con detección de metabolito(s) de droga(s);
(5) Positivo, con detección de metabolito(s) de droga(s)—diluido;
(6) Adulterado, con comentario(s);
(7) Sustituido, con comentario(s); o
(8) Resultado no válido, con comentario(s);
(b) El laboratorio informará los resultados directa y únicamente al MRO en su lugar de trabajo. No deberá informar los resultados al DER o a un agente de servicio o a través de ellos (*ej*, C/TPA).
(1) Resultados Negativos: El laboratorio deberá enviar por fax, servicio de mensajería, correo o medios electrónicos, una imagen o copia legible de la Copia 1 completa del CCF firmada por el científico certificante o podrá enviar el informe de los resultados del laboratorio en forma electrónica (*es decir*, archivo de datos de computadora).
(i) Si el laboratorio opta por enviar el informe con los resultados, deberá incluir en el formato del informe, por lo menos, lo siguiente:
(A) Nombre y dirección del laboratorio;

(B) Nombre del empleador (se podrá incluir el documento de identidad o un número de cuenta);
(C) Nombre del funcionario de examen médico;
(D) Número de identificación de la muestra.
(E) El SSN del donante o documento de identidad del empleado, si fueron suministrados;
(F) El motivo de la prueba, si fue expresado;
(G) Nombre y número de teléfono del recolector;
(H) Fecha en que se realizó la recolección;
(I) Fecha de recepción de la muestra por el laboratorio;
(J) Fecha en el que el científico certificante dio a conocer los resultados
(K) Nombre del científico certificante;
(L) Resultados (por ejemplo, positivo, adulterado) según se enumeran en el párrafo (a) de este artículo; y
(M) Un sector de comentarios, con la explicación de todas las situaciones en las que se haya corregido un defecto subsanable.
(ii) El laboratorio podrá dar a conocer el informe con los resultados de las pruebas de laboratorio solamente después de que hayan sido revisados y aprobados por el científico certificante. Deberá contener la misma información sobre resultados que aparece en el CCF firmado por el científico certificante. La información presente el informe de resultados de las pruebas de laboratorio no puede contener información que no aparezca en el CCF.
(iii) El informe de resultados podrá ser enviado por cual quie r medio que ase gure precisión y confidencialidad. El laboratorio, junto con el MRO, deberán garantizar la protección adecuada de la información contra el acceso o la divulgación no autorizados, tanto durante el traslado como en el almacenamiento.
(2) Resultados no-negativos: El laboratorio deberá enviar por fax, servicio de mensajería, o medios electrónicos una imagen o copia legible del CCF firmado por el científico certificante. Además, podrá enviar el informe de los resultados de las pruebas de laboratorio por un medio electrónico de conformidad con el formato y los procedimientos detallados en los párrafos (b)(1)(i) e (ii) de este artículo.
(c) Al enviar los resultados del laboratorio al MRO, el laboratorio, junto con el MRO, deberán garantizar la protección adecuada de la información contra el acceso
o la divulgación no autorizados, tanto durante el envío como en el almacenamiento. Si los resultados se envían por fax, la conexión de fax deberá tener un número de teléfono fijo al que solamente tengan acceso las personas autorizadas.
(d) El laboratorio deberá enviar oportunamente los resultados de las pruebas al MRO, preferentemente el mismo día que el científico certificante completa la revisión.
(e) El laboratorio deberá suministrar al MRO los valores cuantitativos para los resultados de las pruebas de consumo de drogas que son confirmados positivos, adulterados y sustituidos, cuando éste último lo solicite por escrito. La solicitud del MRO puede ser una solicitud general que comprenda todos los resultados que un laboratorio puede enviar al MRO, o una solicitud específica caso por caso.
(f) En caso de resultados confirmados donde se detecta la presencia de opiáceos, el laboratorio deberá suministrar los valores cuantitativos de morfina o codeína, los cuales deberán ser equivalentes o mayores a 15,000 ng/ml, aun si el MRO no solicitó los valores cuantitativos del resultado de la prueba.

§40.99 ¿Durante cuánto tiempo debe el laborato-rio conservar las muestras después de realiza-das las pruebas?

(a) El laboratorio que analiza las muestras primarias deberá conservar las muestras que resultaron positivas, adulteradas, sustituidas o inválidas por lo menos durante un año.
(b) Deberá conservar dicha muestra en un lugar de almacenamiento congelado, seguro y por un largo plazo, de conformidad con los requisitos del HHS.
(c) Dentro del período de un año, el MRO, el empleado, el empleador, o una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. podrá solicitar por escrito que el laboratorio conserve una muestra durante un período adicional (*ej*, con el propósito de preservar pruebas para litigios o una investigación de seguridad. Si el laboratorio recibe dicha solicitud, éste deberá responder a la misma. Si no la recibe, podrá desechar la muestra al cumplirse el año.
(d) Si el laboratorio no envió la muestra dividida de un empleado a otro laboratorio para que se le realice la prueba, deberá conservarla durante el transcurso del mismo período en el que debe conservar la muestra primaria y en las mismas cond iciones de almacenamiento.
(e) El laboratorio que va a analizar la muestra dividida, deberá cumplir con los requisitos establecidos en los párrafos (a) a (d) de este artículo en lo que respecta a la muestra dividida.

§40.101 ¿Qué vinculación puede existir entre un laboratorio y un MRO?

(a) El laboratorio puede no tener vinculación alguna con un MRO que cree un conflicto de intereses o que aparente crear un conflicto de intereses con las obligaciones del MRO ante el empleador. El laboratorio no podrá obtener ningún beneficio financiero del hecho de que el empleador utilice un MRO determinado.
(b) A continuación se citan ejemplos de vinculaciones entre laboratorios y MROs que el Ministerio considera como causantes de la creación de conflictos de intereses
o de la apariencia de conflictos de intereses. La siguiente lista de ejemplos no pretende ser exclusiva ni exhaustiva:
(1) El laboratorio emplea a un MRO para que controle los resultados producidos por el laboratorio;
(2) El laboratorio contrata los servicios de un MRO para que controle los resultados producidos por el laboratorio;
(3) El laboratorio designa al MRO que deberá ser utilizado por el empleador, le da al empleador una lista de MROs entre cuales éste podrá elegir, o recomienda determinados MRO;
(4) El laboratorio le da un descuento u otro incentivo al empleado para que utilice un MRO determinado;
(5) El laboratorio tiene sus instalaciones en el mismo lugar que las de un MRO o del personal del MRO a cargo de controlar los resultados p ro ducidos por el laboratorio; o bien
(6) El laboratorio permite que un MRO o que la organización perteneciente un MRO tenga intereses financieros en el laboratorio.

§40.103 ¿Cuáles son los requisitos para entregar muestras ciegas a un laboratorio?

(a) El empleador o C/TPA con un total de 2000 o más empleados regidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. deberá enviar muestras ciegas a los laboratorios que utilice. Si tiene un total de menos de 2000 empleados regidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. no será necesario que envíe muestras ciegas.

(b) A cada laboratorio al que el empleador le envía al menos cien muestras en un año, se le deberá enviar una cantidad de muestras ciegas equivalente al uno por ciento de las muestras que envía a dicho laboratorio, hasta un máximo de cincuenta muestras ciegas por trimestre (*es decir,* enero-marzo, abril-junio-julio-septiembre, octubre-diciembre. El C/TPA deberá aplicar este porcentaje al número total de muestras de empleados regidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. que se envíen al laboratorio. El envío de muestras ciegas deberá estar dividido en forma pareja en el transcurso del año. Los siguientes ejemplos ilustran cómo funciona este requisito:
Ejemplo 1 respecto del Párrafo (b). Se envían 2500 muestras al Laboratorio X en el Año 1. En este caso el C/TPA enviaría 25 muestras ciegas al laboratorio X en el Año 1. Para que los envíos se repartan en forma pareja, se enviarían 6 muestras ciegas en los tres primeros trimestres y 7 en el cuarto.
Ejemplo 2 respecto del Párrafo (b). Se envían 2000 muestras al Laboratorio X y 1000 muestras al Laboratorio Y en el Año 1. En este caso, el C/TPA enviaría 20 muestras ciegas al Laboratorio X y 10 al Laboratorio Y en el Año 1. La distribución debería ser similar a la detallada en el Ejemplo 1.
Ejemplo 3 respecto del Párrafo (b). Igual que el Ejemplo 2, excepto que además se enviarían 20 muestras al Laboratorio Z. En este caso se enviarían muestras ciegas a los laboratorios X e Y como en el Ejemplo 2. No habría que enviar muestras ciegas al Laboratorio Z porque se le enviaron menos de 100 muestras.
Ejemplo 4 respecto del Párrafo (b). El C/TPA envía 2000 muestras al Laboratorio X en el Año 1. Estas 2000 muestras representan a 200 pequeños empleadores y cada uno de ellos tiene un promedio de 10 empleados regidos por el DOT. En este caso el C/TPA—no los empleadores individuales—enviará 20 muestras ciegas al Laboratorio X en el Año 1, asegurándose de que estén repartidas de forma pareja. A los empleadores individuales representados por el C/TPA no se les exige que envíen muestras ciegas por cuenta propia.
Ejemplo 5 respecto del Párrafo (b). El C/TPA envía 40.000 muestras al Laboratorio Y en el Año 1. El uno por ciento de esa cifra es 400. Sin embargo, el tope de 50 muestras ciegas por trimestre significa que sólo necesita enviar 50 muestras ciegas por trimestre, en lugar de las 100 por trimestre que debería enviar para cumplir con el uno por ciento. El total anual sería de 200 y no 400 muestras ciegas.
(c) Aproximadamente el 75% de las muestras enviadas deberán estar limpias (*es decir,* no deberán contener drogas, ni estar adulteradas ni sustituidas). Aproximadamente el 15 por ciento de las muestras debe tener resultados positivos en virtud de la detección de una de las cinco drogas estipuladas por al Ministerio de Transporte de los EE.UU. y aproximadamente el 10 por ciento deberán estar adulteradas mediante una de las sustancias citadas en la guía del HHS o sustituidas (*es decir,* deberán tener gravedad específica y creatinina de conformidad con los criterios de §40.93(b)).
(1) Las muestras ciegas enviadas que contengan drogas, que estén adulteradas con una sustancia citada en la guía del HHS o que estén sustituidas, deberán ser consideradas válidas por quien las suministra, respecto de su contenido, por medio de pruebas iniciales o de confirmación.
(2) El que las suministra deberá presentar información respecto de la fecha de vencimiento de las muestras ciegas.
(3) Si la muestra ciega resultó positiva en razón de que se detectó la presencia de drogas, la concentración de droga que contenga deberá ser de 1,5 a 2 veces la concentración límite de la prueba inicial.
(4) Si la muestra ciega fue adulterada con nitrito, la concentración de nitrito que contenga deberá ser de 1,5 a 2 veces la concentración límite de la prueba inicial de validez.
(5) Si la muestra ciega fue adulterada por medio de alteraciones al pH, el pH deberá ser menor o igual a 2 o mayor o igual a 12.
(6) Si la muestra ciega fue sustituida, la creatinina deberá ser igual o menor a 2 y la gravedad específica deberá ser de 1.
(d) La persona que la suministra deberá asegurarse de que al laboratorio le resulte imposible de diferenciar una muestra ciega de una muestra normal.
(1) Se deberá remitir muestras ciegas al laboratorio utilizando los mismos canales (*ej.,* por medio de un sitio de recolección habitual) a través de los cuales las muestras de los empleados se envían al laboratorio.
(2) Quien las suministra deberá cerciorarse de que el recolector utilice un CCF, que coloque iniciales ficticias sobre el precinto o la etiqueta del frasco, que indique al MRO en la Copia 2 que la muestra es ciega, y que deseche las Copias 4 y 5 (copias para el empleador y el empleado).
(3) Asimismo, deberá asegurarse de que todas las muestras ciegas incluyan muestras divididas.

§40.105 ¿Qué sucede si el laboratorio informa un resultado diferente del que se espera de una muestra ciega?
(a) Si el empleador, el MRO o el C/TPA remite una muestra ciega y el resultado informado al MRO es distinto del esperado, se deberá investigar la discrepancia.
(b) Si el resultado no esperado es un falso negativo, se deberán suministrar al laboratorio los resultados esperados (obtenidos quien suministra la muestra ciega) y se indicará al laboratorio que determine el motivo de la discrepancia.
(c) Si el resultado no esperado es un falso positivo, se deberán suministrar al laboratorio los resultados esperados (obtenidos quien suministra la muestra ciega) y se indicará al laboratorio que determine el motivo de la discrepancia. También se deberá notificar la discrepancia por teléfono a la ODAPC (202-366-3784) o por correo electrónico (las direcciones figuran en la página web de la ODAPC, http://www.dot.gov/ost/dapc). La ODAPC notificará al HHS, el que adoptará las medidas necesarias.

§40.107 ¿Quiénes pueden inspeccionar los labora-torios?

El laboratorio deberá permitir que se realice una inspección con previo aviso o sin él por parte de la ODAPC, una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. o por un empleador regido por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. y que contrate con el laboratorio la realización de pruebas de consumo de drogas de conformidad con el programa del Ministerio de Transporte de los EE.UU. o por una persona designada por dicho empleador.

§40.109 ¿Qué tipo de documentación deben guar-dar los laboratorios y por cuánto tiempo?

(a) El laboratorio deberá guardar todos los registros correspondientes a cada muestra de orina de cada empleado por un mínimo de dos años.
(b) El laboratorio también deberá guardar por dos años la información específica sobre el empleador detallada en §40.111.
(c) Durante el período de dos años, el MRO, el empleado, el empleador, o una agencia del Ministerio de Transporte de los Estados Unidos (DOT) podrá solicitar por escrito al laboratorio que guarde los registros por un período adicional (*Por ej.,* con el propósito de preservar pruebas para litigios o para una investigación de seguridad. Si el laboratorio recibe dicha solicitud, deberá cumplirla. Si no la recibe, podrá desechar los registros al cumplirse los dos años.

§40.111 ¿Cuándo y cómo un laboratorio debe reve-lar los resúmenes estadísticos y toda otra información que posea?
(a) El laboratorio deberá remitir al empleador un resumen estadístico agregado de los datos mencionados en el Apéndice B de este capítulo, en forma semestral y por empleador.
(1) El resumen no deberá revelar la identidad de ningún empleado.

(2) A fin de evitar enviar información de la que se pueda inferir fácilmente los resultados de la prueba de un empleado, el laboratorio no deberá enviar un resumen si el empleador no posee un mínimo de cinco resultados de pruebas.
(3) El resumen deberá ser enviado antes del 20 de enero de cada año respecto del período del 1 de julio al 31 de diciembre del año anterior.
(4) El resumen deberá asimismo ser enviado antes del 20 de julio de cada año respecto del período del 1 de enero al 30 de junio del año en curso.
(b) Cuando el empleador solicite un resumen en respuesta a una inspección, auditoría o revisión por parte de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU., el laboratorio deberá suministrarlo a menos que el empleador no contara con un mínimo de cinco resultados de pruebas en total. En dicho caso, el laboratorio deberá enviar al empleador un informe que indique que no se han realizado suficientes pruebas para justificar un resumen. El resumen podrá ser remitido en copia impresa, por fax u otros medios electrónicos.
(c) El laboratorio deberá asimismo divulgar información a las partes pertinentes según se especifica en §40.329 y 40.331.

§40.113 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar mayor información concerni- ente a los laboratorios?
Se puede encontrar mayor información sobre laboratorios en varios artículos de este capítulo.
§40.3—Definición.
§40.13—Prohibición de poner muestras a disposición para otros fines.
§40.31—Conflictos de interés respecto de los recolectores.
§40.47—Rechazos de pruebas del laboratorio por uso de formulario inadecuado.
§40.125—Conflictos de interés respecto de los MROs.
§40.175—Papel que desempeña el primer laboratorio en pruebas de muestra dividida.
§40.177—Papel que desempeña el segundo laboratorio en pruebas de muestra dividida (drogas).
§40.179—Papel que desempeña el segundo l aborat orio en pruebas de m u estra divi di da (adulterantes).
§40.181—Papel que desempeña el segundo l aborat orio en pruebas de m u estra divi di da (sustitución).
§40.183-40.185—Remisión al MRO de los resultados de pruebas de muestra dividida.
§40.201-40.205—Papel a desempeñar en la corrección de errores.
§40.329—Divulgación de información a los empleados.
§40.331—Restricciones a la divulgación de información.
§40.355—Papel a desempeñar con respecto a otros agentes de servicio.

Sección G — Funcionarios de Examen Médico y el Proceso de Certificación

§40.121 ¿Quién reúne los requisitos para ser Fun-cionario de Examen Médico (MRO)?

Para que una persona sea idónea en el desempeño como MRO en el programa de prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., se deben reunir todos y cada uno de los requisitos de este artículo:
(a) **Cr ed en cial es .** (1) Se debe ser médico matriculado (Doctor en Medicina u Osteopatía); Los médicos con licencia para ejercer en cualquier jurisdicción de Estados Unidos, Canadá o México y que cumplen con los otros requisitos de este artículo, están autorizados para desempeñarse como MROs con respecto a todos los empleados cubiertos, sin importar en qué lugar se encuentren. Por ejemplo, si un médico posee licencia en un estado o provincia de Estados Unidos, Canadá o México, no está limitado a desempeñarse como MRO en ese estado o provincia y podrá desempeñarse como MRO respecto a empleados en otros estados o provincias sin tener que obtener licencia para ejercer la medicina en otras jurisdicciones.
(b) **Conocimientos básicos.** Se deberá tener conocimiento en las siguientes áreas:
(1) Se deberá tener conocimiento y experiencia clínica en problemas de abuso de sustancias controladas, incluyendo conocimiento detallado de explicaciones médicas alternativas para resultados de pruebas de drogas confirmados por los laboratorios.
(2) El médico deberá tener conocimiento sobre cuestiones referidas a muestras adulteradas y sustituidas así como también sobre las posibles causas médicas por las que una muestra puede tener resultados no válidos.
(3) El médico deberá tener conocimiento sobre este capítulo, los lineamientos del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para los MROs, y las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. referidas a los empleadores para quienes tendrá que evaluar los resultados de pruebas de drogas, y deberá estar actualizado sobre cambios en estos aspectos. Los Lineamientos del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para los MROs están disponibles en la ODAPC (Min. de Transp, 400 7th Street, SW., Room 10403, Washington DC, 20590, 202-366-3784, o en la página web de LA ODAPC (http://www.dot.gov/ost/dapc)).
(c) **Capacitación habilitante.** Deberá recibir Capacitación habilitante conforme a los requisitos de este párrafo (b).
(1) La Capacitación habilitante deberá contener instrucción sobre los siguientes temas:
(i) Procedimientos de recolección de muestras de orina.
(ii) Informes y registros sobre la cadena de custodia.
(iii) Interpretación de resultados de pruebas de drogas y de validez.
(iv) El papel y las obligaciones del MRO en el programa de pruebas de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(v) La interacción con otros participantes del programa (*ej*., DER, SAP); y
(vi) Las disposiciones de este capítulo y las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativas a los empleadores para quienes el médico analiza los resultados de pruebas, incluyendo los cambios y actualizaciones a este capítulo y a reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU., las guías, interpretaciones y políticas que afecten el desempeño del MRO, así como también las cuestiones que afrontan los MROs al desempeñar sus funciones conforme a este capítulo y a la reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(2) Al finalizar la Capacitación habilitante según el párrafo (c)(1) de este artículo, el médico deberá rendir un examen en forma satisfactoria ante una Comisión de habilitación de MRO reconocida a nivel nacional o ante una comisión de subespecialidades para médicos en el campo de revisión de pruebas de drogas establecido por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. El examen deberá abarcar la totalidad de los requerimientos para la Capacitación habilitante enumerados en el párrafo (c)(1) de este artículo.

(3) El siguiente es el programa de Capacitación habilitante que debe ser cumplido:
(i) Si el médico se convirtió en MRO antes del 1 de agosto de 2001 y ya realizó la Capacitación habilitante, no necesita volver a realizarla.
(ii) Si el médico se convirtió en MRO antes del 1 de agosto de 2001, pero todavía no realizó la Capacitación habilitante, deberá hacerla antes del 31 de enero de 2003.
(iii) Si el médico se convirtió en MRO en el 1 de agosto de 2001 o después de dicha fecha, deberá cumplir con la Capacitación habilitante antes de comenzar a desempeñar funciones de MRO.
(d) **Educación Continua.** Durante los tres primeros años posteriores a la fecha en que rindió satisfactoriamente el examen según el párrafo (c)(2) de este artículo, deberá cumplir con la educación continua, que consiste en al menos 12 horas de desarrollo profesional (*por ej.*, Unidades Médicas de Educación Cont inua (CE U)) pertinent e a las funciones desempeñadas por un MRO.
(1) Esta educación continua debe incluir material sobre nu ev as tecnologías, interpretacion es, orientaciones recientes, cambios de normas, y toda otra información respecto del desempeño en la práctica del MRO, perteneciente al programa del Ministerio de Transporte de los EE.UU. desde que reunió los requisitos de la capacitación habilitante enunciados en el presente artículo.
(2) Las actividades relacionadas con la educación continua deberán incluir herramientas de evaluación que ayuden a determinar si se ha comprendido adecuadamente el material.
(3) Si el MRO cumplió con los requisitos de capacitación y examen antes de agosto 1, 2001, deberá completar el primer módulo de 12 horas de CEU antes de agosto 1, 2004.
(e) **Documentación.** Deberá conservar toda la documentación que demuestre que actualmente cumple con todos los requisitos especificados en este artículo. El MRO deberá presentar dicha documentación a pedido de representantes del Ministerio de Transporte de los EE.UU. y de empleadores y Administradores externos/ Consorcio (C/TPA) que utilicen sus servicios o que realicen las negociaciones necesarias para utilizarlos.

§40.123 ¿Cuáles son las obligaciones del MRO en el programa de prueba de drogas del Ministe-rio de Transporte de los EE.UU. ?

El MRO tiene las siguientes obligaciones básicas:
(a) Actuar como “portero” independiente e imparcial y bregar por la precisión e integridad del proceso de pruebas de drogas.
(b) Brindar una análisis que asegure la calidad del proceso de prueba de drogas realizado en las muestras que están bajo su responsabilidad. Éstos incluyen, aunque no se limitan a:
(1) Asegurarse de la revisión del CCF de todas las recolecciones de muestras con el fin de determinar si existe un problema que pueda causar la cancelación de una prueba (ver §40.199-40.203). El MRO no tiene la obligación de revisar la documentación interna del laboratorio respecto de la cadena de custodia. Nadie podrá cancelar una prueba debido a que el MRO no ha revisado dicha documentación;
(2) Informar a los empleadores, lugares de recolección y laboratorios respecto de cuestiones de desempeño cuando sea necesario; y
(3) Informar y consultar con la ODAPC o una agencia relevante del Ministerio de Transporte de los EE.UU. cuando necesite la colaboración del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para resolver toda cuestión referente al programa. El empleador o agente de servicio tiene prohibido limitar o intentar limitar el acceso del MRO al Ministerio de Transporte de los EE.UU. para dicho fin como así también tomar represalias de ningún tipo contra el MRO por haber consultado con el Ministerio de Transporte de los EE.UU. cuestiones sobre pruebas de drogas.
(c) Deberá determinar si existe una explicación médica legítima respecto de pruebas de drogas que el lab oratorio haya confirm a do como positivas, adulteradas, sustituidas o no válidas.
(d) El hecho de realizar la revisión médica de los resultados de las pruebas de los empleados, no significa haber establecido una relación médico-paciente con los empleados cuyas pruebas revisa.
(e) Deberá tomar las acciones necesarias para investigar y subsanar problemas cuando sea posible y notificar a quien corresponda (*por ej.*, HHS, Ministerio de Transporte de los EE.UU., empleadores, agentes de servicio) cuando se requiera asistencia (*por ejemplo*, pruebas canceladas o problemáticas, resultados erróneos, problemas con muestras ciegas.
(f) Deberá asegurarse que estos resultados y toda otra información llegue oportunamente a los empleadores.
(g) Deberá proteger la confidencialidad de la información sobre pruebas de drogas.
(h) Deberá desempeñar todas sus funciones conforme con este artículo y con demás disposiciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.125 ¿Qué relación puede tener el MRO con un laboratorio?

El MRO no puede tener ninguna relación con el laboratorio de un empleador que cree un conflicto de intereses u apariencia de conflicto de intereses con las obligaciones que tiene el MRO para con dicho empleador. El MRO no podrá obtener ningún beneficio financiero induciendo al empleador a utilizar un laboratorio determinado. Para ejemplos de relaciones entre laboratorios y MROs que el Ministerio considera que crean un conflicto de interés o apariencia de dicho conflicto, ver §40.101(b).

§40.127 ¿Cuáles son las funciones del MRO en la revisión de pruebas con resultados negativos?

En el caso de recibir pruebas de drogas con resultados negativos de un laboratorio, el MRO deberá realizar las acciones que se detallan a continuación, antes de certificar el resultado y divulgarlo al DER:
(a) Revisar la Copia 2 del CCF para determinar si existen errores fatales o subsanables que puedan requerir la iniciación de una medida correctiva o la cancelación de la prueba (ver §40.199 y 40.203).
(b) Revisar el resultado negativo del laboratorio y asegurarse de que concuerde con la información detallada en el CCF.
(c) Antes de informar un resultado negativo, deberá contar con los siguientes documentos:
(1) Copia 2 del CCF, una copia legible del mismo o toda otra copia del CCF que contenga la firma del empleado; y
(2) Una copia legible (fax, fotocopia, imagen) de la Copia 1 del CCF o el informe electrónico de los resultados de laboratorio expresando el resultado negativo.
(d) Si la copia de la documentación remitida por el recolector o el laboratorio no está clara, deberá solicitar al laboratorio o al recolector que le envíen una muestra legible.
(e) En la Copia 2 del CCF, deberá tildar el casillero “Negativo” (Paso 6), colocar su nombre y firmar, inicializar o sellar y ponerle la fecha a la declaración de certificación.

(f) Informar el resultado de manera confidencial (ver §40.163-40.167).
(g) El personal bajo la supervisión directa y personal del MRO puede realizar las funciones administrativas especificadas en este artículo, pero sólo el MRO puede cancelar una prueba. Si el MRO cancela una prueba de resultado negativo confirmada por el laboratorio, deberá tildar el casillero “Prueba Cancelada” (Paso 6) de la Copia 2 del CCF, hacer la anotación correspondiente en la línea “Observaciones”, escribir su nombre y firmar, inicializar o sellar y ponerle la fecha a la declaración de habilitación.
(1) En resultados de muestras revisados por personal del MRO, el MRO será responsable por la calidad del trabajo de su personal.
(2) El MRO deberá personalmente revisar, en forma trimestral, por lo menos el 5 por ciento de todos los CCF revisados por su personal, incluyendo todos los resultados que requirieron medida correctiva. Sin embargo, no se requiere revisar más de 500 resultados negativos por trimestre.
(3) La revisión deberá, como mínimo, incluir el CCF, el resultado negativo del laboratorio, todo documento correctivo si fuera necesario, y el informe remitido al empleador. El MRO deberá subsanar cualquier error que descubra. Deberá tomar medidas según sea necesario, para asegurar que el personal a su cargo cumpla con este capítulo y documentar la medida correctiva. El MRO deberá certificar la calidad de la revisión, inicializando los CCFs que revisa.
(4) Deberá cerciorarse que los CCFs sean fáciles de identificar y recuperar para que puedan ser revisados por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.129 ¿Cuáles son las funciones del MRO en la revisión de los resultados de laboratorio de pruebas de drogas confirmados como positi-vos, adulterados, sustituidos o invalidados?

(a) En casos de resultados de pruebas de drogas confirmados como positivos, adulterados, sustituidos o invalidados, y antes de certificar el resultado y divulgarlo al DER, el MRO deberá realizar las acciones que se detallan a continuación:
(1) Revisar la Copia 2 del CCF para determinar si existen errores fatales o subsanables que puedan requerir la cancelación de la prueba (ver §40.199 y 40.203). El personal bajo la supervisión personal y directa del MRO podrá conducir esta revisión administrativa, pero sólo el MRO podrá certificar o cancelar la prueba.
(2) Revisar la Copia 1 del CCF y asegurarse que concuerde con la información de la Copia 2, que el resultado de la prueba sea legible y que el científico habilitado haya firmado el formulario. No se requiere la revisión de toda otra documentación producida por el laboratorio durante el análisis o el manejo de la muestra (*ej*., la cadena de custodia interna del laboratorio).
(3) Si la copia de la documentación remitida por el recolector o el laboratorio no está clara, deberá solicitar al laboratorio o al recolector que le envíen una copia legible.
(4) Excepto en la circunstancias mencionadas en §40.133, se deberá conducir una entrevista de certificación. Esta entrevista con el empleado deberá ser en persona o por teléfono. Deberá iniciar el proceso de certificación conforme al informe de resultados del laboratorio.
(5) Deberá certificar el resultado de la prueba como negativo, positivo, prueba cancelada, o negación a realizarla por adulteración o sustitución, según los requisitos del §40.135-40.145 y 40.159
(b) Antes de informar una certificación negativa, positiva, prueba cancelada, negación a realizarla por razones de adulteración o sustitución, deberá poseer la siguiente documentación:
(1) Copia 2 del CCF, una copia legible del mismo o toda otra copia del CCF que contenga la firma del empleado; y
(2) Una copia legible (fax, fotocopia, imagen) de la Copia 1 del CCF, que contenga la firma del científico certificante.
(c) Con respecto a los resultados de prueba verificados como positivos, deberá tildar el casillero “Positivo” (Paso 6) en la Copia 2 del CCF, indicar en la línea de “Observaciones” la(s) droga(s)/metabolito(s) detectados, firmar y poner la fecha en la declaración de certificación.
(d) Si el MRO cancela un informe de laboratorio confirmado como positivo, adulterado, sustituido, o inválido, deberá tildar el casillero “prueba cancelada” (Paso 6) en la Copia 2 del CCF, hacer la anotación correspondiente en la línea de “Observaciones”, firmar, y aclarar el nombre y poner la fecha en la declaración de certificación.
(e) Informar el resultado de manera confidencial (ver §40.163-40.167).
(f) Con respecto a resultados adulterados o sustituidos, deberá tildar el casillero “motivo por el que se negó a la prueba. “Casillero (Paso 6) en la Copia 2 del CCF, deberá tildar el casillero “Adulterado” o “Sustituido”, según corresponda, hacer las anotaciones correspondientes en la línea de “Observaciones”, firmar y poner la fecha en la declaración de certificación.
(g) Las medidas tomadas por el MRO al informar al empleador sobre resultados confirmados como positivos, adulterados o sustituidos, antes de haber finalizado el proceso de certificación también se rigen por las disposiciones relativas a la suspensión del empleado, según se especifica en §40.21.
(1) Si un empleador tiene una política de suspensión de empleados que cumple con los requisitos de §40.21, el MRO podrá informar al DER que ha recibido del laboratorio un resultado de prueba de un empleado confirmado como positivo, adulterado o sustituido, según las condiciones de exención recibidas por el empleador. No deberá dar ningún otro detalle acerca del resultado (*por ej*., el nombre de la droga implicada).
(2) Si un empleador no cuenta con una política de suspensión de empleados que cumpla con los requisitos de §40.21, el MRO no deberá informar al empleador que ha recibido el resultado de una prueba de un empleado confirmado como positivo, adulterado o sustituido, hasta que haya certificado el resultado. Por ejemplo, el MRO empleado directamente por una empresa no deberá informar a ningún miembro del personal o gerencia de la empresa que ha recibido un resultado confirmado de una prueba.

§40.131 ¿Cómo el MRO o el DER debe notificar al empleado del proceso de certificación luego de un resultado de prueba confirmado como positivo, adulterado, sustituido o inválido?

(a) Cuando el MRO recibe del laboratorio un resultado confirmado como positivo, adulterado, sustituido o no válido, deberá contactar directamente al empleado (*es decir*, hablar con él), de modo confidencial, para determinar si el empleado quiere hablar acerca del resultado. Al contactarse con el empleado, el MRO deberá explicarle que si se niega a hablar del resultado, el MRO certificará la prueba como positiva o como una negación a realizar la prueba debido a adulteración o sustitución, según corresponda.
(b) El personal bajo la supervisión del MRO podrá establecer este contacto inicial.
(1) Este contacto realizado por el personal deberá limitarse a establecer una entrevista entre el empleado y el MRO y explicar al empleado las consecuencias de negarse a hablar con el MRO (*es decir*, que el MRO certificará la prueba aunque el empleado no hable). Si el empleado se niega a hablar con el MRO, el miembro del equipo del MRO deberá documentar la decisión del empleado, incluyendo fecha y hora.
(2) Un miembro del equipo del MRO no puede recabar información médica ni información sobre posibles explicaciones acerca del resultado de la prueba.
(3) Un miembro del equipo del MRO podrá aconsejarle al empleado que tenga información médica (*por ejemplo*, recetas médicas, información sobre una explicación médica legítima de un resultado confirmado como positivo) lista para ser presentada en la entrevista con el MRO.

(4) Debido a que el MRO tiene la obligación de hablar con el empleado, personalmente o por teléfono, las personas bajo su supervisión no podrán preguntar si el empleado desea hablar con el MRO.
(c) El MRO o alguien de su equipo deberá realizar esfuerzos razonables para establecer contacto con el empleado en los números telefónicos diurnos y nocturnos que figuran en el CCF. Los esfuerzos razonables incluyen un mínimo de tres intentos, razonablemente espaciados en un período de 24 horas, para contactar al empleado a los números de teléfono diurnos y nocturnos que figuran en el CCF. Si el MRO o su equipo pueden contactarse con el empleado después de haber hecho dichos esfuerzos, deberán seguir los pasos que se detallan a continuación:
(1) Documentar los esfuerzos realizados para contactar al empleado, indicando fecha y hora de los mismos. Si ambos números de teléfono son erróneos (*por ej.*, no están conectados o es un número equivocado) se podrá proceder según especifica el párrafo(c)(2) de este artículo, sin esperar a que transcurra un período de 24 horas.
(2) Contactar al DER e instruirlo para que contacte al empleado.
(i) El MRO deberá decirle simplemente al DER que le informe al empleado que debe contactarse con el MRO.
(ii) El MRO no deberá informar al DER que el empleado tiene un resultado de prueba confirmado como positivo, adulterado, sustituido o inválido.
(iii) Deberá documentar las fechas y horas en que intentó contactarse con el DER, así como el nombre del DER con el que se contactó y la fecha y hora del contacto.
(d) El DER deberá intentar contactar al empleado inmediatamente, utilizando procedimientos que protejan, en la ma yor medid a posible , la confidencialidad del pedido del MRO para que el empleado se contacte con él. Si el DER logra contactarse con el empleado (*es decir*, habla con él personalmente) deberá documentar la fecha y hora del contacto e informar al MRO. Deberá, asimismo, informar al empleado que debe contactarse inmediatamente con el MRO. También deberá informar al empleado acerca de las consecuencias por no contactarse con el MRO en las siguientes 72 horas (ver §40.133(a)(2)).
(1) El DER no podrá informar a ninguna otra persona que trabaje para el empleador que está intentando contactar al empleado en nombre del MRO.
(2) Si el DER hizo todos los esfuerzos razonables para contactar al empleado, pero no logró hacerlo, podrá poner al empleado en licencia médica o declararlo temporariamente no apto médicamente. Los esfuerzos razonables incluyen un mínimo de tres intentos, razonablemente espaciados en un período de 24 horas, para contactar al empleado a los números de teléfono diurnos y nocturnos que figuran en el CCF.
(i) El DER deberá documentar las fechas y horas de dichos esfuerzos.
(ii) Si el DER no puede contactarse con el empleado dentro del período de 24 horas, deberá dejar un mensaje para que el empleado se contacte, por cualquier medio factible (*por ejemplo.*, mensaje telefónico, correo electrónico, carta) con el MRO e informar al MRO de la fecha y hora de este intento de contacto.

§40.133 ¿En qué circunstancias el MRO puede cer-tificar un resultado de prueba como positivo o como negativa a realizar una prueba debido a adulteración o sustitución sin entrevistar al empleado ?

(a) El MRO puede generalmente certificar un resultado confirmado como positivo (por drogas o metabolitos de drogas, incluido opiáceos) o como negativa a someterse a prueba debido a adulteración o sustitución sólo después de entrevistarse con el empleado según se especifica en §40.135-40.145. Sin embargo, existen tres circunstancias en las que se puede certificar dicho resultado sin una entrevista:
(1) Se puede certificar un resultado como positivo o como negat iva a someters e a prueba, según corresponda, si el empleado rechaza la oportunidad de hablar de la prueba con el MRO. El MRO deberá documentar, en forma completa, de este hecho, incluyendo anotaciones respecto de que informó o intentó informar al empleado de las consecuencias de no utilizar la opción de hablar con el MRO.
(2) El MRO puede certificar un resultado como positivo o como negativa a someterse a prueba, según corresponda, si el DER ha logrado contactarse con el empleado, ha documentado este contacto e instruido al empleado que se contacte con el MRO y han pasado más de 72 horas desde que el DER estableció contacto con el empleado.
(3) Se puede certificar un resultado como positivo o negativa a someterse a prueba, según corresponda, si el MRO o el DER, luego de hacer y documentar todos los esfuerzos razonables, no lograron contactarse con el empleado dentro de los diez días posteriores a la recepción del resultado confirmado del laboratorio por parte del MRO.
(b) El MRO, cuando certifica un resultado como positivo o como negativa a someterse a prueba según se especifica en este artículo, deberá documentar la fecha, la hora y el motivo conforme a las instrucciones detalladas en §40.163
(c) El MRO, luego de haber certificado un resultado como positivo o como negativa a someterse a una prueba conforme a este artículo, y de haber informado el resultado al DER, deberá permitir al empleado presentar, dentro de los 60 días de la certificación, información respecto de enfermedades graves, lesiones u otras circunstancias que ineludiblemente impidieron el contacto con el MRO y/o el DER en los casos previstos. Conforme a dicha información, el MRO podrá volver a iniciar la certificación permitiendo al empleado presentar información respecto de la existencia de una explicación médica legítima sobre el resultado confirmado de la prueba.

§40.135 ¿Qué le comunica el MRO al empleado al comienzo de la entrevista de certificación?

(a) El MRO deberá informar al empleado que el laboratorio determinó que el resultado de su prueba fue positivo, adulterado, sustituido o no válido, según corresponda. Asimismo, deberá informar al empleado qué drogas resultaron positivas en la muestra, o los fundamentos del hallazgo de adulteración o sustitución.
(b) Deberá explicar al empleado el proceso de la entrevista de certificación e informarle que la decisión del MRO se basará en información brindada por el empleado durante la entrevista.
(c) Deberá explicar que, en caso de requerirse mayor información médica para el proceso de certificación, el empleado deberá acceder a la solicitud del MRO para dicha evaluación y que su negativa equivale a una negación expresa a discutir el resultado de la prueba.
(d) El MRO deberá advertir al empleado cuya prueba fue confirmada como positiva, adulterada, sustituida o no válida que el MRO deberá suministrar a terceras personas, sin el consentimiento del empleado, información sobre el resultado de la prueba e información médica relativa al desempeño de tareas críticas para la seguridad que el empleado le brinde durante el proceso de certificación (ver §40.327).
(1) El MRO deberá advertir al empleado sobre dicho caso antes de obtener información médica como parte del proceso de certificación.
(2) Conforme a dicho párrafo (d) la información médica incluye información sobre medicamentos u otras sustancias utilizados por el empleado que afecten el desempeño de tareas críticas para la seguridad, o condiciones médicas padecidas por el empleado.
(3) Según este párrafo (d) las personas a quienes puede suministrarse esta información incluyen al empleador, el SAP que evalúa al empleado como parte del procedimiento de reanudación de tareas (ver §40.293(g)), al Ministerio de Transporte de los EE.UU. u otro organismo federal de seguridad (*por ejemplo*, la Comisión Nacional de Seguridad de Transporte (NTSB),

o cualquier organismo estatal de seguridad según la ley estatal.
(e) El MRO también deberá advertir al empleado que después de informar a terceros sobre medicamentos utilizados por el empleado conforme a una receta médica legalmente válida bajo la Ley de Sustancias Controladas, el MRO otorgará un plazo de cinco días para que el médico que recetó los medicamentos se comunique con el MRO para determinar si la medicación puede cambiarse por otra para que el empleado sea apto médicamente o que no signifique un riesgo importante de seguridad. Si el MRO recibe dicha información del médico que recetó los medicamentos, deberá remitirla a aquellos terceros que previamente informó sobre los riesgos de seguridad por la anterior medicación del empleado.

§40.137 ¿En qué se basa el MRO para certificar resultados positivos por marihuana, cocaína, anfetaminas o PCP?

(a) El MRO deberá certificar un resultado confirmado como positivo por marihuana, cocaína, anfetaminas y/o PCP a menos que el empleado presente una explicación médica legítima que justifique la presencia de drogas o metabolitos de drogas en su sistema.
(b) En todos los casos, deberá ofrecer al empleado una oportunidad de presentar una explicación médica legítima.
(c) El empleado tendrá el deber de probar que existe una explicación médica legítima. El empleado deberá presentar toda información que demuestre la existencia de dicha explicación médica legítima al momento de la entrevista de certificación. El MRO podrá, a su discreción, extender por un máximo de cinco días el plazo otorgado al empleado para este fin, antes de certificar el resultado de la prueba, si considera que existe un fundamento razonable para creer que el empleado podrá reunir pruebas relevantes sobre una explicación médica legítima dentro de ese plazo.
(d) Si determina que existe una explicación médica legítima, deberá certificar el resultado como negativo. En caso contrario, el MRO deberá certificar el resultado de la prueba como positivo.
(e) Al determinar la existencia de una explicación médica legítima, el MRO podrá considerar el uso de medicación de origen extranjero por parte del empleado. El MRO deberá ejercer su juicio profesional según los siguientes principios:
(1) Puede existir una explicación médica legítima solamente respecto de una sustancia obtenida legalmente en un país extranjero.
(2) Puede existir una explicación médica legítima Sólo respecto de una sustancia de uso médico legítimo. La utilización de una droga de abuso (*por ejemplo,* heroína, PCP, marihuana) o cualquier otra sustancia (ver §40.151(f) y (g)) no considerada de uso médico legítimo no podrá considerarse fundamento de una explicación médica legítima, aunque la sustancia se obtenga legalmente en un país extranjero.
(3) El uso de la sustancia puede ser considerada fundamento de una explicación médica legítima sólo si se utiliza conforme a su propósito médico inherente.
(4) Aun si descubre que existe una explicación médica legítima conforme con este párrafo (e) y certifica un resultado como negativo, el MRO podrá ser responsable de deliberar con el empleador acerca de la aptitud para el trabajo (ver §40.327).

§40.139 ¿En qué se basa el MRO para certificar resultados de pruebas positivos por opiáceos?

Cuando recibe un informe de laboratorio positivo por opiáceos, el MRO deberá proceder del siguiente modo:
(a) Si el laboratorio detecta la presencia de 6-acetilmorfina (6-AM) en la muestra, el MRO deberá certificar el resultado como positivo.
(b) En ausencia de 6-AM, si el laboratorio detecta la presencia de morfina o codeína en un nivel igual o superior a 15.000 ng/ml, el MRO deberá certificar el resultado como positivo a menos que el empleado presente una explicación médica legítima por la presencia de la droga o metabolitos de la droga en su sistema, como es el caso con otras drogas (ver §40.137). La ingesta de productos alimenticios (*por ejemplo,* semillas de amapola) no deberá ser considerada una explicación médica legítima por la aparición de morfina o codeína en esas concentraciones.
(c) En todo otro resultado positivo por opiáceos, el MRO deberá certificarlo como positivo sólo si determina que existen pruebas clínicas de uso no autorizado de cualquier tipo de opio, opiáceo o derivado del opio (*es decir*, morfina, heroína o codeína), además de la muestra de orina.
(1) El MRO tiene la obligación de ejercer su mejor discreción y juicio profesional y ético para determinar si existen pruebas clínicas de uso no autorizado de opiáceos. A continuación se detallan ejemplos de información que el MRO puede considerar para emitir este juicio.
(i) Marcas recientes de agujas.
(ii) indicios psicológicos y en el comportamiento de intoxicación aguda o de abstinencia;
(iii) Historia clínica de uso no autorizado, lo suficientemente reciente como para haber producido el resultado de la prueba de laboratorio;
(iv) Uso de medicación de un país extranjero. Ver §40.137(e) para saber la manera de tomar esta determinación.
(2) A fin de establecer las pruebas clínicas enunciadas en los párrafos (c)(1)(i) y (ii) de este artículo, es esencial observar personalmente al empleado.
(i) Por este motivo, el MRO deberá realizar un examen personal del paciente o solicitar a otro profesional médico que realice dicho examen.
(ii) No se requiere un examen personal para establecer las pruebas clínicas enunciadas en los párrafos (c)(1)(iii) o (iv) de este artículo.
(3) Para considerarse fundamento de un resultado certificado como positivo por opiáceos, las pruebas clínicas reunidas deberán referirse a una droga encontrada por el laboratorio en la muestra. (Por ejemplo, si la prueba confirmó la presencia de codeína, y el empleado admite hacer uso no autorizado de hycrocodona, no se tiene fundamentos para certificar la prueba como positiva. La admisión debe estar referida a la sustancia encontrada.
(4) El MRO tiene el deber de probar la existencia de pruebas clínicas por el uso no autorizado de opiáceos según se detalla en este párrafo (c). Si no se puede probar dicha existencia (*por ejemplo*, no hay suficientes pruebas o historias clínicas), deberá certificar la prueba como negativa. El empleado no necesita demostrar al MRO que existe una explicación médica legítima si no se establecen pruebas clínicas.

§40.141 ¿Cómo obtiene el MRO información para la decisión de certificación?

El MRO debe proceder de la siguiente forma al momento de determinar la certificación:
(a) Deberá realizar una entrevista médica. Deberá revisar la historia clínica del empleado y demás factores biomédicos relevantes presentados por el empleado. Podrá indicar al empleado que se someta a otra evaluación por el MRO u otro facultativo.
(b) Si el empleado alega que la presencia de una droga o metabolito de droga en su muestra resulta del uso de una medicación recetada, el MRO deberá revisar todos los registros médicos y tomar todos los recaudos necesarios para certificar la autenticidad de todos los registros provistos por el empleado. Podrá contactar al médico del empleado u a otro personal médico relevante a fin de recabar mayor información.

§40.143 [Reservado]

§40.145 ¿En qué se basa el MRO para certificar resultados de pruebas positivos por adul-teración o sustitución?

(a) Cuando recibe un informe de laboratorio acerca de una muestra adulterada o sustituida, el MRO deberá tratar ese informe de la misma forma que trata un

informe de una prueba positiva por drogas o metabolito de drogas.
(b) Deberá cumplir con los mismos procedimientos aplicados para la certificación de una prueba positiva por drogas o a metabolitos de drogas (ver §40.129-40.135, 40.141, 40.151), excepto disposición en contrario mencionada en este artículo.
(c) En la entrevista de certificación, deberá explicar al empleado los hallazgos del laboratorio y plantearle las cuestiones o preguntas técnicas que podría plantearle el empleador.
(d) Deberá dar al empleado la oportunidad de presentar una explicación médica legítima acerca del resultado del laboratorio sobre la presencia del adulterante o la creatinina y la gravedad específica hallados en la muestra.
(e) El empleado tendrá el deber de probar que existe una explicación médica legítima.
(1) Para cumplir con dicha prueba respecto de una muestra adulterada, el empleado deberá demostrar que el adulterante hallado por el laboratorio se introdujo en la muestra por medios fisiológicos.
(2) Para cumplir con dicha prueba respecto de una muestra sustituida, el empleado deberá demostrar que orinó o pudo haber orinado, a través de medios fisiológicos, conforme a los criterios de creatina y gravedad especificados en §40.93(b).
(3) El empleado deberá presentar información que demuestre la existencia de dicha prueba al momento de la entrevista de certificación. El MRO podrá, a su discreción, extender, a un máximo de cinco días, el plazo otorgado al empleado para este fin, antes de certificar el resultado de la muestra, si considera que existen fundamentos razonables para creer que el empleado podrá producir pruebas relevantes respecto de una legítima explicación médica dentro de ese plazo.
(f) El MRO o el empleador no tienen la obligación de organizar, realizar o pagar estudios, análisis o exámenes para determinar la existencia de una explicación médica legítima.
(g) El MRO deberá ejercer su mejor juicio profesional para decidir si el empleado ha suministrado una explicación médica legítima.
(1) Si el MRO determina que la explicación del empleado no cuenta con fundamentos razonables acerca de la existencia de una explicación médica legítima, deberá informar al DER que la prueba fue certificada como una negativa a someterse a prueba por adulteración o sustitución, según corresponda.
(2) Si el MRO considera que la explicación del empleado presenta fundamentos razonables acerca de la existencia de explicación médica legítima, deberá ordenar al empleado que obtenga una nueva evaluación médica dentro de los cinco días establecidos en el párrafo (e)(3) de este artículo. Esta evaluación debe ser realizada por un médico matriculado (médico de “referencia”) aceptable por el MRO, con experiencia en los aspectos médicos expresados en la explicación del empleado. (El MRO podrá realizar esta evaluación si cuenta con la experiencia necesaria).
(i) El MRO o el empleador no tienen la obligación de buscar un médico de referencia ni de pagar sus honorarios. Sin embargo, a pedido del empleado, deberán brindarle toda la asistencia razonable para que el empleado encuentre dicho médico de referencia. La elección final de dicho médico de referencia es del empleado, siempre que el profesional resulte aceptable para el MRO.
(ii) El MRO deberá consultar con el médico de referencia y guiarlo respecto a sus obligaciones conforme con este artículo. Como parte de dicha consulta, el MRO deberá brindar al médico de referencia la información detallada a continuación:
(A) Que el empleado fue sometido a una prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., pero el laboratorio informó que la muestra fue adulterada o sustituida, lo que se considera como una negativa a someterse a la prueba;
(B) Las consecuencias de la negativa a realizarse una prueba de drogas según las reglamentaciones aplicables del Ministerio de Transporte de los EE.UU.;
(C) Que el médico de referencia debe cumplir con los requisitos de los párrafos (g)(3) a (g)(4) de este artículo; y
(D) Que el médico de referencia deberá remitir al MRO una dec lar ación fir m a da c o n sus recomendaciones.
(3) El médico de referencia deberá evaluar al empleado y considerar toda las pruebas presentadas por el empleado respecto de su explicación médica. Podrá también realizar pruebas adicionales para determinar la existencia de explicación médica legítima. Todo análisis de orina adicional deberá ser realizado en un laboratorio habilitado por el HHS.
(4) El médico de referencia deberá hacer una recomendación escrita al MRO sobre si el MRO debería determinar la existencia de una explicación médica legítima. El MRO deberá evaluar y considerar seriamente la recomendación del médico de referencia al decidir si existe una explicación médica legítima.
(5) Si el MRO determina que la existencia de una explicación médica legítima, deberá cancelar la prueba e informar a la ODAPC por escrito de la decisión y sus fundamentos (*por ej.*, los hallazgos del médico de referencia o pruebas presentadas por el empleado).
(6) Si el MRO determina que no existe una explicación médica legítima, deberá informar el resultado de la prueba al DER como una negativa certificada a someterse a prueba por adulteración o sustitución.
(h) A continuación se detallan ejemplos de tipos de pruebas que un empleado podría presentar para defender la explicación médica legítima de un resultado sustituido.
(1) Pruebas médicas válidas que demuestren que el empleado es capaz de producir orina fisiológicamente conforme a
los criterios de creatinina y gravedad especificados en §40.93(b).
(i) Para ser consideradas médicamente válidas, las pruebas deben haberse reunido según la metodología y los controles pertinentes con el fin de asegurar su validez y confiabilidad.
(ii) La afirmación del empleado de que sus características personales (*por ejemplo*, respecto de su raza, sexo, peso, dieta, condiciones laborales) son responsables del resultado sustituido no constituyen, de por sí, una explicación médica legítima. Para fundamentar la existencia de una explicación médica legítima, el empleado deberá presentar pruebas que demuestren que las citadas características personales tienen como resultado la producción fisiológica de orina conforme a los criterios de creatinina y gravedad especificados en §40.93(b).
(2) La información de una evaluación médica según el párrafo (g) de este artículo que pruebe que el individuo tiene una condición médica que causa la producción fisiológica de orina conforme a los criterios de creatinina y gravedad especificados en §40.93(b).
(i) Un descubrimiento o diagnóstico médico acerca de una determinada condición médica del empleado no constituye, de por sí, una explicación médica legítima.
(ii) Para fundamentar la existencia de una explicación médica legítima, el empleado debe demostrar que la condición médica citada resulta en la producción fisiológica de orina según los criterios de creatinina y gravedad especificados en §40.93(b).

§40.147 [Reservado]

§40.149 ¿Puede el MRO cambiar un resultado de prueba de drogas certificado como positivo o como negativa a someterse a prueba?

(a) El MRO puede cambiar un resultado certificado como positivo o como negativa a someterse a prueba sólo en las siguientes situaciones:

(1) Si el MRO ha reiniciado una certificación llevada a cabosin una entrevista con el empleado (ver §40.133(c)).
(2) Si recibe información, no disponible al momento de la certificación original, que demuestra que el laboratorio cometió un error al identificar (*por ej.*, un error de administrativo) o al realizar la prueba (*por ejemplo*, un negativo o positivo falso) en la muestra primaria o dividida del empleado. Por ejemplo, supongamos que el laboratorio originalmente informó un resultado positivo para el Empleado X y uno negativo para el Empleado Y. El MRO verificó los resultados según le fueron informados. Luego, el laboratorio le informó que confundió los dos resultados y X era realmente negativo, mientras que Y era positivo. El MRO deberá cambiar el resultado de X de positivo a negativo y contactar a Y para realizar una entrevista de certificación.
(3) Si dentro de los 60 días de la decisión original de certificación—
(i) El MRO recibe información que no pudo suministrársele al momento de la decisión y que demuestra que existe una explicación médica legítima para la presencia de droga(s) o metabolito(s) de droga(s) en la muestra del empleado; o
(ii) Si el MRO recibe pruebas nuevas o adicionales verosímiles que demuestran que existe una explicación médica legítima para un resultado adulterado o sustituido.
Ejemplo detallado en el Párrafo (a)(3): Si el médico del empleado entrega una receta médica válida que el empleado no tenía al momento de la certificación original, el MRO podrá cambiar el resultado de positivo a negativo, si concluye que la receta médica es una explicación médica legítima para la droga o metabolitos de droga encontrados en la muestra del empleado.
(4) Si el MRO recibe la información detallada en el párrafo (a)(3) de este artículo con posterioridad al período de 60 días, deberá consultar con LA ODAPC antes de cambiar el resultado.
(5) Cuando el MRO haya cometido un error administrativo e informado un resultado erróneo.
(b) Si el MRO cambia el resultado, deberá notificar inmediatamente al DER por escrito, según se especifica en §40.163-40.165.
(c) El MRO es la única persona autorizada a cambiar un resultado de prueba certificado, como por ejemplo un resultado certificado como positivo o la determinación de que un individuo se negó a someterse a prueba por adulteración o sustitución. Esto es así porque el MRO es el único con autoridad conferida por este capítulo para tomar decisiones médicas que resulten en una prueba certificada (por ejemplo, la determinación de si existió o no existió explicación médica legítima para el resultado de una prueba de laboratorio). Por ejemplo, no se permite que un árbitro cambie el juicio médico del MRO cuando el empleado no presentó una explicación médica legítima para un resultado positivo, adulterado o sustituido de su muestra.

§40.151 ¿Qué tiene prohibido realizar el MRO como parte del proceso de certificación?

Como parte del proceso de certificación, el MRO tiene prohibido realizar lo siguiente:
(a) No deberá considerar evidencias provenientes de pruebas de muestras de orina o de otros fluidos o tejidos (*por ej.*, sangre o muestras de cabellos) que no hayan sido recolectados o analizados de acuerdo con este capítulo. Por ejemplo, si un empleado informa al MRO que consultó a su médico, se hizo una prueba de orina, la envió a un laboratorio y recibió un resultado negativo o un resultado de una prueba de ADN que cuestiona la identidad de la muestra del Ministerio de Transporte de los EE.UU., el MRO deberá ignorar el resultado de dicha prueba.
(b) No es deber del MRO tomar decisiones sobre disputas entre el empleado y el recolector respecto de cuestiones ocurridas en el lugar de recolección que no estén contemplados en el CCF (por ejemplo, declaraciones acerca de que el recolector abandonó el lugar o dejó recipientes de orina abiertos al alcance de otras personas.
(c) No es deber del MRO determinar si el empleador debería haber ordenado la realización de una prueba. Por ejemplo, si un empleado le comunica al MRO que el empleador cometió un error al seleccionarlo para una prueba al azar o le indicó que se sometiera a una prueba por sospechas razonables o a una prueba posterior a un accidente sin los fundamentos pertinente según las reglamentaciones concernientes a drogas o alcohol del Ministerio de Transporte de los EE. UU. el MRO deberá informar al empleado que no puede tomar decisión alguna sobre dichas cuestiones.
(d) No es deber del MRO considerar explicaciones de resultados confirmados como positivos, adulterados o sustituidos que, aun si fueran ciertas, no constituirían una explicación médica legítima. Por ejemplo, un empleado podría decirle al MRO que alguien puso anfetaminas en su bebida en una fiesta, que sin advertirlo ingirió una masita con marihuana o que viajó en un automóvil cerrado con varias personas que fumaban crack. No es probable que el MRO pueda certificar los hechos de estas historias de ingestión pasiva o desconocida. Aun si fueran ciertas, dichas historias no constituyen una explicación médica legítima. En consecuencia, el MRO no deberá declarar una prueba como negativa fundada en una explicación de este tipo.
(e) El MRO no deberá certificar una prueba como negativa basándose en información que alegue que un médico recomendó al empleado el uso de una droga enunciada en el Anexo I de la Ley de Sustancias Controladas. (*por ej.*, según una ley estatal que implique autorizar tales recomendaciones, como las leyes de "marihuana médica" adoptadas por algunos estados).
(f) El MRO no deberá aceptar una declaración que alegue el consumo de hachís u otro producto no recetado relacionado con marihuana como fundamento para certificar como negativa una prueba de marihuana. Tampoco deberá aceptar una explicación similar respecto al consumo de té de coca como fundamento para certificar como negativo un resultado de una prueba de cocaína. El consumo o uso de dichos productos no constituye una explicación médica legítima.
(g) El MRO no deberá aceptar una afirmación de la existencia de una explicación médica legítima para la presencia de PCP o 6-AM en una muestra. No existen explicaciones médicas legítimas para la presencia de las sustancias mencionadas.
(h) El MRO no deberá aceptar, como explicación médica legítima para una muestra adulterada, que el empleado alegue que en la muestra se introdujo jabón, blanqueador o glutaraldehído por medios fisiológicos. No existen medios fisiológicos por los que estas sustancias puedan introducirse en una muestra.
(i) El MRO no deberá aceptar, como explicación médica legítima para una muestra sustituida, que el empleado afirme que puede producir orina sin creatinina detectable. No existen medios fisiológicos por los que una persona pueda producir una muestra de orina con esta característica.

§40.153 ¿Cómo el MRO notifica a los empleados sobre sus derechos a un análisis de la muestra dividida?

(a) Cuando haya certificado una prueba de drogas como positiva por una droga o metabolito de droga, o como negativa a someterse a prueba por adulteración o sustitución, el MRO deberá notificar al empleado de su derecho de hacer analizar la muestra dividida. Asimismo, deberá notificar al empleado sobre los procedimientos para solicitar la prueba de la muestra dividida.
(b) El MRO deberá informar al empleado que tiene 72 horas a partir del momento en que fue notificado para solicitar una prueba de la muestra dividida.
(c) El MRO deberá explicar al empleado la forma de comunicarse con el MRO para solicitar esta prueba. Deberá darle números telefónicos u otra información que permita al empleado llevar a cabo dicha solicitud. El MRO deberá poder recibir los llamados del empleado en todo momento durante el período de 72 horas (*por ej.*, utilizando un contestador automático que registre la hora de las llamadas cuando no haya nadie en la oficina para atender el teléfono.
(d) El MRO deberá informar al empleado que si realiza la solicitud dentro de las 72 horas, el empleador deberá asegurarse que la prueba se lleve a cabo y el empleado no deberá pagarla antes de que la prueba se realice. Deberá también informar al empleado que el empleador puede requerir el reembolso por el costo

de la prueba (ver §40.173).
(e) El MRO deberá advertir al empleado que no se autorizan pruebas adicionales de la muestra *por ej.*, (pruebas de ADN).

§40.155 ¿Qué deberá hacer el MRO cuando un resultado de prueba negativo o positivo tam-bién se encuentre diluido?

(a) Cuando el laboratorio informa que una muestra se encuentra diluida, el MRO deberá informar al DER que la muestra, además de ser negativa o positiva, se encuentra diluida.
(b) Deberá tildar el casillero "diluido" (Paso 6) de la Copia 2 del CCF.
(c) Cuando informa al DER de una muestra diluida, el MRO deberá informarle las obligaciones y opciones del empleador según se especifica en §40.197.

§40.157 [Reservado]

§40.159 ¿Qué hace un MRO cuando el resultado de una prueba de drogas no es válido?

(a) Cuando el laboratorio informa que el resultado de una prueba no es válido, el MRO deberá hacer lo siguiente:
(1) Debatir los resultados del laboratorio con un científico certificante para obtener mayor información específica.
(2) Contactarse con el empleado e informarle que la muestra no fue válida o contenía una sustancia indefinida que interfería con la prueba. Al contactarse con el empleado, deberá utilizar los procedimientos detallados en §40.131.
(3) Después de explicar las restricciones referidas a la divulgación (ver §40.135(d) y 40.327), el MRO debería averiguar sobre medicamentos que el empleado puede haber tomado que hayan interferido con algunas pruebas de inmunoensayo.
(4) Si el empleado ofrece una explicación razonable, el MRO deberá:
(i) Tildar el casillero "Prueba Cancelada" (Paso 6) de la Copia 2 del CCF y anotar "Resultado no válido" y "no se requiere recolección bajo observación directa" en la línea "Observaciones."
(ii) Informar al DER que la prueba se canceló, informar el motivo de la cancelación y que no se requiere tomar otra medida a menos que se requiera un resultado de prueba negativo (*es decir*, pruebas de admisión laboral, pruebas previas a la reanudación de tareas o pruebas de seguimiento).
(5) Si el empleado no puede dar una explicación y/o presentar u na receta médica válida para un medicamento que interfirió con la prueba de inmunoensayo, pero niega haber adulterado la muestra, el MRO deberá:
(i) Tildar el casillero "Prueba Cancelada" (Paso 6) de la Copia 2 del CCF y anotar "Resultado no válido" y "no se requiere recolección bajo observación directa" en la línea "Observaciones."
(ii) Informar al DER que la prueba se canceló, informar el motivo de dicha cancelación y que se debe realizar una segunda recolección, de forma inmediata, bajo observación directa.
(iii) Instruir al empleador para que se asegure que el empleado concurra al sitio de recolección habiendo sido notificado con la menor anticipación posible.
(b) EL MRO deberá informar de un resultado no válido sólo cuando tenga en su poder una copia legible de la Copia 1 del CCF. Asimismo, deberá tener la Copia 2 del CCF, una copia legible del mismo o toda otra copia del CCF con la firma del empleado.
(c) Si el empleado admite haber adulterado o sustituido la muestra, el MRO deberá, el mismo día, redactar y firmar su declaración respecto de lo expresado por el empleado. El MRO deberá luego informar una negativa a someterse a prueba, según se especifica en §40.163.

§40.161 ¿Qué hace el MRO cuando se rechaza una muestra para prueba de drogas?

Cuando el laboratorio informa que se rechaza la muestra (*ej.*, debido a un error fatal o no corregido), el MRO deberá proceder de la siguiente forma:
(a) Tildar el casillero "Prueba Cancelada" (Paso 6) de la Copia 2 del CCF y anotar el motivo en la línea "Observaciones."
(b) Informar al DER que se canceló la prueba, informar el motivo de dicha cancelación y que no se requiere tomar otra medida a menos que sea necesario un resultado de prueba negativo (*es decir*, pruebas de admisión laboral, pruebas previas al retorno a las tareas o pruebas de seguimiento).
(c) Sólo deberá informar una prueba cancelada por haberse rechazado el resultado cuando tenga en su poder una copia legible de la Copia 1 del CCF. Asimismo, deberá contar con la Copia 2 del CCF, una copia legible del mismo o toda otra copia del CCF con la firma del empleado.

§40.163 ¿Cómo informa el MRO los resultados de las pruebas de drogas?

(a) El MRO tiene la obligación de informar todos los resultados de pruebas de drogas al empleador.
(b) Deberá utilizar una fotocopia legible, fechada y sellada o firmada de la Copia 2 del CCF para informar los resultados.
(c) Si no informa los resultados de pruebas utilizando la Copia 2 del CCF, deberá redactar un informe escrito (por ejemplo, una carta) para cada resultado de pruebas. Este informe deberá, como mínimo, incluir la siguiente información:
(1) Nombre completo del empleado que realizó la prueba, según figura en el CCF;
(2) Número de identidad de la muestra del CCF y el número de seguridad social (SSN) o el documento de identidad del empleado;
(3) Razón por la que se indicó la prueba, si figura en el CCF (por ejemplo, al azar, o posterior a un accidente);
(4) Fecha de la recolección;
(5) Fecha en que el MRO recibió la copia 2 del CCF;
(6) Resultado de la prueba (*es decir*, positivo, negativo, diluido, negativa a someterse a prueba, prueba cancelada) y la fecha en que el MRO certifico el resultado;
(7) En caso de pruebas certificadas como positivas, los metabolitos /las drogas encontradas en la prueba;
(8) En caso de pruebas canceladas, el motivo de la cancelación; y
(9) En caso de negativas a someterse a prueba, el motivo de dicha negativa (*Ej.*, en el caso de un resultado adulterado, el nombre del adulterante).
(d) Como excepción a los requisitos de informe de los párrafos (b) y (c) de este artículo, el MRO podrá informar resultados negativos mediante un archivo electrónico de datos.
(1) Si el MRO informa resultados negativos mediante un archivo electrónico de datos, el informe deberá contener, como mínimo, la información detallada en el párrafo (c)de este artículo, según corresponda para resultados negativos.
(2) Asimismo, el informe deberá incluir el nombre, dirección y número telefónico del MRO, el nombre de toda otra persona que informe los resultados y la fecha de emisión del informe electrónico de resultados.

(e) El MRO deberá guardar en sus registros una copia fechada, sellada o firmada de la Copia 2 del CCF. Si no utiliza la Copia 2 para informar los resultados, deberá guardar una copia de la carta firmada o sellada y fechada además de la Copia 2 firmada o sellada y fechada. Si utiliza el archivo electrónico de datos para informar resultados negativos, deberá guardar una copia recuperable de dicho informe en un formato adecuado para ser inspeccionado y auditado por un representante del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(f) No deberá utilizar la Copia 1 del CCF para informar resultados de pruebas de drogas.
(g) No deberá dar valores cuantitativos al DER o al C/TPA respecto de resultados de pruebas de droga o de validez. Sin embargo, deber á su ministrar la información sobre la prueba en su poder a un SAP que lo consulte (ver §40.293(g)).

§40.165 ¿A quiénes el MRO remite los informes sobre los resultados de las pruebas de drogas?

(a) El MRO deberá informar todos los resultados de drogas al DER, excepto en las circunstancias detalladas en §40.345.
(b) Si el empleado elige recibir informes de resultados por medio de un C/TPA en carácter de intermediario según se especifica en §40.345, el MRO deberá informar los resultados a través del C/TPA designado.

§40.167 ¿Cómo se remiten al empleador los informes de los resultados sobre drogas del MRO?
El MRO, o C/TPA que remite los resultados de pruebas al empleador, deberá cumplir con los siguientes requisitos:
(a) Deberá informar los resultados de manera confidencial.
(b) El MRO deberá remitir al DER, el mismo día que el MRO certifique el resultado, o el siguiente día hábil, todos los resultados certificados como positivos, los resultados que requieran una recolección inmediata bajo observación directa, los resultados adulterados o sustituidos y otras negativas a someterse a prueba.
(1) La comunicación telefónica directa con el DER es el método preferido para informes inmediatos. La llamada telefónica deberá ser documentada de manera correcta (ver §40.163).
(2) El MRO es responsable de identificarse ante el DER y el DER deberá contar con los medios para confirmar su identidad.
(3) El informe del MRO remitido al empleador deberá incluir toda la información detallada en §40.163.
(c) El MRO deberá remitir su informe sobre pruebas certificadas al DER para que éste lo reciba dentro de los dos días posteriores a la certificación del MRO.
(1) Deberá enviar por fax, servicio de mensajería, correo o por medios electrónicos, una copia legible o una imagen de la Copia 2 sellada o firmada y fechada o del informe escrito (ver §40.163(b) y (c)).
(2) Los informes electrónicos (*es decir*, archivo de datos por computadora) sobre los resultados negativos no requieren una imagen de la Copia 2 ni del informe escrito.
(d) Al remitir los resultados de pruebas, el MRO o el C/TPA y el empleador deben asegurarse de la seguridad de la remisión y del acceso restringido a sistemas de transmisión, almacenamiento o recuperación.
(e) Los informes del MRO no están sujetos a modificación ni cambios realizados por otra persona que no sea el MRO, según se especifica en §40.149(c).

§40.169 ¿En qué otra parte de esta reglament-ación se encuentra información sobre la fun-ción del MRO y del proceso de certificación?

Se podrá encontrar mayor información sobre la función del MRO en varios artículos de este capítulo:
§40.3—Definición.
§40.47-40.49—Corrección de errores en formularios e instrumentos.
§40.67—Papel desempeñado en observaciones directas y otras pruebas atípicas.
§40.83—Manejo del laboratorio respecto de errores fatales y subsanables.
§40.97—Manejo del laboratorio respecto de resultados de pruebas y valores cuantitativos.
§40.99—Autorización a laboratorios para retener muestras por mayor tiempo.
§40.101—Relación con los laboratorios; formas de evitar conflictos de interés.
§40.105—Notificación de discrepancias en resultados de muestras ciegas.
§40.171—Solicitud de prueba de muestra dividida.
§40.187—Medidas relativas a resultados de pruebas de muestra dividida.
§40.193—Medidas a tomar en situaciones de “vejiga perezosa”.
§40.195—La función en la cancelación de pruebas. §40.199-40.203—Documentación de errores en pruebas.
§40.327—Confidencialidad y divulgación de información.
§40.347—Transmisión de registros.
§40.353—Relaciones con agentes de servicio.

Sección H — Pruebas de muestras divididas

§40.171 ¿Cómo solicita un empleado un análisis de una muestra dividida?

(a) Cuando el MRO notifica al empleado sobre un resultado certificado como positivo, o una negativa a someterse a prueba por adulteración o sustitución, el empleado cuenta con 72 horas posteriores a la notificación para solicitar una prueba de la muestra dividida. La solicitud puede ser verbal o por escrito. Si el empleado presenta esta solicitud al MRO dentro de las 72 horas, activa los requisitos de este artículo respecto de una prueba de la muestra dividida.
(b)(1) Si el empleado no solicitó una prueba de la muestra dividida dentro de las 72 horas, el empleado podrá presentar al MRO información que compruebe no pudo realizar la solicitud oportunamente por enfermedad, lesiones graves, falta de notificación del resultado, imposibilidad de comunicarse con el MRO (*por ej.*, no había nadie en la oficina y el contestador no funcionaba).
(2) SI el MRO determina, por la información brindada por empleado, que hubo un motivo legítimo para que el empleado no se contactara con el MRO dentro de las 72 horas, deberá ordenar la realización de la prueba de la muestra dividida, tal como si la solicitud se presentara en el plazo estipulado.

(c) Cuando el empleado oportunamente solicita una prueba de la muestra dividida según los párrafos (a) y (b) de este artículo, el MRO deberá notificar inmediatamente por escrito al laboratorio que analizó la muestra primaria y ordenarle que envíe la muestra dividida a un segundo laboratorio habilitado por el HHS. El MRO deberá, asimismo, documentar la fecha y hora de la solicitud del empleado.

§40.173 ¿Quién es responsable del pago de prue-bas de muestra dividida?

(a) El empleador deberá asegurarse (*ej.*, creando las correspondientes cuentas con laboratorios para pruebas de muestra dividida) que el MRO, el primer laboratorio y el segundo laboratorio desempeñen las funciones detalladas en §40.175-40.185 de manera oportuna, una vez que el empleado haya solicitado en el tiempo establecido la prueba de la muestra dividida.
(b) El emplea dor no deberá condicionar el cumplimiento de estos requisitos con el pago directo del empleado al MRO o al laboratorio o con el acuerdo del empleado de reembolsarle los costos de la prueba. Por ejemplo, si el empleador solicita al empleado que pague el costo total o parcial de la prueba de la muestra dividida, y el empleado no quiere o no puede hacerlo, el empleador deberá asegurarse que la prueba se realice oportunamente, aunque esto signifique que él deba pagarla.
(c) El empleador podrá solicitar al empleado el reembolso del costo parcial o total de la prueba de la muestra dividida (*por ej.*, a través de la política escrita de la empresa o de un acuerdo colectivo de negociación). Este capítulo no toma posición sobre quién paga el costo de la prueba en última instancia, siempre que el empleador se asegure que la prueba se realice de la forma requerida que los resultados se divulguen de manera adecuada.

§40.175 ¿Qué medidas toma el primer laboratorio respecto de una muestra dividida?

(a) El laboratorio donde llegan en primer lugar la muestra primaria y la dividida deberá controlar que la muestra dividida esté disponible para prueba.
(b) Si la muestra dividida no está disponible o parece ser insuficiente, el laboratorio deberá proceder de la siguiente forma:
(1) Continuar el proceso de prueba sobre la muestra primaria, como lo haría normalmente. Informar los resultados de la muestra primaria sin informar al MRO sobre la muestra dividida no disponible.
(2) Al recibir una carta del MRO que ordene el envío de la muestra dividida a otro laboratorio para ser analizada, deberá informar al MRO que la muestra dividida no está disponible para la prueba. El laboratorio deberá brindar la mayor información posible sobre la causa por la que la muestra dividida no está disponible.
(c) El laboratorio que analizó la muestra primaria no tiene autorización de abrir la muestra dividida bajo ninguna circunstancia (excepto que la muestra dividida sea nuevamente designada según se especifica en §40.83).
(d) Cuando el laboratorio reciba notificación por escrito del MRO indicando que deberá enviar la muestra dividida a otro laboratorio habilitado por el HHS, deberá remitir los siguientes ítems al segundo laboratorio:
(1) La muestra dividida en su frasco original, con el precinto intacto;
(2) Una copia de la solicitud escrita del MRO; y
(3) Una copia de la Copia 1 del CCF que identifica los metabolitos/las drogas o el criterio de validez a ser analizados.
(e) El laboratorio no deberá enviar al segundo laboratorio información sobre la identidad del empleado. la divulgación accidental de información no constituye, sin embargo, un error fatal.
(f) Esta sección no especifica quién decide sobre el laboratorio habilitado por el HHS que analizará la muestra dividida. Esa decisión se deja a las partes interesadas.

§40.177 Qué debe hacer el segundo laboratorio con la muestra dividida cuando es analizada para reconfirmar la presencia de una droga o metabolito de droga?

(a) El laboratorio que analiza la muestra dividida deberá analizarla en busca de las drogas o metabolitos de drogas detectados en la primera muestra.
(b) Esta prueba deberá realizarse sin considerar las concentraciones límite especificadas en §40.87.
(c) Si la prueba no reconfirma la presencia de drogas/ metabolitos de drogas informados como positivos en la muestra primaria, se deberán llevar a cabo pruebas de validez para determinar la razón por la que no se reconfirma la presencia de drogas o metabolitos de drogas. El segundo laboratorio deberá realizar las mismas pruebas de validez que realizaría sobre una muestra primaria, según se especifica en §40.91.
(d) Asimismo, si la prueba no reconfirma la presencia de drogas/metabolitos de drogas o criterios de validez informados en la muestra primaria, el laboratorio podrá remitir la muestra o una alícuota de la misma a otro laboratorio habilitado por el HHS, que realizará una nueva prueba de reconfirmación.

§40.179 ¿Qué debe hacer el segundo laboratorio con la muestra dividida cuando es analizada para reconfirmar un resultado de prueba adulterada?

El laboratorio que analiza la muestra dividida deberá analizarla para detectar el adulterante detectado en la muestra primaria, utilizando los criterios especificados en §40.95, de la misma manera que lo haría con una muestra primaria. El resultado de la muestra primaria quedará reconfirmado si la muestra dividida satisface dichos criterios.

§40.181 ¿Qué debe hacer el segundo laboratorio con la muestra dividida cuando es analizada para reconfirmar un resultado de prueba sustituida?

El laboratorio que analiza la prueba dividida deberá hacerlo utilizando los criterios especificados en §40.93(b), de la misma manera que lo haría con una muestra primaria. El resultado de la muestra primaria quedará reconfirmado si la muestra dividida satisface dichos criterios.

§40.183 ¿Qué información brindan los laborato-rios al MRO sobre los resultados de muestras divididas?

(a) El laboratorio responsable de analizar la muestra dividida deberá informar los resultados de la prueba tildando el casillero “Reconfirmado” o el casillero “No Reconfirmado” (Paso 5(b)) de la Copia 1 del CCF.
(b) Si tilda el casillero “No reconfirmado”, deberá incluir una de las siguientes declaraciones (según corresponda) en la línea “Motivo” (Paso 5(b)).
(1) “Droga(s)/Metabolit o (s) de Droga(s) No Detectados.”
(2) “Adulterante no encontrado según los criterios.”

(3) “Muestra no compatible con los criterios de sustitución (especificar creatinina, gravedad específica o ambos)”
(4) “Muestra no disponible para prueba.”
(c) El científico certificante del laboratorio deberá escribir su nombre, firmar y anotar la fecha en el CCF.

§40.185 ¿Que métodos de información y a quiénes debe una laboratorio informar sobre los resultados de muestras divididas?

(a) El laboratorio que analice la muestra dividida deberá informar los resultados directamente al MRO y solamente a éste, en su lugar de trabajo. No deberá informar los resultados al DER o a través de él ni de otro agente de servicio (*por ej*., C/TPA).
(b) El laboratorio deberá enviar por fax, servicio de mensajería, correo o medios electrónicos una imagen o copia legible del CCF completo y firmada por el científico certificante.
(c) Deberá remitir el resultado inmediatamente al MRO, preferentemente el mismo día que se firma y divulga el resultado, o el siguiente día hábil.

§40.187 ¿Qué hace el MRO con los resultados de los laboratorios de las muestras divididas?

El MRO deberá tomar las siguientes medidas cuando un laboratorio le envíe los siguientes resultados de pruebas de muestra dividida:
(a) **Reconfirmado.** (1) En el caso de una prueba reconfirmada como positiva por droga o metabolito de droga, deberá informar la reconfirmación al DER y al empleado.
(2) En el caso de un resultado reconfirmado como adulterado o sustituido, deberá informar al DER y al empleado que la muestra fue adulterada o sustituida, ambos casos considerados una negativa a someterse a prueba. Por lo tanto, el resultado final será “Negativa a someterse a prueba.”
(b) **No Reconfirmado: Droga(s)/Metabolito(s) de Droga(s) No Detectados.** (1) Informar al DER y al empleado que ambas pruebas deberán ser canceladas.
(2) Utilizando el formato enunciado en el Apéndice D de este capítulo, informar a la ODAPC sobre la no reconfirmación.
(c) **No Reconfirmado: Criterios de adulteración o Sustitución (según corresponda) No Reunidos.**
(1) Informar al DER y al empleado que ambas pruebas deberán ser canceladas.
(2) Utilizando el formato enunciado en el Apéndice D de este capítulo, informar a la ODAPC de la no reconfirmación.
(d) **No Reconfirmado: Muestra no Disponible para Prueba.** (1) Informar al DER y al empleado que ambas pruebas deberán ser canceladas, e informar el motivo de la cancelación.
(2) Indicar al DER que asegure la recolección inmediata de otra muestra del empleado bajo observación directa, sin informar al empleado sobre dicha recolección hasta el momento inmediato anterior de realizarla.
(3) Utilizando el formato enunciado en el Apéndice D de este capítulo, informar a la ODAPC de la no reconfirmación.
(e) **No Reconfirmado: Resultados de Muestra No Válidos.**
(1) Informar al DER y al empleado que ambas pruebas deberán ser canceladas, e informar el motivo de la cancelación.
(2) Indicar al DER que deberá realizar una recolección inmediata de otra muestra bajo observación directa, sin informar al empleado que se realizará esta recolección hasta el momento inmediato anterior de realizarla.
(3) Utilizando el formato especificado en el Apéndice D de este capítulo, informar a la ODAPC de la no reconfirmación.
(f) **No Reconfirmado: Muestra Dividida Adulterada.**
(1) Contactar al empleado e informarle que el laboratorio ha determinado que su muestra dividida está adulterada.
(2) Cumplir con los procedimientos especificados en §40.145 para determinar si existe una explicación médica legítima para la adulteración descubierta por el laboratorio.
(3) Si el MRO determina que existe una explicación médica legítima para el resultado adulterado, informar al DER y al empleado que la prueba está cancelada. (3) Utilizando el formato enunciado en el Apéndice D de este capítulo, informar el resultado a la ODAPC.
(4) Si determina que no existe una explicación médica legítima para el resultado adulterado, el MRO deberá tomar las medidas detalladas a continuación:
(i) Informar al DER y al empleado que la prueba fue certificada como una negativa a someterse a prueba. Informar al empleado que cuenta con 72 horas para solicitar una prueba de la muestra primaria para determinar si el adulterante detectado en la muestra dividida también está presente en la muestra primaria.
(ii) Salvo que la solicitud sea para una prueba de la muestra primaria y se haga al laboratorio que analizó la
muestra primaria, el MRO deberá cumplir con los procedimientos establecidos en §40.153, 40.171, 40.173, 40.179, y 40.185.
(iii) El laboratorio que analice la muestra primaria para reconfirmar la presencia del adulterante detectado en la muestra dividida deberá informar el resultado al MRO con una fotocopia (enviada por fax, correo, servicio de mensajería, o escaneada) de la Copia 1 del CCF.
(iv) Si la prueba de la muestra primaria reconfirma la adulteración de la muestra dividida, el MRO deberá informar el resultado como una negativa a someterse a prueba, según se especifica en §40.187(a)(2).
(v) Si la prueba de la muestra primaria no reconfirma la adulteración detectada en la muestra dividida, el MRO deberá cancelar la prueba. En el caso mencionado, deberá cumplir con los procedimientos del párrafo (e) de este artículo.
(g) Escribir su nombre, firmar y poner la fecha (Paso 7) en la Copia 2 del CCF.
(h) Enviar una copia legible de la Copia 2 del CCF (o una carta fechada y firmada, ver §40.163) al empleador y guardar una copia en sus registros. Remitir el documento según se especifica en §40.167.

§40.189 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar mayor información sobre muestras divididas?

Se puede encontrar mayor información sobre muestras divididas en varios artículos de este capítulo:
§40.3—Definición.
§40.65—Cantidad de muestra dividida.
§40.67—Prueba bajo observación directa cuando la muestra dividida no está disponible.
§40.71-40.73—Procedimiento de recolección de muestras divididas.
§40.83—Ingreso al laboratorio de Muestras Divididas. §40.99—Retención del laboratorio de muestras divididas.
§40.103—Muestras ciegas divididas.
§40.153—Notificación del MRO a los empleados sobre pruebas de muestra dividida.
§40.193 y 40.201—Medidas tomadas por el MRO frente a muestras divididas insuficientes o no disponibles.
Apéndice D del Capítulo 40—Formato del Informe de muestra dividida no reconfirmada.

Sección I — Problemas con pruebas de drogas

§40.191 ¿Qué es una negativa a someterse a una prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., y cuales son sus consecuencias?

(a) Se considerará que un empleado se ha negado a someterse a una prueba de drogas si:
(1) No se presenta a ninguna prueba (excepto a una prueba de admisión laboral) dentro de un período razonable determinado por el empleador y de acuerdo con las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU., con posterioridad a la notificación por el empleador. Esto incluye la negativa de un empleado (incluido un operador propietario) de presentarse a la prueba cuando es notificado por el C/TPA (ver §40.61(a));
(2) *No permanece en el lugar de prueba hasta la finalización del proceso de prueba; teniendo en cuenta que,* un empleado que abandona el lugar de prueba antes del comienzo del proceso de prueba (ver §40.63(c)) en el caso de una prueba de admisión laboral, no se considera que se ha negado a someterse a prueba;
(3) Se niegue a proveer una muestra de orina para cualquier prueba de drogas requeridas en este capítulo o en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.; *teniendo en cuenta que,* el empleado que no la provea por haber dejado el lugar de la prueba antes de comenzar (ver §40.63(c)) la prueba de admisión laboral no se considera que se ha negado a someterse a prueba;
(4) En el caso de una recolección para prueba de drogas bajo observación directa o supervisión, no se permite la observación o supervisión de la producción de la muestra (ver §40.67(l) y 40.69(g));
(5) Se niega a proveer una cantidad de orina suficiente, según se le indicó, y el médico ha evaluado y determinado que no existe una explicación médica pertinente para tal negativa (ver §40.193(d)(2));
(6) Se niega a someterse a una segunda prueba que el empleador o el recolector le solicitó o no se presenta a la misma.
(7) Se niega a someterse a un examen o evaluación médica según le indicó el MRO como parte del proceso de certificación, o según le indicó el DER conforme a §40.193(d). En el caso de una prueba de drogas para el ingreso al empleo, se considerará que el empleado se negó a someterse a prueba sólo si la prueba de admisión laboral se realiza luego de una oferta eventual de empleo; o
(8) No coopera con ninguna parte del proceso de prueba (*ej.*, se niega a vaciar los bolsillos cuando el recolector se lo indique, o se comporte de forma agresiva y altere el proceso de recolección.
(b) Si el MRO informa un resultado del empleado certificado como adulterado o sustituido, se considerará que el empleado se ha negado a someterse a una prueba de drogas.
(c) Si un empleado se niega a realizar una prueba de drogas incurrirá en las consecuencias mencionadas en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. debido a una infracción a las reglamentaciones mencionadas.
(d) Cuando un empleado se niegue a participar en la parte de la prueba en la que participa el MRO o el recolector, el MRO o recolector deberá documentar la negativa en el CCF (en el caso del recolector, deberá anotar el nombre del empleado en la Copia 2 del CCF) e inmediatamente notificar al DER por cualquier medio (*por ej.*, teléfono o fax seguro) que asegure que esta notificación de negativa será recibida inmediatamente. El médico de referencia (*por ej.*, médico que evalúa una “vejiga perezosa” o una supuesta explicación médica legítima de una prueba de validez) deberá notificar al MRO quien, a su vez, notificará al DER.
(1) El recolector deberá anotar la negativa en la línea “Observaciones” (Paso 2), y fechar y firmar el CCF.
(2) El MRO deberá tildar el casillero “se negó a someterse a prueba porque” (Paso 6) de la Copia 2 del CCF y luego anotar el motivo en la línea “Observaciones.” A continuación, deberá firmar y fechar el CCF.
(e) Cuando el empleado se niega a someterse a una prueba o a firmar un formulario ajeno al Ministerio de Transporte de los EE.UU., no se considera una negativa a someterse a una prueba perteneciente a dicho Ministerio. No existen consecuencias conforme a las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. por negarse a someterse a pruebas ajenas al Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.193 ¿Qué ocurre cuando un empleado no pro-duce la suficiente cantidad de orina para una prueba de drogas?

(a) Este artículo especifica los procedimientos para situaciones en las que un empleado no produce una cantidad suficiente de orina para una prueba de drogas (*esto es.*, 45 ml de orina).
(b) El recolector deberá proceder de la siguiente forma;
(1) Descartar la muestra insuficiente, excepto cuando ésta no estuviera dentro de los límites de temperatura o mostrara signos de adulteración o alteración (ver §40.65(b) y (c)).
(2) Solicitar al empleado que beba un litro y medio de líquido, distribuido razonablemente en un período de hasta tres horas, o hasta que el individuo haya producido una muestra de orina suficiente. Si el empleado se niega a beber, no se considerará como una negativa a someterse a prueba. El recolector deberá documentar en la línea de Observaciones del CCF (Paso 2) e informar al empleado la hora en que comienza y termina el período de tres horas.
(3) Si el empleado se niega a intentar proporcionar una nueva muestra de orina o abandona el lugar de recolección antes de la finalización del proceso de recolección, el recolector deberá suspender la recolección, hacer la notación pertinente en la línea “Observaciones” del CCF (Paso 2) y notificar al DER inmediatamente. Este caso se considerará como una negativa a someterse a prueba.
(4) Si el empleado no produce una muestra suficiente dentro de las tres horas desde el primer intento fallido a tal fin, el recolector deberá suspender la recolección, hacer la anotación pertinente en la línea “Observaciones” del CCF (Paso 2) y notif icar inmediatamente al DER.
(5) Enviar la Copia 2 del CCF al MRO y la Copia 4 al DER. El recolector deberá enviar por fax u otro medio las copias al MRO y al DER dentro de las 24 horas o al siguiente día hábil.
(c) Cuando el recolector informa al DER que el empleado no ha producido una cantidad suficiente de orina (ver párrafo (b)(4) de este artículo), el DER, después de consultar con el MRO, deberá indicar al empleado que obtenga, dentro de los cinco días hábiles, una evaluación realizada por un médico matriculado, pasible de aceptación por el MRO, con experiencia en las cuestiones médicas relativas a la imposibilidad del empleado de producir una muestra suficiente de orina. (El MRO podrá llevar a cabo esta evaluación si cuenta con la experiencia necesaria.)
(1) Si otro médico realiza la evaluación, el MRO deberá suministrarle la información y las instrucciones siguientes:
(i) Que se le solicitó al empleado una prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., pero no pudo producir la cantidad de orina suficiente para la prueba;

(ii) Las consecuencias de la negativa a someterse a una pr ueba de drogas establecidas en las reglamentaciones pertinentes del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

(iii) Que el médico de referencia deberá cumplir con los requisitos de los párrafos (d) a (g) de este artículo.
(2) [Reservada]
(d) El médico de referencia que realiza esta evaluación deberá recomendar al MRO que tome una de las siguientes determinaciones:
(1) Una condición médica impide, o con un alto grado de probabilidad pueda impedir, que un empleado produzca una cantidad de orina suficiente. Si el MRO acepta esta recomendación, deberá:
(i) Tildar "Prueba Cancelada" (Paso 6) del CCF; y
(ii) Firmar y anotar la fecha en el CCF.
(2) No existen fundamentos adecuados para determinar que una condición médica impida, o con un alto grado de probabilidad pueda impedir, que un empleado produzca una cantidad de orina suficiente. Si el MRO acepta esta recomendación, deberá:
(i) Tildar "Negativa a someterse a prueba porque" (Paso 6) del CCF y asentar el motivo en la línea de observaciones; y
(ii) Firmar y anotar la fecha en el CCF.
(e) Conforme con este párrafo, una condición médica incluye una condición fisiológica comprobable (*por ej*., una disfunción del sistema urinario) o un desorden psicológico pre-existente documentado, pero no incluye una afirmación infundada de "ansiedad" o deshidratación.
(f) El médico de referencia, luego de finalizar la evaluación, deberá suministrar al MRO una declaración po r escrito d e sus re co mendaciones con la correspondiente justificación. El médico no deberá incluir en su declaración información detallada de la condición médica del empleado ajena a la necesaria para explicar sus conclusiones.
(g) Si el médico de referencia a cargo de dicha evaluación en el caso de una prueba de admisión laboral, determina que la condición médica del empleado es una incapacidad grave y permanente, o de largo plazo que muy probablemente impida al empleado producir suficiente cantidad de orina por un plazo largo o indeterminado, deberá explicar su determinación y los fundamentos pertinentes en la declaración escrita que envíe al MRO. El MRO, al recibir este informe, deberá cumplir con los requisitos enunciados en §40.195, según corresponda.
(h) El MRO deberá considerar y evaluar seriamente las recomendaciones del médico de referencia al determinar si el empleado padece una condición médica que impide, o muy probablemente pueda impedir, la producción de una cantidad suficiente de orina. Deberá informar de su decisión al DER, por escrito, a la mayor brevedad posible.
(i) El empleador, cuando recibe un informe del MRO indicando que una prueba se canceló conforme al párrafo (d)(1) de este artículo, no deberá tomar ninguna otra medida respecto del empleado. El empleado permanecerá en el grupo de pruebas al azar.

§40.195 ¿Qué ocurre cuando una persona no puede producir una cantidad de orina sufi-ciente para una prueba de admisión laboral, de seguimiento o de retorno a sus tareas por prob-lemas médicos permanentes o de largo plazo?

(a) Este artículo se refiere a una situación en la que un empleado padece una condición médica que le impide producir una muestra suficiente para una prueba de admisión laboral, de retorno a sus tareas o de seguimiento, y la condición implica una discapacidad permanente o de largo plazo. En dicha situación, el MRO deberá proceder de la siguiente forma:
(1) Deberá determinar si existen pruebas clínicas de que el individuo consume drogas ilegales. Deberá tomar esta decisión realizando personalmente o indicando a otro que realice una evaluación médica, y consultando con el médico del empleado y/o con el médico que realizó la evaluación conforme a §40.193(d).
(2) Si el MRO no realiza personalmente la evaluación médica, deberá asegurarse de que sea realizada por un médico matriculado que considere apto.
(3) Conforme a este artículo, el MRO o el médico a cargo de la evaluación podrá llevar a cabo una prueba alternativa (*por ej.*, de sangre) como parte de los procedimientos médicos pertinentes para determinar si se puede comprobar clínicamente el consumo de drogas.
(b) Si la evaluación médica no revela pruebas clínicas de consumo de drogas, el MRO deberá informar al empleador el resultado como negativo, y hacer las anotaciones pertinentes sobre los resultados de la evaluación realizada conforme a §40.193(d) y de toda otra evaluación médica. Este informe deberá justificar la decisión de que existe una condición médica permanente o de largo plazo que impide la producción de una muestra de orina suficiente y que justifique la decisión de que no existen signos o síntomas de consumo de drogas.
(1) Tildar "Negativo" (Paso 6) en el CCF.
(2) Firmar y anotar la fecha en el CCF.
(c) Si la evaluación médica revela pruebas clínicas de consumo de drogas, el MRO deberá informar al empleador que se canceló la prueba, y hacer las anotaciones pertinentes a los resultados de la evaluación realizada conforme a §40.193(d) y de toda otra evaluación médica realizada. Este informe deberá expresar la existencia de una condición médica permanente o de largo plazo que impide la producción de una muestra de orina suficiente y que justifique la decisión sobre la existencia de signos o síntomas de consumo de drogas. Al tratarse de una prueba cancelada, no satisface los propósitos de una prueba negativa (*es decir*, el empleador no está autorizado a permitir al empleado que comience o reanude sus tareas críticas para la seguridad, puesto que se necesita una prueba negativa para tal fin.).
(d) Conforme a este artículo, se consideran condiciones médicas permanentes o de largo plazo todas aquellas anormalidades fisiológicas, anatómicas o psicológicas documentadas como preexistentes al momento del intento de recolección, y consideradas no curables por largo tiempo o permanentemente.
(1) Ejemplos de estas condiciones incluirían la destrucción (por cualquier causa) del sistema de filtración glomerular que causase una falla renal; rotura traumática del tracto urinario o un grave desorden psiquiátrico que afecte el aparato genito-urinario.
(2) Diversas condiciones agudas o temporarias tales como cistitis, uretritis o prostatitis, si bien pueden interferir en la recolección por un plazo determinado, no pueden recibir la misma consideración excepcional que las condiciones permanentes o de largo plazo enunciadas en el párrafo (d)(1) de este artículo.

§40.197 ¿Qué ocurre cuando un empleador recibe un informe de muestra diluida?

(a) Si el MRO informa al empleador que una prueba de drogas positiva estaba diluida, el empleador deberá considerarla como prueba certificada como positiva. No deberá indicar al empleado que se someta a otra prueba basándose en el hecho de que la muestra estaba diluida.
(b) Si el MRO informa al empleador que una prueba de drogas negativa estaba diluida, el empleador podrá instar al empleado a que se someta inmediatamente a otra prueba, pero no está obligado a hacerlo. Dichas recolecciones no deberán hacerse bajo observación directa, a menos que exista otro fundamento para el uso de la observación directa (ver §40.67(b) y (c)).

(c) Se deberá tratar a todos los empleados de igual forma respecto de esta cuestión. Por ejemplo, el empleador no podrá someter a algunos empleados a una nueva prueba y a otros no. Podrá, sin embargo, establecer políticas distintas según los diferentes tipos de pruebas (*por ej.*, realizar nuevas pruebas en las situaciones de admisión laboral, pero no en situaciones de pruebas al azar). El empleador deberá previamente informar a los empleados las decisiones tomadas.
(d) Si insta al empleado a someterse a otra prueba, deberá asegurarse de que el empleado sea notificado, con la menor antelación posible, que deberá concurrir al lugar de recolección.
(e) Si insta al empleado a someterse a otra prueba, el resultado de la segunda prueba –no el de la prueba original—será la prueba que se registre, y el empleador considerará sólo esta prueba conforme a lo establecido en este capítulo.
(f) Si el empleador solicita al empleado la realización de una nueva prueba y la segunda también resulta negativa y diluida, el empleador no podrá instar al empleado a someterse a una tercera prueba debido a que la segunda estaba diluida.
(g) Si insta al empleado a someterse a otra prueba y éste se niega a hacerlo, el empleado se ha negado a una prueba conforme a este capítulo y a las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.199 ¿Qué problemas hacen que siempre se cancele una prueba de drogas?

(a) Cuando el laboratorio descubre un error fatal al procesar las muestras entrantes (ver §40.83), el laboratorio le informará al MRO que la muestra ha sido "Rechazada para Prueba" y anotará el motivo de dicho rechazo. Siempre se deberá cancelar este tipo de prueba.
(b) Los siguientes se consideran "errores fatales":
(1) No figura el nombre del recolector *y* No figura la firma del recolector.
(2) Los números de identificación de la muestra en el frasco no coinciden con los números en el CCF;
(3) El precinto del frasco con la muestra está roto o muestra signos de alteración, (y no es posible designar nuevamente una muestra dividida, ver §40.83(g)); y
(4) Debido a pérdidas u otras causas, no hay suficiente cantidad de orina para análisis en el frasco con la muestra primaria y las muestras no pueden designarse nuevamente (ver §40.83(g)).
(c) Deberá informar el resultado según se especifica en §40.161.

§40.201 ¿Cuáles son los problemas que siempre causan la cancelación de una prueba de drogas y puede requerirse otra recolección?
El MRO deberá cancelar una prueba de drogas cuando el laboratorio informe que se ha ocurrido cualquiera de los siguientes problemas: Deberá informar al DER que la prueba fue cancelada. Asimismo, el MRO deberá instar al DER a asegurarse de que se realice inmediatamente una nueva recolecc ión , si corresponde conforme a los procedimientos aplicables enunciados en los párrafos (a) a (e) de este artículo.
(a) El laboratorio informa de un "Resultado No Válido". El MRO deberá cumplir con los procedimientos correspondientes enunciados en §40.159 (puede requerirse una recolección bajo observación directa).
(b) El laboratorio informa un resultado como "Rechazado para Prueba". El MRO deberá cumplir con los procedimientos correspondientes enunciados en §40.161 (puede requerirse una recolección).
(c) La prueba realizada por el laboratorio sobre la muestra primaria resulta positiva y el resultado de la muestra dividida resulta "No Reconfirmado." Droga(s)/ Metabolito(s) de Droga(s) No Detectados". El MRO deberá cumplir con los procedimientos correspondientes enunciados en §40.187(b) (no se requiere recolección en este caso).
(d) El resultado de la prueba realizada por el laboratorio sobre la muestra primaria es adulterado o sustituido y el laboratorio informa que la muestra dividida resulta en "No contiene adulterante según criterios" o como muestra no conforme a los criterios de sustitución, según corresponda. El MRO deberá cumplir con los procedimientos pertinentes enunciados en §40.187(c) (no se requiere una recolección en este caso).
(e) La prueba realizada por el laboratorio sobre la muestra primaria resultó positiva, adulterada o sustituida y la muestra dividida no está disponible para ser analizada. El MRO deberá cumplir con los procedimientos pertinentes enunciados en §40.187(c) (en este caso se requiere una recolección bajo observación directa).
(f) El médico a cargo de la evaluación determinó que existe una explicación médica aceptable por la que el empleado no pudo producir una cantidad suficiente de orina. El MRO deberá cumplir con los procedimientos pertinentes enunciados en §40.193 (d)(1) (no se requiere una recolección en este caso).

§40.203 ¿Qué problemas ocasionan la cancelación de una prueba de drogas a menos que se los subsane?

(a) Cuando el laboratorio detecta un "error subsanable" al procesar las muestras entrantes (ver §40.83), el laboratorio deberá intentar subsanar dicho error. Si el laboratorio no logra subsanarlo, informará al MRO que la muestra ha sido "Rechazada para Prueba" (explicando el motivo).
(b) El siguiente es un "error subsanable" que los laboratorios deberán intentar corregir: No está presente la firma del recolector en la declaración de certificación del CCF.
(c) Cuando el MRO detecta un "error subsanable" durante la revisión del CCF, deberá cancelar la prueba a menos que subsane dicho error.
(d) Los siguientes constituyen errores subsanables que el MRO deberá intentar corregir:
(1) No está presente la firma del empleado en la declaración de certificación a menos que figure en la línea "Observaciones" del CCF la falta o negación de firmar por parte del empleado.
(2) No está presente la firma del científico certificante en la copia del laboratorio del CCF relativa a un resultado positivo, adulterado, sustituido o no válido.
(3) El recolector utilizó para la prueba un formulario no Federal o un formulario Federal vencido. Este error puede subsanarse según los procedimientos especificados en §40.205(b)(2), siempre que el proceso de prueba ha ya sido realiza do conforme a los procedimientos de este capítulo en un laboratorio habilitado por el HHS. Durante el período que va del 1 de agosto al 31 de octubre de 2001, el MRO no deberá cancelar una prueba debido al uso de un formulario Federal vencido. A partir del 1 de noviembre de 2001, si no se corrige el problema, la prueba deberá ser cancelada.

§40.205 ¿Cómo se corrigen los problemas en las pruebas de drogas?

(a) El recolector tiene la obligación de tratar de terminar satisfactoriamente el proceso de recolección para cada empleado.
(1) Si, durante o inmediatamente después del proceso de recolección, el recolector detecta un error que impide la finalización de una prueba de validación o una recolección (*por ej.*, un error de procedimiento o administrativo), deberá tratar de corregir el problema a la brevedad, si fuera factible. Podrá realizar otra recolección como parte de este intento.

(2) Si se requiere otra recolección, deberá comenzarla a la brevedad posible, utilizando un CCF y un equipo de recolección nuevos.
(b) Si el recolector, el laboratorio, el MRO, el empleador u otra persona que implementa estas reglamentaciones sobre pruebas de drogas, detecta un problema subsanable (ver §40.203) pero que no ha sido aún subsanado conforme al párrafo (a) de este artículo, deberá tomar todas las medidas viables para corregir dicho problema a fin de que la prueba no sea cancelada.
(1) Si el problema deriva de una omisión en la información requerida, la persona responsable de suministrarla deberá dar la información faltante por escrito junto con una declaración que exprese que dicha información es verdadera y precisa. Por ejemplo, si un recolector se ol vid a de anot ar en la línea "Observaciones" del CCF que el empleado no firmó la certificación. Deberá, una vez detectado el problema, redactar una declaración firmada que certifique que el empleado no firmó o se negó a firmar la certificación y que dicha declaración es verdadera y precisa. Deberá remitir dicha información el mismo día que el problema le haya sido notificado a través de correo o fax.
(2) Si el problema es el uso de un formulario no Federal o un formulario Federal vencido, deberá firmar una declaración (es decir un memorándum para el registro). El mismo deberá expresar que el formulario incorrecto contiene toda la información necesaria para una prueba de drogas válida del Ministerio de Transporte de los EE.UU., y que se ut ili zó inadvertidamente o como el único medio de realizar una prueba en circunstancias fuera de su control. La declaración deberá asimismo enumerar las medidas tomadas para prevenir la futura utilización de formularios no Federales o Federales vencidos para pruebas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Para corregir este error, la prueba de la muestra deberá haber sido analizada en un laboratorio habilitado por el HHS conforme a los requisitos mencionados en este capítulo. Deberá enviar esta información el mismo día que el problema le haya sido notificado, a través de correo o fax.
(3) Deberá guardar la documentación escrita de un error en el CCF.
(4) Deberá marcar el CCF de forma tal (*por ej.*, un sello de corrección) que sea evidente en la cara del CCF que se ha subsanado el error.
(c) Si no se ha subsanado el error, el MRO deberá cancelar la prueba.

§40.207 ¿Cuál es el efecto de una prueba de drogas cancelada?

(a) Una prueba de drogas cancelada no es ni positiva ni negativa.
(1) El empleador no deberá vincular una prueba cancelada con las consecuencias de una prueba positiva u otra infracción a la reglamentación respecto de pruebas de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*por ej.*, remover de una tarea crítica para la seguridad).
(2) El empleador no deberá utilizar una prueba cancelada como una prueba negativa con el propósito de autorizar al empleado la realización de funciones sensibles a la seguridad (*es decir*, en el caso de admisión laboral, retorno a las tareas o pruebas de seguimiento).
(3) Sin embargo, el empleador no deberá ordenar una recolección a un empleado debido a que la prueba ha sido cancelada, excepto en los casos citados en el párrafo (a)(2) de este artículo u otras disposiciones de este capítulo que requieren de otra prueba (*por ejemplo*, §40.159(a)(5) y 40.187(b)).
(b) Una prueba cancelada no cuenta respecto del cumplimiento de los requisitos del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*por ejemplo*, ser aplicada en el número de pruebas requeridas para que un empleador cumpla con el índice mínimo de pruebas aleatorias).
(c) Una prueba del Ministerio de Transporte de los EE.UU. cancelada no constituye fundamento válido para que un empleador realice una prueba ajena al Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*por ej.*, una prueba según las normas de la empresa).

§40.208 ¿Qué problema requieren una medida correctiva pero no causan la cancelación de una prueba?

(a) Si un laboratorio, un recolector, un empleador u otra persona que implemente el programa de pruebas de drogas del Ministerio de Transporte de los EE. UU. reconoce que la temperatura de una muestra no se registró en el CCF y que en la línea "Observaciones" no figura que la temperatura se encontraba fuera de los parámetros normales, deberá tomar acciones correctivas, incluyendo un memorándum para el registro explicando el problema y tomando las acciones pertinentes para asegurarse de que no vuelva a ocurrir.
(b) Este error no ocasiona la cancelación de la prueba.
(c) El empleador o agente de servicios, a pesar de que dicho error no es suficiente para cancelar el resultado de una prueba de drogas, debería obligarlo a reforzar las medidas incluidas en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. o de la Sección R de este capítulo.

§40.209 ¿Qué problemas de procedimientos no resultan en la cancelación de la prueba y no requieren corrección?

(a) Un recolector, laboratorio, MRO, empleador u otra persona que participe en la prueba de drogas, deberá documentar todo error detectado en el procedimiento de prueba, aunque estos errores no se consideren problemas que puedan causar la cancelación de la prueba conforme a lo dispuesto en esta sección. Las decisiones sobre el impacto definitivo de estos errores serán determinadas por otros procedimientos administrativos o legales, sujetas a las limitaciones del párrafo (b) de este artículo.
(b) Ninguna pers ona que participe en el procedimiento de pruebas declarará la cancelación de una prueba debido a un error sin efectos adversos significativos sobre los derechos del empleado a una prueba justa y precisa. A continuación se mencionan ejemplos de problemas que no causan la cancelación de una prueba:
(1) Un error administrativo menor (*por ej.*, la omisión de la inicial del segundo nombre del empleado, una transposición de los números del seguro social del empleado);
(2) Un error que no afecta la protección de los empleados según este capítulo (*por ej.*, el recolector no agrega agente azulado al inodoro, lo cual sólo desfavorece la capacidad del recolector para detectar la alteración de la muestra);
(3) La recolección de una muestra por un recolector que debe haber sido capacitado (ver §40.33), pero que no ha cumplido este requisito;
(4) Una demora en el proceso de recolección (ver §40.61(a));
(5) La certificación del resultado de una prueba por un MRO con las c r edenciales básicas par a desempeñarse como un MRO (ver §40.121(a) a la (b)) pero que no ha cumplido con la capacitación y/o documentación requeridas (ver §40.121(c) a la (e));
(6) El incumplim iento de la supervisi ón u observación directa de una recolección que la norma requiere o permite que sea supervisada u observada, o el uso no autorizado de la observación directa o supervisión en una recolección;
(7) El hecho de que la prueba se haya realizado en instalaciones que no cumplan con los requisitos de §40.41;
(8) Si el nombre específico del correo en el CCF está omitido o es erróneo;
(9) La información de identificación personal figura accidentalmente en el CCF (*por ej.*, el empleado firma con su nombre en la copia del laboratorio); o
(10) Reclama que el empleado fue indebidamente seleccionado para la prueba.

(c) El empleador o agente de servicios, a pesar de que dichos errores no son suficientes para cancelar el resultado de una prueba de drogas, debería reforzar las medidas conforme a las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. o de la Sección R de este capítulo.

Sección J — Pruebas de consumo de alcohol Personal

§40.211 ¿Quién dirige las pruebas de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?

(a) Los técnicos de pruebas de detección (STT) y los técnicos de detección de aliento alcohólico (BAT) que cumplen con los requisitos de esta sección son las únicas personas autorizadas para llevar a cabo las pruebas de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(b) Un STT sólo puede realizar pruebas de detección de alcohol, pero un BAT puede realizar pruebas de detección y confirmación de alcohol.
(c) Un BAT o un STT que se desempeñe como supervisor inmediato de un empleado determinado no deberá actuar como STT o BAT cuando dicho empleado se someta a prueba, a menos que no se disponga de otro BAT o STT y las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. no se lo prohiban.

§40.213 ¿Qué requisitos de capacitación debe reunir un STT y un BAT?

Para desempeñarse como un BAT o un STT en el programa de prueba de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU., se deberá cumplir con todos y cada uno de los requisitos contenidos en este artículo:
(a) **Información básica.** Deberá conocer los procedimientos de pruebas de alcohol de este capítulo y los lineamientos vigentes del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Los documentos e información mencionados se encuentran disponibles en la ODAPC (Department of Transportation, 400 7th Street, SW., Room 10403, Washington DC, 20590, 202-366-3784, o en la página web de la ODAPC (http://www.dot.gov/ost/ dapc)).
(b) **Capacitación habilitante.** Deberá recibir capacitación habilitante de acuerdo con los requisitos enunciados en este párrafo (b).
(1) La capacitación habilitante deberá estar de acuerdo con el Curso Modelo para BAT o STT del Ministerio de Transporte de los EE.UU., según corresponda. Los Cursos Modelo del Ministerio de Transporte de los EE.UU. están disponibles en la ODAPC (Department of Transportation, 400 7th Street, SW., Room 10403, Washington DC, 20590, 202-366-3784, o en la página web de la ODAPC (http:// www.dot.gov/ost/dapc)). Asimismo, se puede recibir capac i tación mediante c u rsos de instrucción equivalentes a los Cursos Modelo del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Si se lo solicita, la ODAPC analizará las equivalencias para los cursos de instrucción para BAT y STT.
(2) La capacitación habilitante deberá incluir la habilidad en el uso de los procedimientos de pruebas de consumo de alcohol enunciados en este capítulo y el manejo de determinados dispositivos para dichas pruebas (*por ej.*, el uso de los dispositivos de detección de alcohol (ASD) o de prueba evidencial de aliento (EBT)).
(3) La capacitación debe enfatizar la obligación de mantener la integridad del proceso de pruebas, asegurando la privacidad del empleado y evitando conductas o declaraciones que puedan considerarse ofensivas o inadecuadas.
(4) El instructor debe ser una persona que haya demostrado los conocimientos, las necesarias mediante la conducción regular de las pruebas de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. como BAT o STT, según corresponda, por un período mínimo de un año, que haya realizado la capacitación pa ra d e se mpe ña rse como BAT o ST T, s e gún corresponda, conforme a este capítulo y por un año, o que haya rendido satisfactoriamente un curso de “Capacitar al Instructor ”.
(c) **Demostración Inicial de Habilidad.** Al finalizar la capacitación habilitante mencionada en el párrafo (b) de este artículo deberá demostrar habilidad en pruebas de consumo de alcohol según se especifica en este capítulo, completando consecutivamente siete simulacros de pruebas (BAT) perfectos, o cinco de pruebas (STT).
(1) Otra persona debe monitorear y evaluar su desempeño, ya sea en persona o por algún medio que implique observación en tiempo real e interacción entre el instructor y el alumno, y debe dejar constancia de que no hubo error alguno en los simulacros de recolección. Esta persona deberá ser un individuo que posea los requisitos enumerados en el párrafo (b)(4) de este artículo.
(2) Estas pruebas requieren el uso de los dispositivos de pruebas de consumo de alcohol (*por ej.*, EBT o ASD) por parte de un BAT o STT.
(3) Si es un STT que utilizará un ASD que indica la lectura por cambios, contrastes, u otras lecturas en color, deberá demostrar en el simulacro de prueba que es capaz de discernir correctamente los cambios, contrastes, o lecturas.
(d) **Programa para capacitación habilitante y demostración inicial de habilidad.** A continuación se detalla el programa para la capacitación habilitante y la demostración inicial de habilidad a ser cumplido:
(1) Si se convirtió en BAT o STT antes del 1 de agosto de 2001, debió haber cumplido con los requisitos enunciados en los párrafos (b) y (c) de este artículo, y no deberá nuevamente cumplirlos.
(2) Si se convirtió en BAT o STT con posterioridad a agosto 1, 2001, deberá cumplir con los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo antes de desempeñarse como BAT o STT.
(e) **Cursos de actualización.** Cada un período máximo de cinco años desde la fecha en que completó satisfactoriamente los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, deberá realizar un curso de actualización que cumpla con todos los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo. Si un BAT o STT finalizó su capacitación habilitante antes de enero 1, 1998, no deberá realizar cursos de actualización hasta enero 1, 2003.
(f) **Capacitación en Corrección de Errores.** Si comete un error en el proceso de prueba de consumo de alcohol causando la cancelación de la prueba (*es decir*, un error fatal o no corregido) deberá realizar la capacitación en corrección de errores. Esta capacitación debe realizarse dentro de los 30 días de la fecha en que fue notificado del error por el cual requiere una nueva capacitación.
(1) La capacitación en corrección de errores debe ser brindada por una persona que cumple con los requisitos del párrafo (c)(4) de este artículo, y dicha persona deberá documentar por escrito la habilidad del técnico.
(2) Se requiere la capacitación en corrección de errores sólo para abarcar las áreas en las que se produjo el error que provocó la cancelación de la prueba.
(3) Como parte de la capacitación en corrección de errores, el técnico deberá demostrar habilidad en los procedimientos de pruebas de consumo de alcohol de este capítulo realizando tres simulacros consecutivos de pruebas libres de errores. Los simulacros de pruebas deben incluir una situación sin problemas y dos situaciones relacionadas con el área o las áreas donde se produjeron los errores. La persona que brinda la capacitación deberá supervisar y evaluar el desempeño del técnico y dejar constancia por escrito de que los simulacros de pruebas resultaron libres de errores.
(g) **Docu mentación .** De ber á gu ar dar toda documentación que demuestre que actualmente cumple con todos los requisitos de este artículo. Deberá suministrar esta documentación a pedido de representantes del Ministerio de Transporte de los EE.UU. y a empleadores y los C/TPAs que realicen las

negociaciones pertinentes para utilizar sus servicios.
(h) **Otras personas que pueden desempeñarse como BAT o STT.** (1) Cualquier persona que cumpla con los requisitos de este artículo para ser un BAT puede desempeñarse como un STT, si la persona ha demostrado habilidad inicial en el manejo del ASD que esté utilizando, conforme al párrafo (c) de este artículo.
(2) Los funcionarios de aplicación de la ley habilitados por el gobierno estatal o local para conducir una prueba de aliento alcohólico son considerados capaces de desempeñarse como BATs. No se les requiere completar los requisitos de capacitación de este artículo para desempeñarse como BATs. Para que una prueba de consumo de alcohol realizada por un funcionario que reúna los requisitos del Ministerio de Transporte de los EE.UU., el funcionario debe estar habilitado por el gobierno estatal o local para manipular el EBT o ASD utilizado en la prueba.

§40.215 ¿Qué información sobre el DER deben suministrar los empleadores al BAT y al STT?

El empleador deberá suministrar al BAT y al STT el nombre y número telefónico del DER pertinente (y del C/TPA, si corresponde) para que lo contacte ante cualquier cuestión o complicación presentada durante la realización de las pruebas.

§40.217 ¿En qué parte de esta reglamentación se puede encontrar mayor información sobre las funciones del BAT y del STT?
Se puede encontrar mayor información sobre las funciones del STT y del BAT en los siguientes artículos de este capítulo:
§40.3— Definiciones.
§40.223—Obligación en la supervisión de los empleados examinados.
§40.225-40.227—Utilización del formulario para la prueba consumo de alcohol.
§40.241-40.245—Procedimientos de pruebas de detección con ASD y EBT.
§40.251-40.255—Procedimientos de pruebas de confirmación.
§40.261—Negativa a someterse a prueba.
§40.263-40.265—Insuficiente cantidad de saliva o aliento.
§40.267—Problemas que requieren la cancelación de pruebas.
§40.269-40.271—Corrección de problemas en las pruebas.

Sección K — Sitios para pruebas, formularios, equipos y materiales utilizados en pruebas de consumo de alcohol

§40.221 ¿En dónde se realiza la prueba de con-sumo de alcohol?

(a) Una prueba de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. debe realizarse en un sitio de pruebas de consumo de alcohol que reúna los requisitos enumerados en este artículo.
(b) La persona a cargo del sitio de pruebas de consumo de alcohol deberá asegurarse de que reúna los requisitos de seguridad especificados en §40.223.
(c) La persona a cargo de un sitio de pruebas de consumo de alcohol deberá asegurarse de proporcionar al empleado la suficiente privacidad visual y auditiva para que el resultado de su prueba no sea visto o escuchado por una persona no autorizada.
(d) La persona a cargo del sitio de pruebas de consumo de alcohol deberá asegurarse de contar con todo lo necesario: personal, materiales, equipos e instalaciones para la recolección y análisis de las muestras de aliento y/o saliva, así como una superficie limpia para escribir.
(e) Si un sitio para pruebas de consumo de alcohol que reúne todos los requisitos de privacidad visual y auditiva del párrafo (c) no está disponible, este capítulo permite realizar las pruebas por sospecha fundada o posteriores a accidentes en lugares que reúnan parcialmente los requisitos. En este caso, el lugar deberá asegurar al empleado la mayor privacidad visual y auditiva posible.
(f) Un sitio de pruebas de consumo de alcohol puede estar ubicado en una instalación médica, o en una instalación móvil (*por ej.*, una furgoneta), un lugar dedicado a la recolección u todo otro lugar que reúna los requisitos mencionados en este artículo.

§40.223 ¿Qué medidas deben tomarse para prote-ger la seguridad de los sitios de pruebas de con-sumo de alcohol?

(a) El BAT, el STT u otra persona a cargo de un sitio de pruebas de consumo de alcohol deberá prohibir el ingreso a dicho sitio a todo el personal no autorizado.
(1) Las únicas personas autorizadas para el ingreso son los empleados sometidos a prueba, los BATs, los STTs, otros empleados del sitio de prueba de consumo de alcohol, los DERs, los representantes de empleados autorizados por el empleador (*por ej.*, conforme a la política del empleador o de un acuerdo sobre relaciones laborales), y los representantes del Min. de Transp. de los EE.UU. (DOT).
(2) Deberá asegurarse de que todas las personas autorizadas para el ingreso estén bajo la supervisión de un BAT o STT en todo momento.
(3) Podrá obligar a retirarse a toda persona que obstruya, interfiera o demore innecesariamente el proceso de prueba.
(b) El BAT o STT no deberá permitir presenciar el proceso de prueba a nadie más que él mismo, el empleado, o un representante del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (ver §40.241-40.255).
(c) La persona a cargo de un sitio de prueba de consumo de alcohol deberá asegurarse de guardar en lugar seguro al EBT o ASD cuando no esté siendo utilizado.
(d) La persona a cargo de un sitio de prueba de consumo de alcohol deberá asegurarse de que nadie más que el BAT u otros empleados del lugar tenga acceso al mismo cuando un EBT no esté guardado.
(e) Pa r a evitar dis tracciones que podrían comprometer la seguridad, el BAT o el STT, deberá limitarse a realizar sólo una prueba de consumo de alcohol por vez.
(1) Cuando una prueba de detección con EBT de un empleado indica una concentración de alcohol de 0,02 o mayor, y el mismo EBT será utilizado para la prueba de confirmación, no se permitirá la utilización del EBT en otro empleado antes de finalizar la prueba de confirmación del primero.
(2) El BAT a cargo de la prueba de detección y de la prueba de confirmación, deberá realizar el proceso completo de detección y confirmación respecto de un empleado antes de comenzar con el proceso de detección respecto de otro empleado.

(3) El BAT no deberá abandonar el sitio de prueba de consumo de alcohol mientras se esté realizando un proceso de prueba a un empleado determinado, excepto para notificar a un supervisor o contactar al DER para pedir asistencia en caso de que un empleado u otra per son a obstr uya, interfiera o demore innecesariamente el proceso de prueba.

§40.225 ¿Qué formulario se utiliza para una prueba de consumo de alcohol?

(a) Se deberá utilizar el Formulario de prueba de consumo de alcohol (ATF) del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para todas las pruebas de consumo de alcohol del mencionado Ministerio que comiencen en febrero 1, 2002. El ATF deberá completarse por triplicado sin carbónico. El ATF se encuentra en el Apéndice G de este capítulo. Podrá ver este formulario en la página web de la ODAPC (http://www.dot.gov/ost/ dapc).
(b) El empleador en el programa de prueba de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. no deberá modificar ni revisar el ATF excepto en la forma que se detalla a continuación:
(1) Podrá incluir otra información necesaria para propósitos de facturación en el margen del formulario.
(2) Podrá utilizar un ATF generado directamente por un EBT que omite el espacio para adosar el resultado impreso en forma separada, siempre que el EBT imprima el resultado directamente en el ATF.
(3) Podrá utilizar un ATF que contenga el nombre, dirección y número telefónico del empleador ya impresos. Asimismo, se puede agregar el nombre, dirección, número telefónico de un C/TPA, para ayuda en resultados negativos.
(4) Podrá utilizar un ATF que contenga todas sus páginas impresas en papel blanco. Podrá modificar el ATF utilizando papel de color, declaraciones de designación o márgenes claramente discernibles en la Copia 2 y Copia 3. Cuando se utilizan colores, deberán ser verde para la Copia 2 y azul para la Copia 3.
(5) El BAT o el STT podrá agregar, en la línea de “Observaciones” del ATF, el nombre del organismo del Ministerio de Transporte de los EE.UU. bajo cuya autoridad se realizó la prueba.
(6) El BAT o el STT podrá utilizar un ATF que posea su nombre, dirección y número telefónico ya impresos, pero bajo ninguna circunstancia podrá tener la firma ya impresa.
(c) El empleador podrá utilizar una versión de ATF en idioma extranjero aprobado por la ODAPC. Podrá utilizar dicho formulario sólo en el caso en que tanto el empleado como el BAT/STT puedan comprender el idioma utilizado en el mismo.

§40.227 ¿Pueden los empleadores utilizar el ATF para las pruebas ajenas al Ministerio de Trans-porte de los EE.UU., o formularios ajenos a dicho Ministerio para las pruebas del DOT?

(a) No, un empleador, un BAT o un STT tiene prohibido utilizar el ATF para pruebas de consumo de alcohol ajenas Ministerio de Transporte de los EE.UU. Asimismo, tienen prohibido utilizar formularios ajenos al Ministerio de Transporte de los EE.UU. para pruebas de consumo de alcohol pertenecientes al mencionado Ministerio. De infringir esta disposición, quedará sujeto a acciones legales según se especifica en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(b) Si el STT o el BAT, ya sea por error o por el hecho de realizar la prueba bajo circunstancias difíciles (*por ej.*, una prueba posterior a un accidente sin tiempo suficiente para obtener un ATF), utiliza un formulario de pruebas ajeno al Ministerio de Transporte de los EE.UU., el uso de dicho formulario no causa la cancelación de la prueba por parte del empleador o del agente de servicios. Sin embargo, para que la prueba sea considerada válida se deberá obtener una declaración firmada del STT o el BAT de acuerdo a §40.271(b).

§40.229 ¿Qué dispositivos se utilizan para realizar una prueba de detección de alcohol?

Los únicos dispositivos evidenciales y no evidenciales permitidos para las pruebas de detección de alcohol según este capítulo son EBT y ASD de la NHTSA según el listado de productos aceptados (CPL). Se podrá utilizar un ASD que figura el listado de productos aceptados (CPL) del NHTSA para pruebas de consumo de alcohol, sólo si las instrucciones para su uso figuran en este capítulo. Un ASD puede utilizarse sólo para pruebas de detección de alcohol, y no podrá usarse para pruebas de confirmación.

§40.231 ¿Qué dispositivos se utilizan para realizar una prueba de confirmación de alcohol?

(a) Para pruebas de confirmación de alcohol, sólo podrá utilizarse el dispositivo EBT enunciado en el CPL de la NHTSA para dispositivos evidenciales que reúna los requisitos del párrafo (b) de este capítulo. Deberá tenerse en cuenta que entre todos los dispositivos enunciados en el CPL para los EBTs, sólo los no marcados con un asterisco (*) están autorizados para pruebas de confirmación del programa de pruebas de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(b) Para realizar una prueba de confirmación, deberá utilizar un EBT con las siguientes funciones:
(1) Que suministre un resultado impreso por triplicado (o tres copias consecutivas e idénticas de un resultado) de cada prueba de aliento;
(2) Que asigne un número único a cada prueba completa que el BAT y el empleado puedan leer antes de cada prueba y que se imprima en cada copia del resultado;
(3) Que imprima en cada copia del resultado el nombre del fabricante del dispositivo, el número de serie y la hora de la prueba;
(4) Que distinga el alcohol de la acetona en un nivel de concentración de alcohol de 0,02;
(5) Que analice una prueba de aire limpio y
(6) Que realice un control externo de calibración.

§40.233 ¿Cuáles son los requisitos para el uso y cuidado adecuados del Dispositivo de pruebas de aliento (EBT)?

(a) El fabricante del EBT deberá enviar, para la aprobación de la NHTSA, un plan de seguridad de calidad (QAP) para el EBT del usuario antes de que el dispositivo pueda sea incluido en el CPL de la NHTSA.
(1) El QAP deberá especificar los métodos utilizados para realizar los controles externos de calibración en el EBT, la tolerancia dentro de la que se admite una calibración adecuada y los períodos en que debe realizarse dicha calibración. Al designar dichos períodos, el QAP deberá considerar determinados factores como frecuencia de uso, condiciones ambientales (*por ejemplo*, temperatura, humedad, altitud) y el tipo de uso (*por ej.*, fijo o móvil).
(2) El QAP también deberá especificar los requisitos de inspección, mantenimiento y calibración y períodos de calibración para el EBT.
(b) El fabricante deberá incluir las instrucciones y cuidados para el uso de cada EBT, de acuerdo con el QAP.

(c) El usuario del EBT (*por ej.,* el empleador, el agente de servicios), deberá proceder de la siguiente forma:
(1) Deberá seguir las instrucciones del fabricante (ver párrafo (b) de este artículo), incluyendo el uso de los controles externos de calibración en los períodos especificados en las mismas.
(2) Al realizar los controles externos de calibración se deberán utilizar dispositivos que figuren en el CPL de la NHTSA para “Calibración de Unidades para Pruebas de Detección de Aliento Alcohólico”.
(3) Si un EBT no supera un control externo de calibrac ión , el usu ario deberá r e tirar lo de funcionamiento. Este no podrá utilizarse nuevamente para pruebas de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. hasta que se repare y supere el control externo de calibración.
(4) El usuario deberá llevar un registro de las inspecciones, mantenimientos y calibraciones de EBT tal según se especifica en §40.333(a)(2).
(5) D eberá asegurarse de la insp ección, mantenimiento y calibración del EBT sean realizados por el fabricante, o un representante de mantenimiento habilitado por éste o por un organismo de salud estatal u otro organismo estatal pertinente, realice.

§40.235 ¿Cuáles son los requisitos para el uso y cuidado adecuados de un ASD?

(a) El fabricante del ASD deberá enviar, para la aprobación del NHTSA, un plan de seguridad de calidad (QAP) antes de que el dispositivo sea incluido en el CPL de la NHTSA. El QAP deberá especificar los métodos utilizados para controles de calidad, las temperaturas en que debe guardarse y usarse el ASD, la vida útil del dispositivo, y las condiciones ambientales (*por ej*., temperatura, altitud y humedad) que puedan afectar el funcionamiento del ASD.
(b) El fabricante deberá incluir con cada ASD las instrucciones par su uso y cuidado, de acuerdo con el QAP. Las instrucciones deberán incluir las indicaciones para el uso correcto del ASD, y según corresponda, el tiempo y la forma en que debe realizarse la lectura.
(c) El usuario del ASD (*por ej.,* el empleador o el STT), deberá seguir las instrucciones del QAP.
(d) El usuario no deberá utilizar un ASD que no haya superado los controles de calidad o que se encuentre vencido.
(e) En el caso de un ASD de aliento, el empleador deberá asimismo cumplir con los requisitos de uso y cuidado del dispositivo enunciados en §40.233.

Sección L — Pruebas de Detección de Alcohol

§40.241 ¿Cuáles son las primeras medidas a tomar en una prueba de detección de alcohol?

El BAT o el STT deberá tomar las siguientes medidas para comenzar con las pruebas de detección de alcohol, independientemente del tipo de dispositivo utilizado para las mismas.
(a) Cuando se ha estipulado un horario para una prueba de un empleado, o el sitio de recolección está en el lugar de trabajo del empleado, y éste no se presenta en el sitio de recolección a la hora estipulada, se deberá contactar al Representante Designado por el Empleador (DER) para definir el intervalo adecuado dentro del cual, según el DER, el empleado está autorizado a presentarse. Si el empleado se demora más de lo estipulado, se deberá notificar al DER que el empleado no se ha presentado a la prueba. En en caso de que un C/TPA haya notificado a un propietario/conductor o a otro empleado que se presente a una prueba y no lo hace, el C/TPA deberá notificar al empleado que ha rechazado someterse a la prueba.
(b) Deberá asegurarse de que, cuando el empleado se presente en el sitio de detección de alcohol, se comience con la prueba sin demoras injustificadas. Por ejemplo, no deberá esperar porque el empleado exprese que no está preparado o porque un representante autorizado del empleador o del empleado se demore en presentarse.
(1) Si el empleado también se someterá a una prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., se deberá, en la medida posible, asegurarse que ésta se realice antes de comenzar el proceso de recolección de orina.
(2) Si el empleado necesita atención médica (*por ej*., un empleado herido en una instalación médica de emergencia que debe someterse a una prueba posterior a un accidente) no se deberá demorar el tratamiento médico a fin de recolectar una muestra.
(c) Se deberá solicitar al empleado identificación fidedigna. El recolector deberá ver una identificación con fotografía emitida por el empleador (excepto en el caso de un propietario/conductor u otro individuo autónomo) o un documento emitido por el gobierno federal, estatal o local (*por ej.,* una licencia de conductor). No se deberá aceptar fax o fotocopia del documento de identidad. Asimismo, se aceptará identificación por parte de un representante del empleador (no deberá ser un compañero de trabajo ni otro empleado que está siendo sometido a pruebas). Si el empleado no puede presentar identificación fidedigna, se deberá contactar al DER para certificar la identidad del empleado.
(d) Si el empleado lo solicita, el BAT o STT deberá mostrarle un documento que lo identifique. Dicha identificación deberá incluir el nombre del BAT o STT y de su empleador, pero no necesitará incluir fotografía, dirección o número telefónico.
(e) El BAT o STT deberá explicar al empleado el procedimiento de prueba, y mostrarle las instrucciones en el anverso del ATF
(f) Completar el Paso 1 del ATF.
(g) Instar al empleado a completar el Paso 2 del ATF y firmar la certificación. Si el empleado se niega a firmar la certificación, deberá registrar esta negativa en la línea “Ob serva ci ones” de l ATF y no ti ficar inmediatamente al DER. Esto se considera una negativa a someterse a prueba.

§40.243 ¿Cuál es el procedimiento para una prueba de detección de alcohol utilizando un EBT o un ASD por aliento no evidencial?

El BAT o STT deberá proceder de la siguiente forma:
(a) Seleccionar, o permitir al empleado que seleccione, una boquilla envuelta individualmente o sellada de los instrumentos de prueba.
(b) Abrir la boquilla sellada o envuelta individualmente en presencia del empleado e insertarla en el dispositivo de acuerdo a las instrucciones del fabricante.
(c) Indicar al empleado que sople en forma continua y con fuerza dentro de la boquilla por un mínimo de seis segundos o hasta que el dispositivo indique que ha obtenido una cantidad adecuada de aire.
(d) Mostrar el resultado obtenido al empleado.
(e) Si el dispositivo cuenta con la función de imprimir el resultado, el nombre del dispositivo de prueba, el número de serie, la hora y el resultado directamente en el ATF, el BAT o STT deberá comprobar que la información se imprimió correctamente.
(f) Si el dispositivo imprime el número de la prueba, el nombre del dispositivo, el número de serie, la hora y el resultado en una copia separada y no directamente en el ATF, deberá adjuntar la copia impresa en el espacio designado en el ATF con adhesivos o sellos, evitando así toda adulteración.
(g) Si el dispositivo no imprime el número de prueba, el nombre y número de serie del dispositivo, la hora y el resultado; o es un dispositivo que no se utiliza con impresora, deberá registrar dicha información en el Paso 3 del ATF.

§40.245 ¿Cuál es el procedimiento para una prueba de detección de alcohol utilizando un ASD por saliva o un tubo de aliento ASD?

(a) El STT o el BAT deberá cumplir con los siguientes pasos al utilizar un ASD por saliva:
(1) Revisar la fecha de vencimiento que figura en el dispositivo o en la caja del dispositivo, y mostrársela al empleado. No deberá utilizar el dispositivo luego de la fecha de vencimiento.
(2) Abrir la caja del dispositivo individualmente envuelta o sellada en presencia del empleado.
(3) Ofrecer al empleado la oportunidad de utilizar el dispositivo. deberá instruir al empleado para que se lo coloque en la boca y lo utilice de la forma descripta por el fabricante del dispositivo.
(4) Si el empleado elige no utilizarlo, o en los casos en que se requiera una nueva prueba debido a que el dispositivo no se activó (ver párrafo (a)(7) de este artículo), deberá insertar el dispositivo en la boca del empleado y recoger saliva en la forma descripta por el fabricante del mismo. Deberá utilizar guantes descartables y cambiarlos para cada prueba.
(5) Cuando se retira el dispositivo de la boca del empleado, deberá seguir las instrucciones del fabricante con respecto a los pasos necesarios a seguir para asegurarse de que el dispositivo se haya activado.
(6)(i) Si no ha podido seguir los procedimientos de los párrafos(a)(3) al (a)(5) de este artículo (*por ej.*, el dispositivo se rompe o cae al suelo), deberá descartar dicho dispositivo y realizar una nueva prueba con otro dispositivo.
(ii) El nuevo dispositivo que utilice deberá haber estado bajo el cuidado del BAT o STT o del empleado antes de la prueba.
(iii) Deberá registrar en la línea “Observaciones” del ATF el motivo de la nueva prueba. (**Nota:** Podrá continuar utilizando el mismo ATF con el que comenzó a realizar la prueba)
(iv) Deberá ofrecer al empleado la posibilidad de utilizar el dispositivo, a menos que, según la opinión del BAT o el STT, el empleado haya sido responsable (*por ej.*, se le haya caído al empleado) de la necesidad de una nueva prueba.
(v) Si no logra cumplir satisfactoriamente con los procedimientos de los párrafos (a)(3) a (a)(5) de este artículo en la nueva prueba, deberá finalizar la recolección y anotar la explicación pertinente en la línea “Observaciones” del ATF.
(vi) Deberá entonces ordenar al empleado a que realice inmediatamente una nueva prueba, utilizando un EBT para la prueba de detección.
(7) Si logra cumplir satisfactoriamente con los procedimientos de los párrafos (a)(3)-(a)(5) de este artículo, pero el dispositivo no se activa, deberá descartarlo y realizar una nueva prueba conforme al párrafo (a)(6) de este artículo. En este caso, el BAT o STT deberá colocar el dispositivo en la boca del empleado para recolectar saliva para la nueva prueba.
(8) No deberá leer el resultado exhibido en el dispositivo antes de lo indicado por el fabricante del mismo. En todos los casos, el resultado exhibido deberá leerse dentro de los 15 minutos de realizada la prueba. Luego deberá mostrar al empleado el dispositivo y su lectura, e ingresar el resultado en el ATF.
(9) Nunca deberá volver a utilizar dispositivos, tapones, guantes o todo otro material utilizado en as pruebas de saliva.
(10) Deberá anotar que ha utilizado un ASD por saliva en el Paso 3 del ATF.
(b) El STT o el BAT deberá seguir los siguientes pasos al utilizar el tubo de aliento ASD:
(1) Revisar la fecha de vencimiento en el dispositivo o en la caja que lo contenga, y mostrársela al empleado. No deberá utilizar el dispositivo con posterioridad a la fecha de vencimiento.
(2) Deberá retirar el dispositivo de la caja y romper la ampolla del tubo en presencia del empleado.
(3) Asegure una bolsa inflable en el extremo adecuado del dispositivo según las instrucciones del fabricante.
(4) Ofrecer al empleado la oportunidad de utilizar el dispositivo. Si el empleado elige utilizar el dispositivo (*por ej.*, sosteniéndolo), deberá explicarle que sople con fuerza y de manera continua dentro del extremo pertinente del dispositivo hasta que la bolsa se llene de aire (aproximadamente 12 segundos).
(5) Si el empleado no elige sostener el dispositivo, el BAT o STT deberá sostenerlo dando las instrucciones de uso necesarias conforme al párrafo (b)(4) de este artículo.
(6) Cuando el empleado finaliza de soplar, deberá tomar el dispositivo de las manos del mismo (o si estaba sostenido por el BAT o STT, deberá retirarlo de la boca del empleado), deberá retirar la bolsa; y colocar el dispositivo en una superficie limpia o sostenerlo hasta la aparición de la lectura.
(7)(i) Si no ha podido cumplir satisfactoriamente los procedimientos de los párrafos(b)(4) a (b)(6) de este artículo (*por ej.*, se rompe el dispositivo, o el empleado no llena la bolsa de inflado), deberá descartar dicho dispositivo y tomar otro para una nueva prueba.
(ii) El nuevo dispositivo que utilice deberá haber estado bajo el cuidado del BAT o STT o del empleador antes de la prueba.
(iii) Deberá anotar en la línea “Observaciones” del ATF el motivo de la nueva prueba. (**Nota:** Podrá continuar utilizando el mismo ATF con el que comenzó a realizar la prueba)
(iv) Deberá ofrecer al empleado la posibilidad de sostener el dispositivo, a menos que, según la opinión del BAT o STT, el empleado haya sido responsable (*por ej.*, no haya podido llenar la bolsa de inflado) de la necesidad de una nueva prueba.
(v) Si no logra cumplir satisfactoriamente con los procedimientos de los párrafos (a)(4) al (a)(6) de este artículo en la prueba nueva, deberá finalizar la recolección y anotar la explicación pertinente en la línea “Observaciones” del ATF.
(vi) Deberá ordenar al empleado a que realice inmediatamente una nueva prueba, utilizando otro tipo de ASD (*por ej.*, un dispositivo para saliva) o un EBT.
(8) Si ha cumplido satisfactoriamente con los procedimientos de los párrafos (b)(4) al (b)(6) de este artículo, deberá comparar el color de los cristales del dispositivo con los cristales coloreados del tubo de control producido por el fabricante, no antes de lo indicado en las instrucciones. En todos los casos, la comparación de colores deberá realizarse dentro de los 15 minutos de realizada la prueba.
(9) Deberá seguir las instrucciones del fabricante para determinar el resultado de la prueba. Luego deberá mostrar al empleado, al mismo tiempo, el dispositivo y el tubo de control, y deberá registrar el resultado en el ATF.
(10) Nunca deberá volver a utilizar dispositivos, tapones, guantes o todo otro material utilizado en las pruebas. Se deberá vaciar el aire de la bolsa de inflado para retirarla del dispositivo. Una bolsa de inflado puede ser utilizada para un máximo de10 pruebas con tubos de aliento.
(11) Deberá anotar que ha utilizado un ASD por saliva en el Paso 3 del ATF.
[67 FR 61522 cct. 1, 2002]

§40.247 ¿Qué procedimientos siguen los BAT o STT luego del resultado de la prueba de detec-ción?

(a) Si el resultado de la prueba es una concentración de alcohol de menos de 0,02, el BAT o el STT deberá proceder de la siguiente forma:
(1) Firmar y fechar el Paso 3 del ATF, y
(2) Remitir el resul tado al DER e n forma confidencial, según se especifica en §40.255.

(b) Si el resultado de la prueba es una concentración de alcohol de 0,02 o superior, el BAT o el STT deberá ordenar al empleado a que realice una prueba de confirmación.
(1) El BAT que realiza la prueba de confirmación deberá llevarla a cabo cumpliendo con los procedimientos que comienzan en §40.251.
(2) El BAT que no conduce la prueba de confirmación deberá ordenar al empleado a realizar dicha prueba, firmar y fechar el Paso 3 del ATF y entregar al empleado la Copia 2 del mismo.
(3) Si la prueba de confirmación se realiza en un sitio distinto al de la prueba de detección, se deberá proceder de la siguiente forma:
(i) Aconsejar al empleado que no coma, beba, tenga alguna cosa en su boca (*por ej.*, cigarrillo o goma de mascar) o eructe;
(ii) Explicar al empleado la razón del período de espera requerido en §40.251(a) (*es decir*, para prevenir
la acumulación de alcohol en la boca que causa a una lectura artificialmente alta);
(iii) Explicar al empleado que el cumplimiento de las instrucciones acerca del período de espera redundará en su propio beneficio;
(iv) Explicar al empleado que la prueba de confirmación se realizará luego del período de espera aunque no haya seguido las instrucciones;
(v) Anotar en la línea “Observaciones” del ATF que se han dado las instrucciones correspondientes al período de espera;
(vi) Ordenar al acompañante del empleado a que lleve una copia del ATF al BAT a cargo de la prueba de confirmación; y
(vii) Asegurarse de que ya sea usted u otro BAT, STT, o representante del empleador observe al empleado mientras es conducido al sitio de prueba de confirmación. Deberá indicar al empleado que no conduzca un automotor hacia el sitio de prueba de confirmación.
(c) Si la prueba de detección resulta no válida, el BAT o el STT deberá informar al empleado que se cancela la prueba y se registrará el problema en la línea “Observaciones” del ATF. De ser posible, se deberá repetir el proceso de la prueba (ver §40.271).

Sección M — Pruebas de Confirmación de Alcohol

§40.251 ¿Cuáles son las primeras medidas a tomar en la prueba de confirmación de alcohol?

El BAT a cargo de una prueba de confirmación de alcohol deberá proceder de la siguiente manera para comenzar el proceso:
(a) Deberá cumplir con el requisito de período de espera antes de la prueba siguiendo los siguiente pasos:
(1) Deberá asegurarse que el período de espera sea de al menos 15 minutos, desde la finalización de la prueba de detección. Una vez transcurrido el período de espera, deberá comenzar la prueba de confirmación a la brevedad posible, pero no más de 30 minutos posteriores a la finalización de la prueba de detección.
(i) Si la prueba de confirmación se realiza en un sitio distinto al de la prueba de detección (ver §40.247(b)(3)), el tiempo de traslado entre los dos sitios cuenta como período de espera si el BAT o el STT que realizó la prueba de detección le indica al empleado las instrucciones respecto de dicho período.
(ii) Si el BAT a cargo de la prueba de confirmación no puede certificar, a través del ATF, que se ha instruido al empleado sobre el período de espera, deberá cumplir con dicho requisito.
(iii) El BAT a cargo del período de confirmación u otro BAT, STT o un representante del empleador deberá observar al empleado durante el período de espera.
(2) Con respecto al período de espera, deberá explicar al empleado lo siguiente:
(i) No comer, beber, tener alguna cosa en su boca (*por ej.*, cigarrillo o goma de mascar) o eructar;
(ii) Explicar al empleado la razón del período de espera (*es decir*, para prevenir la acumulación de alcohol en la boca causando a una lectura artificialmente alta);
(iii) Explicar al empleado que el cumplimiento de las instrucciones sobre el período de espera redundará en su propio beneficio; y
(iv) Explicar al empleado que la prueba de confirmación se realizará al transcurrir el período de espera aunque no haya seguido las instrucciones.
(3) Si observa que el empleado no ha seguido las instrucciones, deberá registrarlo en la línea “Observaciones” del ATF.
(b) Si el BAT a cargo de la prueba de confirmación no realizó la prueba de detección, deberá pedir al empleado su identificación, explicarle los procedimientos de confirmación y utilizar un nuevo ATF. Deberá registrar en la línea “Observaciones” del ATF que un BAT o STT diferente ha realizado la prueba de detección.
(c) Completar el Paso 1 del ATF.
(d) Indicar al empleado que complete el Paso 2 del ATF y firme la certificación. Si el empleado se niega a firmar la certificación, se deberá registrar esta negativa en la línea “Observaciones” del ATF y notificar inmediatamente al DER. Esto se considera una negativa a someterse a prueba.
(e) Si han transcurrido más de 30 minutos desde los resultados de la prueba de detección, no deberá realizar una nueva prueba de detección, sino que deberá comenzar con los procedimientos para la prueba de confirmación especificados en §40.253.
(f) Deberá registrar en la línea “Observaciones” del ATF el tiempo transcurrido entre estos dos eventos, y, si la prueba de confirmación no pudo comenzarse dentro de los 30 minutos desde la prueba de detección, deberá asimismo anotar el motivo pertinente.
(g) Comenzar el procedimiento de confirmación una vez transcurridos los 30 minutos no invalida las pruebas de detección y confirmación, pero podrá constituir una infracción a la reglamentación pasible de sanción por parte del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.253 ¿Cuáles son los procedimientos para real-izar la prueba de confirmación de alcohol?

El BAT a cargo de una prueba de confirmación de alcohol deberá proceder de la siguiente forma para completar el proceso mencionado:
(a) En presencia del empleado, el BAT deberá conducir una prueba de aire limpio en el EBT que se esté utilizando antes de comenzar con la prueba de confirmación y deberá mostrarle la lectura del mismo.
(1) Si la lectura es 0,00, podrá proceder con la prueba. Si es mayor a 0,00, deberá realizar otra prueba de aire limpio.
(2) Si la lectura en la segunda prueba de aire limpio es 0,00, podrá proceder con la prueba. Si la lectura es mayor a 0,00, deberá retirar de funcionamiento el EBT.
(3) Si se retira de funcionamiento un EBT por dicho motivo, nadie podrá utilizarlo para pruebas hasta se encuentre dentro de los limites de tolerancia según un control externo de calibración.
(4) Deberá proceder con la prueba del empleado utilizando otro EBT, si estuviera disponible.
(b) Deberá abrir una nueva boquilla sellada o envuelta individualmente en presencia del empleado e insertarla en el dispositivo de acuerdo con las instrucciones del fabricante.

(c) Deberá asegurarse de leer junto al empleado el número único de prueba exhibido en el EBT.
(d) Deberá indicar al empleado que sople en forma continua y con fuerza dentro de la boquilla por un mínimo de seis segundos o hasta que el dispositivo haya obtenido una cantidad adecuada de aire.
(e) Deberá mostrar al empleado el resultado exhibido en el EBT.
(f) Deberá mostrar al empleado el resultado y el número único de prueba que el EBT imprime directamente en el ATF o en una copia separada.
(g) Si el EBT proporciona el resultado en una copia impresa separada, deberá adjuntar la misma en el espacio asignado en el ATF con adhesivos o sellos que impidan su adulteración.

§40.255 ¿Qué sucede luego del resultado de la prueba de confirmación de alcohol?

(a) Luego que el EBT imprime el resultado de la prueba de confirmación de alcohol, el BAT deberá proceder de la siguiente forma:
(1) Firmar y fechar el Paso 3 del ATF.
(2) Si el resultado de la prueba de confirmación es menor a 0,02, no se requiere nada más del empleado. El BAT deberá firmar y fechar el Paso 3 del ATF.
(3) Si el resultado de la prueba de confirmación es igual o superior a 0,02, el empleado deberá firmar y fechar el Paso 4 del ATF. Si el empleado se niega a firmar, deberá anotarlo en la línea “Observaciones” del ATF. Sin embargo, esto no se considerará una negativa a someterse a prueba.
(4) Si la prueba resultó no válida, deberá informar al empleado que se cancela la prueba y anotar el problema en la línea “Observaciones” del ATF. De ser posible, deberá realizar una nueva prueba. (Ver §40.271)
(5) Deberá remitir el resultado de forma inmediata, directa y confidencial al DER.
(i) Podrá remitir los resultados en la Copia 1 del ATF, personalmente, telefónicamente o por medios electrónicos. Cualquiera sea el caso, deberá notificar inmediatamente y por cualquier medio al DER de todo resultado igual o superior a 0,02 (*por ej.*, telefónicamente o por fax) asegurándose de que el DER reciba el resultado de forma inmediata. No deberá enviar dichos resultados a través de un C/TPA u otros agentes de servicios.
(ii) Si no remite inicialmente los resultados por escrito, deberá seguir el envío inicial con la Copia 1 del ATF.
(b) El empleador deberá tomar las siguientes medidas respecto de la recepción y registro de la información sobre resultados de pruebas de consumo de alcohol:
(1) Si el empleador recibe resultados de pruebas que no sean por escrito (*por ej.*,telefónicamente o por medios electrónicos), deberá establecer un modo de conocer la identidad del BAT que ha enviado los resultados.
(2) Deberá guardar toda infor mación sobre resultados de pruebas de forma tal de proteger la confidencialidad.

Sección N — Problemas en pruebas de consumo de alcohol

§40.261 ¿Qué es una negación a someterse a una prueba de consumo de alcohol del Min. de Transp. de los EE.UU. (DOT), y cuales son sus consecuencias?

(a) Se considerará que un empleado se niega a someterse a una prueba de consumo de alcohol si:
(1) No se presenta a ninguna prueba (excepto a una prueba de admisión laboral) dentro de un período razonable determinado por el empleador y de acuerdo con las reglamentaciones del Min. de Transp. de los EE.UU. (DOT), luego de la correspondiente notificación por parte del empleador. Esto incluye la no presentación a someterse a prueba de un empleado (incluido un propietario-conductor) cuando es notificado por el C/ TPA (ver §40.241(a));
(2) No permanece en el sitio de prueba hasta la finalización del proceso de prueba; *teniendo en cuenta que,* si un empleado abandona el sitio de prueba antes del comienzo de una prueba de admisión laboral(ver §40.243(a)), esto no se considerará como una negativa a someterse a prueba;
(3) No produce la cantidad adecuada de saliva o aliento para todo tipo de prueba de consumo de alcohol requerida en este capítulo o en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.; *teniendo en cuenta que,* si el empleado no produce la cantidad necesaria de saliva o aliento por haber abandonado el sitio de prueba antes del comienzo de una prueba de admisión laboral (ver §40.243(a)), esto no se considerará como una negativa a someterse a prueba;
(4) No produce una muestra suficiente de aliento y el médico, al evaluar al empleado, determina que no existe exp licación méd ica qu e justifique d i c h a insuficiencia(ver §40.265(c));
(5) No se someta a un examen o evaluación médica requerida por el empleador como parte de los procedimientos por la insuficiencia de aliento descripta en §40.265(c);
(6) No firma la certificación del Paso 2 del ATF (ver §40.241 (g) y 40.251 (d)); o
(7) No coopera en cualquier parte del procedimiento de prueba.
(b) Si un empleado se niega a someterse a una prueba de consumo de alcohol, tendrá las mismas consecuencias especificadas en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. por infracción a las mismas.
(c) Cuando un empleado se niega a someterse a una prueba según el párrafo (a) de este artículo, el BAT, STT
o el médico que evalúa una situación de “pulmón perezoso”, deberá terminar con la parte del proceso en que se encuentre, registrar la negativa en el ATF (o en un documento separado y luego adjuntado al formulario) y notificar inmediatamente al DER por cualquier medio (*por ej.*, telefónicamente o por fax) asegurándose que la notificación de negativa sea recibida con celeridad. Deberá remitir dicha notificación directamente al DER (sin utilizar a un C/TPA como intermediario).
(d) Cuando el empleado se niega a someterse a una prueba o a firmar un formulario ajenos al Ministerio de Transporte de los EE.UU., no se considerará una negativa a someterse a una prueba de dicho Ministerio. No existen consecuencias para dicha negativa en las reglamentaciones del Min. de Transp. de los EE. UU. (DOT).

§40.263 ¿Qué ocurre cuando un empleado no puede producir una cantidad suficiente de saliva para una prueba de detección de alcohol?

(a) El STT deberá tomar las siguientes medidas cuando un empleado no puede roducir la suficiente cantidad de saliva para completar una prueba realizada con un dispositivo de detección por saliva (*por ej.*, el empleado no produce suficiente saliva para activar el dispositivo).
(1) Deberá realizar una nueva prueba de detección utilizando un nuevo dispositivo.
(2) Si el empleado se niega a someterse a una nueva prueba, deberá suspender la prueba, registrar el hecho en la línea “Observaciones” del ATF y notificar inmediatamente al DER. Esto se considerará una negativa a someterse a prueba.

(3) Si el empleado no produce la suficiente cantidad de saliva para la nueva prueba, deberá registrar el hecho en la línea “Observaciones” del ATF y notificar inmediatamente al DER.
(b) Cuando el STT informa al DER que el empleado no ha producido la suficiente cantidad de saliva (ver párrafo (a)(3) de este artículo), el DER deberá coordinar la realización de una nueva prueba de consumo de alcohol para el empleado utilizando un EBT u otro dispositivo de prueba por aliento.

§40.265 ¿Qué ocurre cuando un empleado no puede producir una cantidad suficiente de aliento para una prueba de consumo de alcohol?

(a) Si un empleado no produce la suficiente cantidad de aliento para que la prueba resulte válida, deberá tomar las medidas enumeradas en este artículo.
(b) El BAT o el STT deberá inducir al empleado para que intente nuevamente producir una cantidad de aliento suficiente, explicándole la forma correcta de hacerlo.
(1) Si el empleado se niega a realizar dicho intento, se deberá suspender la prueba, registrar el hecho en la línea “Observa ciones” del A T F y notificar inmediatamente al DER. Esto se considerará como una negativa a someterse a prueba.
(2) Si el empleado nuevamente intenta realizar la prueba y fracasa pero el BAT o STT considera que existe buena predisposición del empleado para producir una suficiente cantidad de aliento, deberá brindar a dicho empleado la oportunidad de volver a intentarlo.
(3) Cuando los intentos del empleado, según los párrafos (b)(2) de este artículo, no logran producir una suficiente cantidad de aliento, deberá registrar el hecho en la línea “Observaciones” del ATF y notificar inmediatamente al DER.
(4) Si el EBT utilizado permite el manejo manual, deberá intentar realizar la prueba manualmente.
(5) Si está capacitado para el manejo de un ASD por saliva y está realizando una prueba de detección, el BAT o STT podrá cambiar a un ASD por saliva sólo para completar la prueba de detección.
(c) Cuando el BAT o el STT informa al empleador que el empleado no ha producido suficiente cantidad de aliento, el empleador deberá exigirle al empleado, dentro de los cinco días posteriores, una evaluación por un médico matriculado y con experiencia en cuestiones sobre dicha insuficiencia.
(1) El empleador deberá proporcionar al médico a cargo de la evaluación, la siguiente información e instrucciones:
(i) Que se le ordenó al empleado una prueba de consumo de alcohol por aliento del Ministerio de Transporte de los EE.UU., pero no pudo producir la suficiente cantidad de aliento para completar la prueba;
(ii) La s consecuencias derivadas de las reglamentaciones Ministerio de Transporte de los EE.UU. por la negativa a someterse a una prueba de consumo de alcohol.
(iii) Que el médico deberá entregar al empleador una declaración firmada con sus conclusiones; y
(iv) Que, según su criterio profesional, el médico deberá basar sus conclusiones en una de las siguientes determinaciones:
(A) Una condición médica impide, o con un alto grado de probabilidad puede impedir, que un empleado produzca suficiente cantidad de aliento. El médico no deberá incluir en su declaración firmada información detallada sobre la condición médica del empleado. En este caso, la prueba se cancela.
(B) No existen fundamentos razonables para determinar que una condición médica impida, o con un alto grado de probabilidad pueda impedir, que un empleado produzca suficiente cantidad de aliento. Esto constituye una negativa a someterse a prueba.
(C) Conforme a los párrafos (c)(1)(iv)(A) y (B) de este artículo, una condición médica incluye una condición psicológica comprobable (*por ej.*, una disfunción del sistema respiratorio) o un desorden psicológico pre-existente, pero no incluye una afirmación infundada de “ansiedad” o hiperventilación.
(2) Luego de determinar el caso, el médico a cargo de la deberá remitir una declaración por escrito de las conclusiones y sus fundamentos directamente al DER (y no a través de un C/TPA en carácter de intermediario). El médico no deberá incluir en su declaración información detallada de la condición médica del empleado con excepción de la necesaria para explicar sus conclusiones.
(3) Al recibir el informe del médico examinador, el DER deberá informar inmediatamente al empleado y tomar las medidas correspondientes según las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.267 ¿Qué poblemos siempre causan la cancel-ación de la prueba de consumo de alcohol?

El empleador, BAT o STT deberá cancelar una prueba de consumo de alcohol si se presenta cualquiera de los siguientes problemas: Dichos problemas son “errores fatales”. Deberá informar al DER que la prueba ha sido cancelada y deberá ser tratada como si nunca se hubiese realizado. Estos problemas son:
(a) En el caso de una prueba de detección realizada con un ASD por saliva o un tubo de aliento ASD:
(1) El STT o BAT leerá el resultado antes o después del plazo asignado por el fabricante y por este Capítulo (ver §40.245(a)(8) para el ASD por saliva y §40.245(b)(8) para el tubo de aliento ASD).
(2) El ASD por saliva no se activa (ver §40.245(a)(7); o
(3) Se utiliza el dispositivo para una prueba luego de la fecha de vencimiento impresa en el dispositivo o en la caja del dispositivo (ver §40.245(a)(1) para el ASD por saliva y §40.245(b)(1) para el tubo de aliento ASD).
(b) En el caso de una prueba de detección o confirmación realizada con un EBT, el número secuencial de prueba o concentración de alcohol exhibido en el EBT es diferente del que sale impreso(ver §40.253(c), (e) y (f)).
(c) En el caso de una prueba de confirmación:
(1) El BAT realiza la prueba de confirmación antes de que transcurra el período mínimo de espera de 15 minutos. (ver §40.251(a)(1));
(2) El BAT no realiza una prueba de aire limpio antes de la prueba de confirmación (ver §40.253(a));
(3) No existe un resultado en la prueba de aire limpio de 0,00 realizado antes de la prueba de confirmación (ver §40.253(a)(1) y (2));
(4) El EBT no imprime el resultado (ver §40.253(f)); o
(5) El próximo control externo de calibración del EBT arroja un resultado difiere del valor conocido de pruebas estándar, por ser superior a la tolerancia establecida en el QAP. En este caso, se cancela todo resultado igual o superior 0.02 obtenido en el EBT desde el último control externo de calibración válido. (ver §40.233(a)(1) y (d)).

[67 FR 61522 oct. 1, 2002]

§40.269 ¿Qué problemas ocasionan la cancelación de una prueba de consumo de alcohol a menos que sean subsanados?

El BAT, STT, o empleador deberá cancelar una prueba de consumo de alcohol si se presenta cualquiera de los siguientes problemas, a menos que éstos sean

corregidos. Éstos son “errores subsanables”. Estos problemas son:
(a) El BAT o el STT no firmó el AFT (v er §40.247(a)(1) y 40.255(a)(1))
(b) El BAT o el STT no registra en la línea “Observaciones” del ATF que el empleado no firma el ATF después de obtener el resultado (ver §40.255(a)(2)).
(c) El BAT o el STT utiliza un formulario para una prueba ajena al Ministerio de Transporte de los EE.UU. (ver §40.225(a)).

§40.271 ¿Cómo se corrigen los problemas en prue-bas de consumo de alcohol?

(a) El BAT o el STT tiene la obligación de concluir satisfactoriamente la prueba de consumo de alcohol de cada empleado.
(1) S i, dur ante el pr oceso de la prueba o inmediatamente después de éste, toma conocimiento de cualquier hecho que cause la cancelación de la misma (ver §40.267), el BAT o STT deberá tratar de corregirlo a la brevedad, si fuera factible. Podrá reiterar el proceso de prueba como parte de este intento.
(2) Si se necesita repetir el proceso de prueba, se comenzará la nueva prueba a la mayor brevedad posible. El BAT o STT utilizará un nuevo ATF, un nuevo número secuencial de prueba, y si corresponde, un nuevo ASD y/o EBT. Está permitido utilizar funciones técnicas adicionales del EBT (*por ej.,* manejo manual) si es que se ha sido capacitado para hacerlo según §40.213(c).
(3) Si es necesario repetir el proceso de prueba, el BAT o STT no contará con un límite en el número de intentos para completar la prueba, siempre que el empleado muestre buena predisposición para cumplir con dicho proceso.
(4) Si en el sitio de prueba no se cuenta con otro dispositivo para una nueva prueba, el BAT o STT deberá notificar inmediatamente al DER y avisarle que la prueba no pudo terminarse. El DER que recibe dicha información deberá realizar todos los esfuerzos posibles para asegurarse de que la prueba se realice en otro sito a la mayor brevedad posible.
(b) Si el STT, BAT, empleador u otro agente de servicios que participe en el proceso de pruebas, detecta un “error subsanable” (ver §40.269) aún no corregido, deberá tomar todas las medidas necesarias para subsanarlo para evitar la cancelación de la prueba.
(1) Si el problema resulta de la omisión de información requerida, la persona responsable de proporcionarla deberá enviar la información faltante por escrito junto con una declaración firmada que exprese que dicha información es verdadera y precisa. Por ejemplo, si el BAT omite anotar en la línea “Observaciones” del ATF que el empleado no firmó la certificación. Deberá, una vez notado el problema, emitir una declaración firmada que certifique que el empleado se negó a firmar la certificación luego de obtener el resultado, y que dicha declaración es verdadera y precisa.
(2) Si el problema es la utilización de un formulario ajeno al Ministerio de Transporte de los EE.UU., la persona responsable del uso incorrecto del formulario deberá certificar por escrito que el formulario incorrecto contiene toda la información necesaria para una prueba válida de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Deberá asimismo emitir una declaración firmada que especifique que el formulario incorrecto fue utilizado accidentalmente o por ser el único modo de realizar la prueba bajo circunstancias fuera de su control, y las medidas tomadas para prevenir el uso futuro de formularios ajenos al Ministerio de Transporte de los EE.UU. para pruebas de dicho Ministerio. Deberá enviar esta información el mismo día que el problema le haya sido notificado, a través de correo o fax.
(c) Si el problema no puede subsanarse, se deberá cancelar la prueba.

§40.273 ¿Cuál es el efecto de una prueba de con-sumo de alcohol cancelada?

(a) Una prueba de consumo de alcohol cancelada no es ni positiva ni negativa.
(1) El empleador no deberá vincular una prueba cancelada con las consecuencias del resultado de una prueba que es igual o superior a 0,02 (*por ej.,* retirar a un empleado de una tarea crítica para la seguridad).
(2) El empleador no deberá utilizar una prueba cancelada en una situación en donde el empleado necesite un resultado de prueba inferior a 0,02 (*por ej.,* en el caso de pruebas de reanudación de tareas o de seguimiento para autorizar al empleado desempeñar tareas críticas para la seguridad).
(3) El empleador no deberá ordenar una recolección a un empleado cuya prueba ha sido cancelada, excepto en las situaciones citadas en el párrafo (a)(2) de este artículo o en otras disposiciones de este capítulo.
(b) Una prueba cancelada no cuenta respecto del cumplimiento de los requisitos del Ministerio de Transporte de los EE.UU., tal como ser considerada para un índice mínimo de pruebas aleatorias.
(c) Cuando se debe cancelar una prueba, el BAT, STT o toda otra persona que determine que la cancelación es necesaria deberá informar al DER dentro de las 48 horas desde la cancelación.
(d) Una prueba cancelada del Ministerio de Transporte de los EE.UU. no sirve de fundamento válido para que el empleador realice una prueba ajena al Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*es decir,* una prueba según las normas de la empresa).

§40.275 ¿Cuál es el efecto de problemas de proced-imiento insuficientes para cancelar una prueba de consumo de alcohol?

(a) El STT, BAT, empleador, o agente de servicios que participe en el proceso de pruebas, deberá documentar todo error que detecte en dicho proceso, aunque los errores no sean “errores fatales” o “errores subsanables” listadas en esta sección. Las decisiones sobre el impacto definitivo de estos errores serán determinadas por otros procedimientos administrativos o legales, conforme a las limitaciones del párrafo (b) de este artículo.
(b) Ninguna persona que participe del proceso de prueba podrá declarar la cancelación de una prueba debido a un error en el proceso que no tiene efectos adversos significativos sobre los derechos del empleado a una prueba justa y precisa. Por ejemplo, conforme a este capítulo, no corresponde cancelar una prueba debido a un error administrativo menor (*por ej.,* la omisión de la inicial del segundo nombre del empleado) o un error que no afecte las protecciones del empleado según este capítulo. Tampoco lo es si el empleado no firma en el Paso 4 del ATF el resultado de la cancelación de la prueba. Ni tampoco se cancela una prueba porque el empleado reclama haber sido seleccionado para la prueba de manera inapropiada.
(c) El empleador deberá asegurarse de reforzar sus medidas para cumplir con las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU., a pesar de que dichos errores no sean suficientes para cancelar una prueba de consumo de alcohol.

§40.277 ¿Se permiten otras pruebas de consumo de alcohol que no sean de saliva o aliento con-forme a estas regulaciones?
No, otros tipos de pruebas de consumo de alcohol (*por ejemplo,* de sangre u orina) no están autorizadas según se especifica en este capítulo. Sólo se permiten utilizar pruebas de saliva y aliento para las pruebas de detección y de aliento para las pruebas de confirmación usando los dispositivos aprobados.

Sección O — Profesionales especialistas en Abuso de Sustancias (SAP) y el Proceso de reanudación de tareas

§40.281 ¿Quién reúne los requisitos para desem-peñarse como SAP?

Para desempeñarse como SAP en el programa de prueba de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., una persona debe cumplir con cada uno de los requisitos de este artículo:
(a) **Credenciales.** deberá tener una de las siguientes credenciales:
(1) Médico matriculado (Doctor en Medicina u Osteopatía);
(2) Trabajador Social matriculado o habilitado;
(3) Psicólogo matriculado o habilitado;
(4) profesi onal de asi stencia al em pl eado matriculado o habilitado; o
(5) Consultor sobre drogas y alcohol habilitado por la Asociación Nacional de la Comisión de Habilitación de Asesores sobre el Abuso de drogas y Alcoholismo (NAADAC) o por el Consorcio Recíproco de Habilitación Internacional /Alcoholismo y otros Abusos de Drogas (ICRC).
(b) **Conocimientos básicos.** Se deberá tener conocimiento en las siguientes áreas:
(1) Conocimiento y experiencia clínica en el diagnóstico y tratamiento del alcoholismo y de trastornos por abusos de sustancias controladas.
(2) Conocimiento sobre las funciones del SAP relacionado con los intereses del empleador en tareas críticas para la seguridad.
(3) Conocimientos sobre este capítulo, las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. aplicables a los empleadores para quienes evalúa los empleados, los lineamientos del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para SAP, y la actualización sobre cualquiera de estos temas. Estos documentos se encuentran disponibles en la ODAPC (Department of Transportation, 400 7th Street, SW., Room 10403, Washington DC, 20590, 202-366-3784, o en la página web de la ODAPC (http://www.dot.gov/ost/ dapc)).
(c) **Capacitación habilitante.** Deberá recibir capacitación habilitante que reúna los requisitos de este párrafo (b).
(1) La capacitación habilitante deberá proveer instrucción sobre los siguientes temas:
(i) Experiencia, fundamentaciones y cobertura del programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio;
(ii) 49 CRF Capítulo 40 y las normas sobre pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.;
(iii) Requisitos esenciales para pruebas de consumo de drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., inclusive las recolecciones, las pruebas de laboratorio, las revisiones del MRO y los problemas en dichas pruebas.
(iv) Requisitos esenciales para pruebas de consumo de alcohol, inclusive el proceso de prueba, la función del BAT y del STT, y los problemas en las pruebas;
(v) Competencias y prohibiciones del SAP;
(vi) La función del SAP en el proceso de reanudación de tareas, inclusive la evaluación inicial del empleado, la derivación para educación y/o tratamiento, la evaluación del seguimiento, las recomendaciones sobre la continuidad del tratamiento, y el plan de prueba de seguimiento;
(vii) La consulta y comunicación entre el SAP y el empleadores, el MRO, y las personas a cargo de los tratamientos;
(viii) los requisitos de informe y registro;
(ix) Los problemas que debe enfrentar el SAP para llevar a cabo sus obligaciones según este programa.
(2) Al finalizar la capacitación habilitante según el párrafo (c)(1) de este artículo, deberá rendir satisfactoriamente una examen evaluado por un profesional nacionalmente reconocido o por una organización de capacitación. El examen deberá abarcar la totalidad de los temas para la capacitación habilitante enumerados en el párrafo (c)(1) de este artículo.
(3) El siguiente es el programa de capacitación habilitante con el que debe cumplir:
(i) Si se convierte en SAP antes de agosto 1, 2001, deberá cumplir con la capacitación habilitante antes de diciembre 31, 2003.
(ii) Si se convierte en SAP entre agosto 1, 2001 y diciembre 31, 2003, deberá cumplir con la capacitación habilitante antes de diciembre 31, 2003.
(iii) Si se convierte en SAP en enero 1, 2004 o posteriormente, deberá cumplir con capacitación habilitante antes de desempeñarse como SAP.
(d) **Educación Continua.** En el período de los tres primeros años posteriores a la fecha en que rindió el examen satisfactoriamente según el párrafo (c)(2) de este artículo, deberá cumplimentar la educación continua, que consiste en un mínimo de 12 horas de desarrollo profesional (*por ej.*, CEU) relevantes al desempeño del SAP.
(1) Esta educación continua deberá incluir material sobre nuevas tecnologías , interp retacione s, lineamientos recientes, cambios de normas, y toda otra información sobre el desarrollo de la práctica del SAP perteneciente al programa del Ministerio de Transporte de los EE.UU. desde el momento que que cumplió con los requisitos de la capacitación habilitante de este artículo.
(2) Las actividades de educación continua deberán incluir herramientas documentadas de evaluación que lo ayuden a determinar si se ha comprendido adecuadamente el material.
(e) **Documentación.** Deberá guardar registros que demuestren que actualmente cumple con todos los requisitos de este artículo. Deberá suministrar estos registros a pedido de representantes del Ministerio de Transporte de los EE.UU. y de empleadores y C/TPAs que utilicen sus servicios o contemplen hacerlo.

§40.283 ¿Cómo obtiene una organización habili-tante reconocimiento de sus miembros como SAPs?

(a) Si una organización habilitada desea que el Ministerio de Transporte de los EE.UU. autorice a sus consultores sobre drogas y alcoholismo habilitados para ser incluidos al §40.281(a)(5), deberá presentar un pedido por escrito al Ministerio de Transporte de los EE.UU. solicitando se analice el pedido de admisión.
(b) Antes de que el Ministerio de Transporte de los EE.UU. analice su pedido, se deberá obtener una acreditación de la Comisión Nacional para Agencias Habilitantes (NCCA).
(c) Asimismo, se deberá cumplir con los requisitos mínimos del Apéndice E de este capítulo antes de que el Ministerio de Transporte de los EE.UU. analice el pedido.

§40.285 ¿Cuándo se requiere la evaluación del SAP?

(a) El empleado que ha ya infringido las reglamentaciones sobre drogas y alcohol Ministerio de Transporte de los EE.UU. no podrá nuevamente realizar ninguna tarea crítica para la seguridad del mencionado Ministerio para ningún empleador a menos sea evaluado por un SAP, sea derivado y comience el proceso de educación/tratamiento enunciado en esta sección y en las reglamentaciones pertinentes del Ministerio de Transporte de los EE.UU. El primer paso de este proceso es una evaluación del SAP.
(b) Conforme a esta sección, se considera una infracción a las reglamentaciones sobre drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. lo siguiente: el resultado positivo certificado de una prueba de drogas del DOT, una prueba de consumo de alcohol del DOT con un resultado igual o superior a

0,04, la negativa a someterse a prueba (inclusive mediante adulteración o sustitución de muestra de orina), o toda otra infracción a la prohibición de utilizar drogas o alcohol según las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.287 ¿Qué información concerniente a los ser-vicios del SAP el empleador debe proporcionar a un empleado que ha infringido la reglament-ación de drogas y alcohol del DOT?

El empleador deberá proporcionar a cada empleado (inclusive a un aspirante o empleado nuevo) que infrinja las reglamentaciones sobre drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. un listado de los SAPs disponibles para el empleado y aceptados por el empleador, con sus nombres, direcciones y números telefónicos. No se le podrá cobrar al empleado por este listado. La lista podrá entregarla el mismo empleador o a través de un C/TPA o de un agente de servicios

§40.289 ¿los empleadores deben proveer a los empleados los servicios del SAP y tratamiento?

(a) El empleador no estará obligado a proveer a un empleado que haya infringido las reglamentaciones sobre drogas y alcohol del DOT una evaluación del SAP o posterior educación o tratamiento recomendados.
(b) Sin embargo, si el empleador ofrece a dicho empleado la oportunidad de retornar a una tarea crítica para la seguridad del DOT luego de una infracción, deberá asegurarse, antes de retornar a su tarea, de que el empleado esté siendo evaluado por un SAP según las reglamentaciones de §40.281 y de que cumple satisfactoriamente con las recomendaciones del SAP.
(c) El pago de los servicios y evaluaciones del SAP se decidirá entre empleadores y empleados y pueden regirse por acuerdos laborales y beneficios sociales para la salud ya existentes.

§40.291 ¿Cuál es la función del SAP en la evalu-ación, derivación y proceso de tratamiento de un empleado que ha infringido las reglamenta-ciones de detección de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.?

(a) El SAP se hará cargo de:
(1) Realiz ar control y evaluación c línica personalizados para determinar qué tipo de asistencia necesita el empleado para resolver los problemas asociados con el consumo de alcohol y/o drogas.
(2) Derivar al empleado a un programa adecuado de educación y/o tratamiento;
(3) Realizar una evaluación de seguimiento personalizada para determinar si el empleado participa en el programa de educación y/o tratamiento y si demuestra avances en el cumplimiento de las recomendaciones;
(4) Proporcionar al DER un plan de seguimiento de pruebas de consumo de drogas y/o alcohol para el empleado; y
(5) proporcionar recomendaciones sobre la educación continua y/o tratamiento, tanto al empleador como al empleado.
(b) El SAP no es defensor del empleador ni del empleado. Su función es la de proteger el interés público para la seguridad a través de una evaluación profesional del empleado y recomendando la educación o tratamiento adecuados, las pruebas de seguimiento y el cuidado posterior.

§40.293 ¿Cuál es la función del SAP en la conduc-ción de la evaluación inicial de un empleado?

Para cada empleado que lo visita por haber infringido una reglamentación sobre drogas y alcohol del DOT, el SAP deberá proceder de la siguiente manera:
(a) Realizar una amplia evaluación clínica personalizada.
(b) Recomendar u n cu rso de educ ación y/o tratamiento en el que el empleado deberá demostrar su total conformidad antes de reanudar sus tareas críticas para la seguridad del DOT.
(1) Realizar esta dicha misma recomendación para cada empleado que ha infringido las reglamentaciones de drogas y alcohol del DOT.
(2) Recomendar educación y/o tratamiento para que en lo posible se proteja la seguridad pública en el caso de que el empleado reanude su tareas críticas para la seguridad.
(c) La educación adecuada podrá incluir, por ejemplo, grupos de auto-ayuda (*por ej.*, Alcohólicos Anónimos), conferencias comunitarias en las que se puede certificar la asistencia y cursos educativos sobre drogas y alcohol.
(d) El tratamiento adecuado podrá incluir, por ejemplo, hospitalización del paciente, tratamiento ambulatorio, programas externos de asesoramiento y terapias de rehabilitación.
(e) Remitir un informe por escrito directamente al DER destacando las recomendaciones específicas para la asistencia (ver §40.311(c)).
(f) Conforme su función en el proceso de evaluación, el SAP deberá asumir que un resultado de prueba certificado como positivo determina que el empleado ha infringido una reglamentación de drogas y alcohol del DOT. Al momento de determinar las recomendaciones, el SAP no deberá tomar en consideración ninguno de los siguientes puntos:
(1) Un reclamo del empleado expresando que la prueba fue injustificada o imprecisa;
(2) Declaraciones de el empleado que traten de atenuar la gravedad de la infracción al reglamento de drogas y alcohol del DOT (*por ej.*, la afirmación de uso de aceite de hachís, uso “medicinal de marihuana”, “contactos positivos”, ingesta de semillas de amapola, estrés laboral); o
(3) Opiniones personales sobre la justificación o fundamentación sobre pruebas de drogas y alcohol.
(g) Para reunir información para la evaluación de un caso de infracción a un reglamento sobre drogas, se deberá consultar al MRO. El MRO deberá cooperar con el SAP, proporcionando toda información disponible. No es necesario el consentimiento del empleado para proporcionar dicha información.

§40.295 ¿Deberían los empleados o empleadores obtener la evaluación de un segundo SAP si no están de acuerdo con las recomendaciones del primero?

(a) El empleado recibe las recomendaciones de un SAP por infringir las reglamentaciones de drogas y alcohol del DOT, no deberá consultar con un segundo SAP a fin de obtener recomendaciones distintas.
(b) El empleador tampoco deberá obtener una segunda evaluación, si es que el empleado ya ha sido evaluado por un SAP habilitado. Si el empleado, contrariamente a lo especificado en el párrafo (a) de este artículo, recibe evaluación de un segundo SAP, el empleador no deberá tomarla en cuenta según se indica en este capítulo.

§40.297 ¿Alguien está facultado para cambiar la evaluación inicial del SAP?

(a) A excepción de lo referido en el párrafo (b) de este artículo, nadie (*por ej.*, el empleador, empleado, encargado de cuidados, o cualquier agente de servicios) puede cambiar de modo alguno la evaluación o recomendación para asistencia del SAP. Por ejemplo, un tercero no podrá cambiar o hacer que la recomendación del SAP sea más o menos estricta, así como tampoco obtener la evaluación de un segundo SAP.
(b) El SAP que realizó la evaluación y recomendación inicial podrá modificarla basándose en información nueva o adicional (*por ej.*, de un programa educativo o de tratamiento).

§40.299 ¿Cuál es la función del SAP y cuáles son los límites a su criterio para derivar a los empleados a educación y tratamiento?

(a) El SAP derivará al empleado a un programa educativo y/o de tratamiento conforme a la mejor recomendación de asistencia, según su criterio.
(b) Para evitar conflictos de intereses, el SAP no podrá derivar al empleado que requiere asistencia a su consultorio privado, a ninguna persona u organización de la que reciba un pago o a una persona u organización con la que tenga un interés financiero. Tiene prohibido realizar derivaciones a entidades con las que esté asociado financieramente.
(c) Existen cuatro excepciones a las prohibiciones del párrafo (b) de este artículo. Podrá derivar a un empleado a cualquiera de los siguientes prestadores de asistencia, independientemente de la relación que mantenga con ellos:
(1) Un organismo público (*por ej.*, centro para tratamientos) estatal, del condado o municipal;
(2) El empleador o una persona u organización contratada por éste para proveer tratamiento y/o educación sobre drogas y alcohol (*por ej.*, la persona a cargo de los tratamientos contratada por el empleador);
(3) El único programa terapéutico adecuado cubierto por el seguro de salud del empleado (*por ej.*, el programa único de tratamientos para el abuso de sustancias disponible en el plan de salud del empleado); o
(4) El único tratamiento terapéutico adecuado y de fácil accesibilidad para el empleado (*por ejemplo*, el único centro de tratamientos o programas educativos cercano al empleado).

§40.301 ¿Cuál es la función del SAP en la evalu-ación de seguimiento del empleado?

(a) Luego de prestar asistencia según §40.293, el SAP deberá evaluar nuevamente al empleado para determinar si ha cumplido satisfactoriamente con sus recomendaciones de tratamiento y/o educación.
(1) Esta es la manera que tiene el SAP de medir los logros del empleado en el cumplimiento del plan de tratamiento y/o educación, y así transmitirlo al empleador.
(2) Esta evaluación servirá como una de las razones que le permitan al empleador decidir que el empleado reanude sus tareas críticas para la seguridad.
(b) Al momento de determinar la evaluación de seguimiento, el SAP deberá:
(1) Consultar u obtener la documentación apropiada de los profesionales a cargo del programa educativo o de tratamiento al cual el empleado fue derivado; y
(2) Realizar una entrevista clínica personal con el empleado para determinar si éste ha cumplido satisfactoriamente con las recomendaciones de la evaluación inicial.
(c)(1) Si el empleado demuestra un cumplimiento satisfactorio, el SAP deberá enviar un informe por escrito directamente al DER especificando su determinación clínica de que el empleado ha cumplido con sus recomendaciones en la evaluación inicial (ver §40.311(d)).
(2) Deberá determinar que el empleado ha cumplido satisfactoriamente, aunque aún no haya terminado, con el régimen completo de educación y/o tratamiento recomendado, o si necesite asistencia adicional. Por ejemplo, si el empleado ha completado el programa de internación de 30 días prescripto, el SAP deberá tomar una determinación de “cumplimiento satisfactorio” a pesar de no haber completado aún el tratamiento ambulatorio, o necesitar continuar con un programa de terapia de rehabilitación.
(d)(1) Si el SAP considera que el empleado no ha cump lido con las reco mendaciones d e form a satisfactoria, deberá notificar en forma escrita directamente al DER (ver §40.311(e)).
(2) El empleador que recibe la notificación escrita del SAP especificando que el empleado no ha cumplido satisfactoriamente con sus recomendaciones no deberá permitir que el empleado reanude sus tareas críticas para la seguridad.
(3) El SAP deberá realizar una o varias evaluaciones adicionales de seguimiento si el empleador determina que dicha evaluación está de acuerdo con el progreso del empleado según el criterio del SAP y con la política del empleador y/o los acuerdos laborales.
(4) Luego de recibir el informe del SAP sobre el cumplimiento no satisfactorio del empleado, el empleador deberá tomar medidas conforme a su política personal y/o acuerdos laborales.

§40.303 ¿Qué ocurre si el SAP considera que el empleado necesita tratamiento adicional, tera-pia de rehabilitación o terapia grupal de ayuda aunque aún luego de reanudar sus tareas críti-cas para la seguridad ?

(a) Si el SAP considera que el empleado necesita asistencias posteriores (además de las pruebas de seguimiento) para mantener la sobriedad o abstinencia del consumo de drogas luego de reanudar sus tareas críticas para la seguridad, deberá recomendarlo en su in forme de evaluació n de se guimiento (ver §40.311(d)(10)).
(b) El empleador que recibe este tipo de informes del SAP podrá, como parte del acuerdo con el empleado sobre la reanudación de sus tareas críticas para la seguridad, requerir que el empleado participe en los servicios recomendados. Y deberá controlar y documentar la participación del empleado en dichas asistencias recomendadas. También podrá utilizar los servicios del SAP y del programa de asistencia al empleado (EAP) para asistir y supervisar el cumplimi ento del empleado respect o de las recomendaciones. El presente artículo no permite que el empleador no cumpla con sus obligaciones respecto de las pruebas de seguimiento (ver §40.309).
(c) El empleado está obligado a cumplir con las recomendaciones del SAP respecto a dichas asistencias. Si no las cumple o se niega a hacerlo, el empleado será pasible de medidas disciplinarias por parte del empleador.

§40.305 ¿Cómo concluye el proceso de reanu-dación de tareas?

(a) Si el empleador decide que el empleado reanude sus tareas críticas para la seguridad, deberá asegurarse que el empleado se someta a pruebas de reanudación de tareas. Esta prueba no podrá realizarse hasta que el SAP informe que el empleado ha cumplido satisfactoriamente con la prescripción de

educación y/o tratamiento. El empleado deberá obtener un resultado negativo en la prueba de consumo de drogas y/o una prueba de consumo de alcohol con una concentración de alcohol menor a 0,02 antes de reanudar sus tareas críticas para la seguridad.
(b) El empleador no deberá permitir que el empleado reanude sus tareas críticas para la seguridad hasta que no cumpla con las condiciones del párrafo (a) de este artículo. Sin embargo, no está obligado a permitir que el empleado reanude sus tareas críticas para la seguridad debido a que el empleado ha cumplido con las condiciones antes descriptas. Esto es una decisión sobre el personal sujeta a acuerdos de negociación colectivos o a otros requisitos legales.
(c) El SAP o MRO no deberá tomar una decisión de "aptitud laboral" como parte de dicha reevaluación, a menos que se le requiera confor me a las reglamentaciones del DOT. Es el empleador, en vez del SAP o el MRO, quien debe tomar la decisión de que el empleado reanude su tarea crítica para la seguridad.

§40.307 ¿Cuál es la función del SAP en la pre-scripción de pruebas de seguimiento del empleado?

(a) El SAP deberá redactar un plan de prueba de seguimiento para cada empleado que haya infringido las reglamentaciones sobre consumo de drogas o alcohol del DOT y que desee regresar a sus tareas críticas para la seguridad. No definirá dicho plan hasta luego de haber determinado que el empleado cumplió satisfactoriamente con las recomendaciones sobre educación y/o tratamiento.
(b) Deberá presentar una copia de este plan directamente al DER (ver §40.311(d)(9)).
(c) El SAP es el único que determina la cantidad y frecuencia de las pruebas de seguimiento y si estas pruebas serán por consumo de drogas, de alcohol o ambas, a menos que exista disposición en contrario en las reglamentaciones pertinentes del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Por ejemplo, si el empleado obtuvo un resultado positivo en su prueba de consumo de drogas, pero su evaluación o los profesionales del programa de tratamiento determinaron que el empleado también tenía un problema de consumo de alcohol, se puede requerir que el empleado se someta a pruebas de seguimiento tanto de consumo de drogas como de alcohol.
(d) Sin embargo, deberá ordenar que el empleado se someta a un mínimo de seis pruebas de seguimiento sin previo aviso durante los primeros 12 meses de tareas críticas para la seguridad luego de la reanudación de tareas.
(1) El SAP podrá requerir un número mayor de pruebas de seguimiento durante los primeros doce meses de tareas críticas para la seguridad (*por ej.*, podrá requerir una prueba por mes durante el período de 12 meses; podrá requerir dos pruebas por mes durante el primer período de 6 meses y una prueba por mes durante el último período de seis meses).
(2) Asimismo, el SAP podrá requerir pruebas de seguimiento durante los 48 meses de tareas críticas para la seguridad posteriores al mencionado primer período de 12 meses.
(3) El SAP no será quien establezca las fechas reales para las pruebas de seguimiento que prescribe. Es el empleador quien decide las fechas específicas para las pruebas.
(4) El empleador no impondrá al empleado requisitos de pruebas adicionales (*Por ej.*, según las normas de la empresa) a excepción de aquellas determinadas en el plan de pruebas de seguimiento del SAP.
(e) Los requisitos del plan de seguimiento de pruebas del SAP para "seguir al empleado" a empleadores subsiguientes o en interrupciones de tareas.
Ejemplo 1 al Párrafo (e): El empleado reanuda sus tareas con el Empleador A. Dos meses más tarde, luego de completar las primeras dos de las seis pruebas de seguimiento requeridas por el plan del SAP, el empleado renuncia a su trabajo con el Empleador A y comienza a trabajar en una posición similar con el Empleador B. El empleado sigue obligado a completar las cuatro pruebas adicionales durante los siguientes diez meses de tareas críticas para la seguridad y el Empleador B es el responsable de que el empleado así lo haga. El empleador B toma conocimiento de esta obligación a través de la petición que realiza bajo §40.25.
Ejemplo 2 al Párrafo (e): El empleado reanuda sus tareas con el Empleador A. Tres meses más tarde, luego de que el empleado completa las primeras dos de las seis pruebas de seguimiento requeridas por el plan del SAP, el Empleador A despide al empleado por razones económicas o estacionales. Cuatro meses después, el Empleador A vuelve a llamar al empleado. El Empleador A deberá asegurarse de que el empleado complete las restantes cuatro pruebas de seguimiento durante los siguientes nueve meses.
(f) El SAP podrá modificar las determinaciones tomadas con respecto a las pruebas de seguimiento. Por ejemplo, aún si había recomendado pruebas de seguimiento posteriores a los primeros 12 meses, podrá cancelar los requisitos de pruebas en todo momento posterior al primer año de pruebas. Sin embargo, el SAP no deberá modificar el requisito de que el empleado se someta a un mínimo de seis pruebas de seguimiento dentro de los primeros 12 meses luego de reanudar sus tareas críticas para la seguridad.

§40.309 ¿Cuáles son las obligaciones del emplea-dor con respecto a las instrucciones del SAP sobre pruebas de seguimiento?

(a) El empleador deberá cumplir con los requisitos de pruebas de seguimiento del SAP. No podrá permitir que el empleado continúe desempeñando tareas críticas para la seguridad a menos que se someta a las pruebas de seguimiento como lo indica el SAP.
(b) Deberá programar las pruebas de seguimiento en fechas a su elección, pero deberá asegurarse que las pruebas sean sin previo aviso, y que no se notifique de ninguna forma al empleado.
(c) No podrá sustituir ninguna otra prueba (*por ej.*, aquellas llevadas a cabo bajo el programa de pruebas aleatorias) realizada al empleado por este requisito de pruebas de seguimiento.
(d) No puede contar una prueba de seguimiento que haya sido cancelada como prueba finalizada. Una prueba de seguimiento cancelada deberá ser recolectada.

§40.311 ¿Cuáles son los requisitos concernientes a los informes del SAP?

(a) El SAP a cargo de las evaluaciones requeridas, deberá enviar los informes escritos requeridos por este artículo directamente al DER y no a terceros o entidades para que se lo entreguen al DER (excepto como se establece en §40.355(e)). Podrá, sin embargo, enviar el documento simultáneamente al DER y al C/ TPA.
(b) El empleador deberá asegurarse de recibir los informes escritos del SAP directamente del SAP a cargo de la evaluación y que ningún tercero cambie de modo alguno dichos informes.
(c) El informe escrito del SAP, conforme a una evaluación inicial que determine el nivel de asistencia necesaria para enfrentar los problemas de consumo de drogas y/o alcohol del empleado, deberá contener el membrete del SAP (y de ningún otro agente de servicio) firmado y fechado por el SAP y deberá contener lo siguiente:
(1) Nombre y SSN del empleado;
(2) Nombre y dirección del empleador;

(3) Motivo de la evaluación (infracción específica a las reglamentaciones del DOT y fecha de la infracción).
(4) Fecha(s) de la evaluación;
(5) Recomendaciones del SAP sobre educación y/o tratamiento y
(6) el número de teléfono del SAP.
(d) El informe escrito del SAP correspondiente a una evaluación de seguimiento que determine que el empleado ha cumplido satisfact oriamente los requisitos, deberá contener el membrete del SAP (y no el membrete de ningún otro agente de servicio), firmado por el SAP y fechado, además de lo siguiente:
(1) Nombre y SSN del empleado;
(2) Nombre y dirección del empleador;
(3) Motivo de la evaluación inicial (infracción específica a la reglamentación del DOT y fecha de la infracción).
(4) Fecha(s) de la evaluación inicial y sinopsis del plan de tratamiento;
(5) Nombre de la práctica(s) o asistencias(s) respecto de la educación y/o tratamiento recomendado;
(6) Fechas incluidas de la participación en el programa del empleado;
(7) Descripción clínica de la participación del empleado en el programa;
(8) La decisión clínica del SAP sobre si el empleado demostró un cumplimiento satisfactorio;
(9) Plan de seguimiento de prueba;
(10) Las necesidades de cuidados continuos del empleado con recomendaciones sobre tratamiento específico, terapias de rehabilitación y/o asistencia a grupos de apoyo y
(11) El número de teléfono del SAP.
(e) El informe escrito del SAP con respecto a una evaluación de seguimiento que determine que el empleado no ha demostrado un cumplimiento satisfactorio deberá contener el membrete del SAP (y no el membrete de ningún otro agente de servicio), firmado por el SAP y fechado, además de lo siguiente:
(1) Nombre y SSN del empleado;
(2) Nombre y dirección del empleador;
(3) Motivo de la evaluación inicial (infracción específica a las reglamentaciones del DOT y fecha de la infracción).
(4) Fecha(s) de la evaluación inicial y sinopsis del plan de tratamiento;
(5) Nombre de la práctica(s) o asistencia(s) respecto de la educación y/o tratamiento recomendado;
(6) Fechas incluidas de la participación del empleado en el programa;
(7) Descripción clínica de la participación del empleado en el programa;
(8) Fecha(s) de la primer evaluación de seguimiento;
(9) Fecha(s) de cualquier otra evaluación de seguimiento programada por el SAP;
(10) Los motivos clínicos del SAP para determinar que el empleado no demostró un cumplimiento satisfactorios y
(11) el número de teléfono del SAP.
(f) El SAP deberá también proveer directamente al empleado de dichos informes escritos si el empleado no posee empleador actual y al correspondiente empleador regido por el DOT en caso de que el empleado obtuviera otro puesto crítico para la seguridad en la industria del transporte.
(g) El SAP deberá conservar copias de sus informes a los empleadores durante 5 años y las historias clínicas del empleado de acuerdo a las leyes federales, estatales y locales respecto de la conservación de registros, confidencialidad y divulgación de información. Dichos registros deberán encontrarse disponibles, a pedido, de representantes del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*por ej.*, inspectores de accidentes a cargo de audito ría o investigació n de se guridad) y representantes de NTSB en una investigación de accidente.
(h) El empleador deberá conservar sus informes del SAP por 5 años desde la fecha de su recepción.

§40.313 ¿En qué parte de esta reglamentación se encuentra mayor información sobre las funci-ones de SAP y el proceso de reanudación de tareas?

Se puede encontrar mayor información sobre las obligaciones del SAP en los siguientes artículos de este capítulo:
§40.3—Definición.
§40.347—Asistencia del agente de servicios en la prueba de seguimiento requerida por el SAP.
§40.355—Transmisión de informes del SAP.
§40.329(c)—Disponibilidad de informes del SAP a pedido de los empleados.
Apéndice E del Capítulo 40—Requisitos de equivalencias del SAP para organizaciones habilitadas.

Sección P — Confidencialidad y Divulgación de Información

§40.321 ¿Cuál es la norma general de confiden-cialidad para información de pruebas de con-sumo de drogas y alcohol?

Excepto disposición en contrario de esta sección, al agente de servicios o empleador participante en el proceso de prueba de consumo de drogas o alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. tiene la prohibición de divulgar resultados de pruebas individuales o información médica sobre un empleado a terceros sin el consentimiento escrito del empleado.
(a) Se considera “tercero” a toda persona u organización no autorizada explícitamente en otras secciones de la presente reglamentación o que no requiera tener conocimiento de información en el proceso de prueba de consumo de drogas o alcohol.
(b) “Consentimiento escrito específico” significa una declaración firmada por el empleado en la cual acuerda divulgar determinada información a una determinada persona u organización, expresamente identificada, en un momento determinado. Conforme a este capítulo, se prohibe la “divulgación general”, mediante la cual un empleado acepta difundir una categoría de información (*por ej.*, todos los resultados de pruebas) o difundir información a una categoría de terceros (*por ej.*, otros empleados miembros de C/TPA, empresas a las cuales el empleado podría solicitar empleo).

§40.323 ¿Pueden los participantes de este pro-grama divulgar información sobre pruebas de consumo de drogas y alcohol para proced-imientos legales?

(a) El empleador podrá suministrar información sobre pruebas de consumo de drogas o alcohol sin el consentimiento del empleado para determinados procedimientos judiciales.
(1) Estos procedimientos incluyen un juicio (*por ejemplo,* un despido sin justa causa), un agravio (*por ej.,* un arbitraje relacionado con una medida disciplinaria tomada por el empleador), o un procedimiento administrativo (*por ej.,* una audiencia de indemnización por desempleo) presentada por un empleado, o en su representación, con un resultado positivo de prueba de consumo de drogas o alcohol del DOT o por su negativa a someterse a prueba (incluyendo, por ejemplo, resultados de pruebas adulteradas o sustituidas).
(2) Estos procesos incluyen también una acción civil o penal como resultado del desempeño de un empleado en sus tareas críticas para la seguridad, en el cual un tribunal competente determina que la información sobre pruebas de consumo de drogas o alcohol es relevante para el caso y emite una orden obligando al empleador a facilitar dicha información. Por ejemplo, en un juicio por lesiones físicas resultantes de un choque entre un camión y un ómnibus, el tribunal podrá decidir que es relevante el resultado de una prueba de consumo de drogas posterior al accidente para determinar si el conductor o su empleador actúo con negligencia. El empleador está autorizado a responder a la orden del tribunal para que proporcione los informes pertinentes.
(b) En un proceso de estas características, deberá remitir la información a quién la haya requerido (*por ej.,* a un tribunal en un juicio). Deberá enviar la información con la condición de que sólo esté disponible para las partes del procedimiento.
(c) Si un empleador solicita información de un agente de servicios sobre las pruebas de consumo de drogas o alcohol de un empleado para utilizarla en un procedimiento judicial de la forma autorizada en el párrafo (a) de este capítulo (*por ej.*, los datos de laboratorio), el agente de servicios deberá proporcionar dicha información al empleador.
(d) El empleador o agente de servicios deberá notificar por escrito inmediatamente al empleado sobre la información proporcionada según este artículo.

§40.325 [Reservado]

§40.327 ¿Cuándo el MRO deberá proporcionar la información médica recabada en el proceso de certificación?

(a) El MRO deberá informar a terceros, sin el consentimiento del empleado, los resultados de las pruebas de consumo de drogas y la información médica obtenida como parte del procedimiento de certificación (a excepción de lo mencionado en el párrafo (c) de este artículo), si determina, según su juicio médico, que:
(1) La información probablemente determine que el empleado no se encuentra apto médicamente conforme a las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.; o
(2) La información indique que la continuidad del empleado en el desempeño en su tarea crítica para la seguridad, probablemente signifique un riesgo de seguridad importante.
(b) Conforme a este artículo, los terceros a quiénes puede proporcionar información incluyen: el empleador, el médico u otro proveedor del sistema de salud responsable de determinar los requisitos médicos del empleado conforme a las reglamentaciones de seguridad del Ministerio de Transporte de los EE.UU., el SAP que evalúa al empleado como parte del proceso de reanudación de tareas (ver §40.293(g)), una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU., o la Comisión Nacional de Seguridad del Transporte en el curso de una investigación de un accidente.
(c) Si la ley de un país extranjero (*por ej.,* Canadá) le prohibe proporcionar información médica al empleador, deberá cumplir con dicha prohibición.

§40.329 ¿Qué información deberán proporcionar a los empleados el laboratorio, el MRO y otro agente de servicios?

(a) El MRO o el agente de servicios deberá brindar al empleado, dentro de los 10 días hábiles de recibido su pedido por escrito, copias de sus registros sobre el consumo de drogas y/o alcohol, incluyendo los registros de las pruebas obligatorias de consumo de drogas y/o alcohol del DOT. Deberá únicamente cobrar el costo de preparación y copia de dichos registros.
(b) El laboratorio deberá proporcionar al empleado, dentro de los 10 días hábiles desde la recepción del pedido por escrito realizado a través del MRO, los registros concernientes a las pruebas de consumo de drogas (*por ej.,* informes y datos de laboratorio). Únicamente podrá cobrar el costo de preparación y copia de dichos registros.
(c) El SAP deberá facilitar al empleado, a pedido, una copia de todos los informes del SAP (ver §40.311). Sin embargo, deberá redactar un informe de las pruebas de seguimiento de estos registros para el empleado.

§40.331 ¿A qué otras personas deberán facilitar información el empleador y el agente de servi-cios?

El empleador o agente de servicios deberá proporcionar info rmac ión en las siguientes circunstancias:
(a) Si recibe consentimiento por escrito del empleado autorizando la divulgación de información sobre pruebas de consumo de drogas o alcohol a una persona identificada. Por ejemplo, cuando el empleador recibe un pedido por escrito de un ex empleado para proporcionar información a un empleador posterior. Al divulgar la información, deberá cumplir con los términos y condiciones del consentimiento del empleado.
(b) El empleador, a pedido de representantes del Ministerio de Transporte de los EE.UU., deberá facilitar lo siguiente:
(1) Acceso a sus instalaciones utilizadas para este capítulo y para las funciones del programa de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(2) Todos los registros e informes escritos, impresos y computarizados (incluyendo copias de registros o informes de nombre específico), archivos, materiales, datos, documentos/documentación, acuerdos, contratos, políticas, declaraciones requeridas por este capítulo y por reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Deberá facilitar esta información en su oficina principal en el momento requerido por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(3) Todos los apartados del párrafo (b)(2) de este artículo deberán ser de fácil acceso, legibles y proporcionados de manera organizada. Si los registros electrónicos no cumplen con estas normas, deberán ser impresos de forma tal que reúnan dichos requisitos.
(c) El agente de servicios deberá, a pedido de representantes del Ministerio de Transporte de los EE.UU., proporcionar lo siguiente:
(1) Acceso a sus instalaciones utilizadas para este capítulo y para las funciones del programa de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(2) Todos los registros e informes escritos, impresos y computarizados (incluyendo copias de registros o informes de nombre específico), archivos, materiales, datos, documentos/documentación, acuerdos, contratos, políticas, declaraciones requeridas por este capítulo y por reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Deberá proporcionar dicha información en su oficina principal en el momento requerido por el Ministerio de Transporte de los EE. UU.

(3) Todos los datos mencionados en el párrafo (c)(2) de este artículo deberán ser de fácil acceso, legibles y proporcionados de manera organizada. Si los registros electrónicos no cumplen con estas normas, deberán ser impresos de forma tal que cumplan con dichos requisitos.
(d) Si la Comisión Nacional de Seguridad del Transporte requiere información como parte de una investigación por accidente, deberá proporcionar información concerniente a pruebas posteriores a accidentes realizadas luego del mismo.
(e) Si un organismo de seguridad Federal, estatal o local con facultad regulatoria sobre usted o el empleado solicita información sobre los registros de pruebas de consumo de drogas o alcohol del empleado, deberá facilitarla.
(f) Excepto disposición en contrario de este capítulo, el laboratorio no deberá divulgar o proporcionar una muestra o parte de la misma a pedido de una parte, sin primero obtener consentimiento por escrito de la ODAPC. Si una parte solicita una orden judicial para que le entregue una muestra o parte de la misma, contrariamente a toda disposición de este capítulo, deberá tomar las medidas legales necesarias para impugnar la emisión de la orden (*por ej.*, procurar anular la cédula de citación, citando los requerimientos de §40.13). El presente capítulo no le pide que desacate una orden judicial.

§40.333 ¿Qué registros deberá conservar el emple-ador?

(a) El empleador deberá conservar los siguientes registros, por el siguiente período de tiempo:
(1) Deberá conservar los siguientes registros por cinco años:
(i) Los registros de resultados de pruebas de consumo de alcohol con una concentración igual o superior a 0,02;
(ii) Los registros de resultados de pruebas de consumo de drogas certificados como positivos;
(iii) La documentación de negativas a someterse a prueba de alcohol y/o drogas (incluyendo los resultados adulterados o sustituidos de pruebas de consumo de drogas);
(iv) Los informes del SAP; y
(v) Todas las pruebas de seguimiento y programas de pruebas de seguimiento.
(2) Deberá conservar los registros por tres años de la información obtenida de empleadores anteriores según §40.25 concernientes a los resultados de pruebas de consumo de drogas y alcohol de los empleados.
(3) Deberá conservar registros de inspección, mantenimiento y calibración de los EBTs, por el término de dos años.
(4) Deberá conservar los registros de los resultados negativos y cancelados de pruebas de consumo de drogas, y de los resultados de pruebas de consumo de alcohol con una concentración menor a 0,02, por el término de un año.
(b) No deberá conservar registros relativos a un requisito de un programa que no resulta aplicable (*por ej.*, un empleador marítimo que no está comprendido dentro de un programa de pruebas aleatorias de consumo de alcohol obligatorio del Ministerio de Transporte de los EE.UU., no necesita conservar registros de pruebas de este tipo).
(c) Los registros se controlarán en un lugar con acceso restringido.
(d) Un agente de servicios podrá encargarse de la conservación de estos registros. Sin embargo, el empleador deberá garantizar que podrá producir estos registros en su oficina y en el en el momento en el que le sea exigido por la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Por ejemplo, una empresa de autotransporte deberá garantizar que, cuando un inspector de la FMCSA le exija la presentación de sus registros, ésta podrá presentarlos dentro de los días hábiles.
(e) En caso de que los registros sean llevados por medios electrónicos, respecto de los cuales ello esté permitido en este capítulo, deberá asegurarse de que se pueda acceder fácilmente a los mismos, sean legibles y estén formateados y almacenados de una manera organizada. Si los registros electrónicos cumplen con estos criterios, deberá transformarlos a un formato impreso de manera rápida y pasible de ser controlada a pedido del personal de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

Sección Q — Funciones y obligaciones de los Agentes de Servicio

§40.341 ¿Deben los agentes de servicio cumplir con los requisitos respecto de las pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ?

(a) Los servicios que un agente de servicio presta a los empleadores del transporte deben cumplir con los requisitos detallados en el presente capítulo y con las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativas a pruebas de consumo de drogas y alcohol.
(b) En caso de que no cumpla con dichos requisitos, el Ministerio de Transporte de los EE.UU. podrá adoptar
las medidas adecuadas en virtud de los procedimientos de PIE de este capítulo (ver Sección R del presente capítulo), o de otras disposiciones aplicables de las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

§40.343 ¿Cuáles son las tareas que un agente de servicio realiza para un empleador?

Un agente de servicio podrá realizar las tareas necesarias para que los empleadores cumplan con las reglamentaciones relativas a pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU., con sujeción a los requisitos y restricciones de este capítulo.

§40.345 ¿En qué circunstancias podría un C/TPA desempeñarse como intermediario en el envío de la información sobre pruebas de consumo de drogas y alcohol al empleador?

(a) El C/TPA u otro agente de servicio podrá desempeñarse como intermediario en el envío de la información sobre pruebas de consumo de drogas y alcohol en las circunstancias detalladas en este artículo, pero sólo si así lo exige el empleador. Cada empleador decidirá si quiere recibir parte o toda esta información del C/TPA o de otro agente de servicio que se desempeñe como intermediario, a cambio de recibirla directamente del agente de servicio que la origina (*por ej*., de un MRO o un BAT).
(b) Las disposiciones específicas de este capítulo respecto de si el C/TPA debe desempeñarse como intermediario están enumeradas en el Apéndice F de este capítulo. Estas son las únicas situaciones en las que el C/TPA podrá desempeñarse como un intermediario. Le está vedado hacerlo en todas las demás situaciones.
(c) En cada caso se deberá asegurar de que al enviar la información al empleador se reúnan todos los requisitos (*por ej.*, en cuanto a confidencialidad y

horario) que se exigirían si el agente que originó la información (*por ej.*, un MRO o un recolector) enviara la información directamente al empleador. Por ejemplo, si un C/TPA envía los resultados de pruebas de consumo de drogas de un MRO a un DER, deberá enviar cada resultado de las pruebas de consumo de drogas a el DER de acuerdo con los requisitos establecidos respecto del MRO en §40.167.

§40.347 ¿Cuáles son las funciones que puede desempeñar un C/TPA con respecto a la admin-istración de las pruebas?

Un C/TPA, salvo que el presente capítulo disponga lo contrario, podrá desempeñar las siguientes funciones para los empleadores con respecto a la selección al azar y a otras selecciones para las pruebas.
(a) Podrá llevar a cabo programas de pruebas aleatorias para los empleadores y asistir (*es decir*, a través de la celebración de contratos con los laboratorios o sitios de recolección, o llevando a cabo recolecciones) a los empleadores respecto de otros tipos de pruebas (*por ej.*, de admisión laboral, posteriores a accidentes, de sospecha fundada, de reanudación de las tareas y de seguimiento).
(b) Podrá combinar los empleados de más de un empleador o una industria del transporte en un grupo al azar, si esto estuviera permitido por todas las reglamentaciones aplicables del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativas a las pruebas de consumo de drogas y alcohol.
(1) Si combina empleados de más de una industria de transporte, deberá asegurarse de que la tasa de las pruebas aleatorias sea por lo menos equivalente a la tasa más alta exigida por cada repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(2) Los empleados que no estén regidos por las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. no podrán formar parte de un grupo aleatorio junto con los empleados que sí se rigen por estas reglamentaciones.
(c) Podrá asistir a los empleadores al asegurarles que las pruebas de seguimiento se llevarán a cabo de acuerdo con el plan establecido por el SAP. Sin embargo, ni el C/TPA ni el empleador podrán seleccionar empleados al azar de un “grupo de seguimiento” para someterlos a pruebas de seguimiento.

§40.349 ¿Qué tipo de registros puede recibir y lle-var un agente de servicios?

(a) Salvo que se disponga lo contrario en el presente capítulo, un agente de servicio podrá recibir y conservar todos los registros relacionados con los programas de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU., lo cual incluye los resultados de pruebas positivos, negativos y las negativas a someterse a pruebas. No es necesario que el agente de servicio obtenga el consentimiento del empleado para recibir y llevar estos registros.
(b) Podrá llevar el registro de toda la información necesaria para llevar a cabo un programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol (*por ej.*, CCFs, ATFs, nombres de los empleados que forman grupos aleatorios, listas de selección aleatoria, copias de las notificaciones cursadas a los empleadores de los empleados seleccionados) en representación de un empleador.
(c) Si el agente de servicio que origina la información relativa a las pruebas de consumo de drogas o alcohol, como un MRO o un BAT, envía la información directamente al DER, también podrá suministrarle simultáneamente la información al C/TPA o a otro agente de servicio que tenga que llevar esa información para el empleador.
(d) Si una C/TPA se está desempeñando como intermediario en el envío de la información al empleador, deberá asegurarse que dicha información llegue al empleador en los mismos plazos establecidos en este capítulo.
(e) Deberá garantizar que podrá facilitar al empleador la información que éste deba presentar ante un representante de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. dentro de los dos día hábiles.
(f) En cualquier momento, si el empleador lo solicita, deberá transferir inmediatamente todos los registros pertenecientes al empleador y a sus empleados al mismo empleador o a cualquier agente de servicio designado por éste. Deberá realizar esta transferencia apenas la solicite el empleador. No es necesario el consentimiento de los empleados para realizar esta transferencia. No deberá cobrar por esta transferencia, una cantidad mayor a los costos administrativos. No deberá cobrar por el envío de estos registros.
(g) Si el C/TPA estuviera planificando retirarse del negocio o si su organización será comprada o fusionada con otra organización, deberá notificar inmediatamente a todos los empleadores y deberá ofrecer transferir todos los registros pertenecientes al empleador y a sus empleados, ya sea al mismo empleador o a cualquier otro agente de servicio que éste designe. Deberá realizar esta transferencia tan pronto como el empleador la solicite. No es necesario el consentimiento de los empleados para realizar esta transferencia. No deberá cobrar por esta transferencia una cantidad mayor a los costos administrativos. No deberá cobrar por el envío de estos registros.

§40.351 ¿Qué requisitos de confidencialidad resultan aplicables a los agentes de servicio?

Salvo disposición en contrario en el presente capítulo, a un agente de servicio se le exige que cumpla con los siguientes requisitos de confidencialidad:
(a) Cuando recibe o lleva registro de información confidencial acerca de los empleados (*por ej.*, los resultados de pruebas individuales), se regirá por las mismas reglamentaciones de confidencialidad que rigen al empleador con respecto al uso y divulgación de esta información.
(b) Deberá cumplir con todos los requisitos de confidencialidad y de conservación de registros aplicables a los empleadores.
(c) No podrá divulgar los resultados de pruebas individuales u otra información confidencial a otro empleador sin el consentimiento expreso y por escrito del empleado. Por ejemplo, suponiendo que usted fuera un C/TPA que tiene como clientes a los empleadores X y Y. El empleado Jones trabaja para X, Y usted lleva el registro de las pruebas de consumo de drogas y alcohol de Jones para X. Jones quiere cambiar de trabajo y trabajar para Y. Usted no deberá brindarle información a Y acerca de los resultados de una prueba realizada para X a menos que tenga el consentimiento expreso y por escrito de Jones. Del mismo modo, no brindará esta información al empleador Z, que no es miembro del C/TPA, si no se obtuvo dicho consentimiento.
(d) No podrá utilizar formularios de consentimiento en blanco para autorizar la divulgación de la información acerca de las pruebas del empleado.
(e) Deberá adoptar medidas de confidencialidad y seguridad para asegurar que los reg istros confidenciales de los empleados no estarán a disposición de personas no autorizadas. Esto comprende la seguridad física de los registros, el control del acceso a los mismos y las medidas de seguridad de las computadoras para salvaguardar la información confidencial que se encuentra en las bases de datos.

§40.353 ¿Qué principios gobiernan la interrel-ación entre los MROs y los otros agentes de servicio?

La interrelación entre un agente de servicio que no sea un MRO (*por ej.*, un C/TPA) y los otros MROs, se regirá por los siguientes principios:
(a) Deberá prestar los servicios de un MRO a los empleadores, directamente o a mediante un contrato, siempre que cumpla con todas las disposiciones aplicables de este capítulo.
(b) Si se emplea o contrata a un MRO, este deberá realizar tareas en forma independiente y confidencial. Cuando existe una relación con un MRO, dicha

relación deberá estructurarse a fin de asegurar que no se comprometerá esa independencia y confidencialidad. Los medios específicos (incluidas las medidas físicas y operativas, según corresponda) para separar las funciones de un MRO y de otros agentes de servicio son esenciales.
(c) Sólo el personal que se encuentra diariamente bajo la supervisión y control de un MRO, puede desempeñar estas funciones. Esto no significa que ese mismo personal no pueda desempeñar otras funciones en otros momentos. Sin embargo, la designación del personal del MRO para que realice las tareas correspondientes a un MRO, bajo la supervisión de un MRO estará limitada y no podrá ser utilizada como un subterfugio para evitar la confidencialidad y los demás requisitos comprendidos en este capítulo y las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Deberá garantizar que el personal a cargo del MRO se desempeñará bajo controles suficientes como para asegurar que la independencia y confidencialidad del procedimiento del MRO no se verán comprometidas.
(d) Como otros MROs, el que sea empleado o contratado deberá llevar a cabo entrevistas de certificación a los empleados y dictará todas las resoluciones de certificación personalmente. En consecuencia, el personal del MRO podrá desempeñar las funciones mencionadas.

§40.355 ¿Qué restricciones se aplican respecto de las actividades de los agentes de servicio?

Un agente de servicio estará sujeto a las siguientes restricciones relativas a las actividades del programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(a) No podrá solicitar al empleado que firme una declaración de consentimiento, exoneración, exención de responsabilidad ni acuerdo de indemnización con respecto a ninguna parte del proceso de prueba de consumo de alcohol y drogas regido por el presente capítulo (que incluye recolecciones, pruebas de laboratorio, y servicios de MROs y SAPs, entre otras cosas). Nadie podrá hacerlo en nombre de un agente de servicio.
(b) No podrá desempeñarse como intermediario respecto de la transmisión de los resultados de pruebas de consumo de drogas desde un laboratorio a un MRO. Es decir, un laboratorio no podrá enviarle los resultados a un agente de servicio para que éste se los envíe a un MRO para que realice la certificación. Por ejemplo, no se permite la práctica por la cual un laboratorio transmite los resultados a su sistema de computadoras, y posteriormente el agente de servicio le asigna los resultados a un MRO determinado**.**
(c) No podrá transmitir los resultados de las pruebas de consumo de drogas directamente desde el laboratorio al empleador (a través de medios electrónicos o de otro tipo), o a un agente de servicios para que los reenvíe al empleador. Todos los resultados de los laboratorios deben ser procesados por el MRO antes de ser enviados a cualquiera de las otras partes involucradas.
(d) No deberá desempeñarse como intermediario entre un STT o un BAT y un DER, respecto de la transmisión de los resultados de las pruebas de consumo de alcohol de una concentración de 0,02 o superior.
(e) Con excepción de las disposiciones del párrafo (f) de este artículo, no podrá desempeñarse como intermediario en la transmisión de los informes individuales del SAP al verdadero empleador. Es decir, un SAP no podrá enviar dichos resultados a un agente de servicio, para que éste a su vez se los envíe al verdadero empleador. Sin embargo, podrá llevar registro de los informes individuales sumarios del SAP y de los planes de pruebas de seguimiento después de que sean enviadas al DER, y el SAP podrá transmitirle tales informes al agente de servicio simultáneamente con el envío de los mismos al DER.
(f) Como una excepción al párrafo (e) de este artículo, el agente de servicio se podrá desempeñar como intermediario entre el SAP y un operador/propietario u otro individuo empleado/autónomo respecto de la transmisión de informes del primero.
(g) Con excepción de las disposiciones del párrafo (h) de este artículo, el agente de servicio no podrá decidir si se tienen que llevar a cabo pruebas respecto de un empleado con fundamento en criterios de determinación tales como sospecha fundada, pruebas posteriores a un accidente, de reanudación de las tareas y de seguimiento. Éstas son obligaciones que el verdadero empleador no podrá delegar a un C/TPA. Sin embargo podrá dar recomendaciones y brindar información a los empleadores respecto de cuestiones vinculadas con estas pruebas y cómo debe el empleador programar las pruebas exigidas.
(h) Como excepción al párrafo (g) de este artículo, el agente podrá decidir si se deben realizar pruebas a un empleado con fundamento en sospechas fundadas, pruebas posteriores a un accidente, de reanudación de las tareas y de seguimiento, con respecto a un operador/ propietario u otro empleado autónomo.
(i) Con excepción de las disposiciones del párrafo (j) de este artículo, el agente no podrá tomar una determinación respecto de los empleados que se han rehusado a someterse a las pruebas de consumo de drogas o alcohol. Esta es una obligación que el verdadero empleador no podrá delegar. Sin embargo, el agente de servicio podrá emitir recomendaciones y brindar información a los empleadores respecto de los casos donde se obtuvieron negativas a someterse a las pruebas.
(j) Con excepción de las disposiciones del párrafo (i) de este artículo, podrá tomar una determinación respecto de los empleados que se hayan rehusado a someterse a una prueba de consumo de drogas o alcohol, si:
(1) Se ha programado la prueba exigida respecto de un operador/propietario u otro empleado autónomo y el individuo no se presenta a la prueba sin razón legítima; o
(2) Un MRO determina que un individuo se ha rehusado a someterse a la prueba con fundamento en la adulteración o sustitución.
(k) No podrá desempeñarse como DER. Por ejemplo, mientras tiene la obligación de transmitir la información relativa a los resultados de las pruebas al empleador, no podrá actuar en nombre de éste en lo que respecta a medidas relativas al apartamiento de los empleados de sus tareas críticas para la seguridad.
(1) Al enviar la documentación a los laboratorios deberá asegurarse de enviar al laboratorio que lleva a cabo las pruebas sólo la copia del laboratorio del CCF. No podrá remitir al laboratorio otras copias del CCF o cualquier ATF.
(m) No podrá imponer condiciones o requisitos que no hayan sido autorizados por las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Por ejemplo, un C/TPA al servicio de empleadores de la industria de transporte de línea o de autotransporte no podrá exigirles que contemplen en sus planes del Ministerio de Transporte de los EE.UU., disposiciones que no sean exigidas por las reglamentaciones de la RSPA o de la FMCSA.
(n) No podrá retrasar intencionalmente la transmisión de la documentación relativa a las pruebas de consumo de drogas o alcohol debido a conflictos en cuanto a los pagos o a otras razones.
Ejemplo 1 del Párrafo (n): El laboratorio que analiza una prueba no podrá demorar la transmisión de la documentación del resultado de la prueba al MRO debido a conflictos en cuanto a la facturación o al pago con el mismo MRO o con un C/TPA.
Ejemplo 2 del Párrafo (n): Un MRO o un SAP que entrevista a un empleado no podrá demorar el envío de los resultados certificados de las pruebas al empleador
o del informe del SAP al empleador, debido al mencionado conflicto con el empleador o con el empleado.
Ejemplo 3 del Párrafo (n): Un recolector que realiza una recolección de una muestra de orina no podrá demorar el envío al laboratorio de la muestra de las drogas y del CCF debido a conflictos con el laboratorio o con un C/TPA respecto del pago o de cualquier otra cuestión.
Ejemplo 4 del Párrafo (n): Un BAT que lleva a cabo una prueba de consumo de alcohol no podrá demorar el envío al empleador o al C/TPA de la información del resultado de la prueba debido a conflictos respecto del pago o de otras cuestiones con el empleador o el C/TPA.

(o) Si bien el BAT tiene que cumplir con las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU., el verdadero empleador sigue siendo responsable ante el Ministerio de Transporte de los EE.UU. respecto del cumplimiento de las mismas, y la falta de implementación de cualquier aspecto del programa en virtud de las exigencias del presente capítulo y de las reglamentaciones aplicables de dichas reparticiones implicará la posibilidad de que el Ministerio inicie acciones legales contra el empleador.

Sección R — Exclusiones de interés público

§40.361 ¿Cuál es el propósito de una exclusión de interés público (PIE)?

(a) A fin de proteger el interés público, que implica proteger a los empleados y empleadores de la industria del transporte del incumplimiento con las normas sobre pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU., la política del Ministerio es asegurar que los empleadores dirijan su negocio sólo mediante agentes de servicio responsables
(b) Para ello, el Ministerio utiliza las PIEs a fin de excluir del programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE. UU., a lo s agen te s de se rv ic io que h a n de mostra do desempeñarse en forma irresponsable al cometer violaciones serias a las disposiciones del presente capítulo o a las reglamentaciones de dicho Ministerio.
(c) Una PIE es una medida seria que el Ministerio adopta solamente en miras a proteger el interés público. Nos proponemos utilizarlas sólo a fin de reparar situaciones de serio incumplimiento. Las PIEs no se utilizan con el propósito de castigar.
(d) Ninguna disposición de esta sección prohibe a una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. o al Inspector General que adopten otras medidas autorizadas en virtud de sus reglamentaciones con respecto a los agentes de servicio o empleadores que hayan infringido las reglamentaciones.

§40.363 ¿Con qué fundamentos el Ministerio emite una PIE?

(a) El Ministerio emitirá una PIE respecto de un agente de servicio si determina que éste no a prestado y se ha rehusado a prestar sus servicios de realización de pruebas de consumo de drogas y alcohol de acuerdo con los requisitos de este capítulo o de la reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. relativa a drogas y alcohol.
(b) El Ministerio también podrá emitir una PIE si el agente de servicio no coopera con los representantes del Ministerio en cuanto a las inspecciones, investigaciones de demandas, acatamiento y revisiones de aplicación, o solicitudes de documentación y otra información relativa al acatamiento de las disposiciones de este capítulo o las reglamentaciones del Ministerio relativas a drogas y alcohol del Ministerio.

§40.365 ¿Cuál es la política del Ministerio con respecto al inicio de un procedimiento de PIE?

(a) La política del Ministerio consiste en iniciar un procedimiento a fin de que se emita una PIE, solamente en casos serios de incumplimientos de las disposiciones de este capítulo que no hayan sido subsanados y que afecten cuestiones tales como la seguridad, los efectos de los resultados de las pruebas, la privacidad y confidencialidad, el debido proceso y la justicia para los empleados, la honestidad y la integridad del programa de pruebas, y la colaboración con el suministro de información a los representantes de las reparticiones del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(b) Los siguientes ejemplos ilustran los tipos de desacato grave que el Ministerio, por una cuestión de política, considera que se trata de una razón adecuada como para inicial un procedimiento. Los siguientes ejemplos no pretenden ser una lista exhaustiva ni exclusiva de las razones en virtud de las cuales se pueda comenzar un procedimiento de PIE. Se intenta ilustrar el nivel de gravedad necesario para que el Ministerio comience con un procedimiento de estas características. Los ejemplos son los siguientes:
(1) En el caso de un MRO, la certificación de pruebas positivas sin entrevistar a los empleados según se requiere en este capítulo, o la prestación de sus servicios sin cumplir con las habilitaciones exigidas a un MRO en el presente capítulo.
(2) En el caso de un laboratorio, que se rehuse a brindar información al Ministerio, a un empleador o a un empleado, según se lo requiere en este capítulo; que no lleve a cabo un programa de pruebas de validez (o se niegue a hacerlo) en los casos en que lo requiere este capítulo; o un patrón o práctica de análisis de errores en las pruebas, que ocasione la cancelación de las mismas. (Como política general, el Ministerio no pretende iniciar un procedimiento de PIE respecto de un laboratorio en cuanto a cuestiones respecto de las cuales el Ministerio de Salud y Servicios Humanos inicie medidas de habilitación según los lineamientos de su laboratorio);
(3) En el caso de un recolector, un patrón o práctica de recolección bajo observación directa cuando ella no estuviera autorizada, o la falta de recolecciones realizadas bajo observación directa (o la negación a realizarlas) cuando ello sea obligatorio;
(4) En los casos de los recolectores, BATs o STTs, un patrón o una práctica de utilización de formularios, equipos de muestras o de recolección que no cumplan con las normas enunciadas en este capítulo;
(5) En el caso de los recolectores, BATs o STTs, un patrón o práctica de “errores fatales” u otros errores significativos en el procedimiento de recolección que no fueron corregidos;
(6) En el caso de un laboratorio, MRO o C/TPA la falta de información de los resultados de las pruebas (o la negativa a brindarla), tal como está establecido en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. y en este capítulo;
(7) En el caso de un laboratorio, la falsificación, el ocultamiento o la destrucción de la documentación relativa a cualquier parte del proceso de pruebas de consumo de drogas, incluyendo, a modo meramente enunciativo, documentación “litigiosa”;
(8) En el caso de los SAPs, la prestación de servicios sin cumplir con las habilitaciones requeridas en este capítulo o la realización de evaluaciones sin realizar entrevistas personales;
(9) En casos de cualquier agente de servicio, la conservación de una relación con otra de las partes que constituya un conflicto de intereses en virtud de este capítulo (*por ej.*, un laboratorio que obtenga un beneficio financiero de la derivación de un empleador a un MRO específico);
(10) En el caso de cualquier agente de servicio, la declaración falsa respecto de que él o su actividad se encuentran aprobados o habilitados por el Ministerio o por una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU.;
(11) En el caso de cualquier agente de servicio, la divulgación de la información sobre el resultado de la prueba de un empleado a cualquiera de las otras partes no autorizadas según lo especificado en este capítulo o en las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU., inclusive si se hace mediante la obtención de una declaración de consentimiento en “blanco” del empleado, o creando una base de datos de la cual los empleadores o cualquier otra persona puedan acceder a los resultados de las pruebas sin el consentimiento del empleado;
(12) En el caso de un agente de servicio, la interferencia o el intento de interferir en la comunicación entre un MRO y el Ministerio, o que se tome represalias

respecto de un MRO por esta comunicación;
(13) En el caso de un agente de servicio, la orden o recomendación a un empleador negarse a implementar cualquier disposición de este capítulo; o
(14) R e specto del incump limi ent o d e una reglamentación del Ministerio de Transporte de los EE.UU., la conducta que afecte a las disposiciones importantes del Ministerio (*por ej*., la negación a conducir apropiadamente el proceso de selección para pruebas al azar).

§40.367 ¿Quién puede iniciar un procedimiento de PIE?

Los siguientes son funcionarios del Ministerio de Transporte de los EE.UU. que pueden iniciar el procedimiento:
(a) El director de un programa de drogas y alcohol de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU.,
(b) Un funcionario de la ODAPC, aparte del Director, o
(c) La persona designada por cualquiera de estos funcionarios.

§40.369 ¿Qué grado de discreción tiene un funcio-nario iniciante para iniciar un procedimiento de PIE?

(a) Los funcionarios iniciantes tienen amplia discre ci onali dad para decidi r si inician un procedimiento de PIE.
(b) Al ejercer dicha discreción, el funcionario iniciante tendrá que tener en cuenta la política del Ministerio con respecto a la gravedad de la conducta del agente de servicio (ver §40.365) y toda la información que obtengan al respecto. El funcionario iniciante también podrá considerar la disponibilidad de recursos necesarios para llevar a cabo un procedimiento de PIE.
(c) La decisión de no iniciar un procedimiento de este tipo, no implica necesariamente que el Ministerio considere que el agente de servicio se ha desempeñado correctamente o que no puede utilizar otras medidas para subsanar el incumplimiento.

§40.371 ¿Qué información utiliza el funcionario iniciante para decidir si va a iniciar un proced-imiento de PIE?

(a) Deberá fundarse en información creíble proveniente de cualquier fuente.
(b) Antes de enviar una notificación correctiva (ver §40.373) el funcionario iniciante deberá contactarse con el agente de servicio para determinar si existe alguna información que afecte su determinación de enviar dicha notificación. Según este artículo del funcionario iniciante deberá tomar en cuenta cualquier información obtenida de este encuentro para determinar su decisión de continuar con el procedimiento.

§40.373 Antes de comenzar un procedimiento de PIE, ¿Da el funcionario iniciante al agente de servicio una oportunidad de corregir los problemas antes de comenzar con un proced-imiento de PIE?

(a) El funcionario iniciante deberá enviar al agente de servicio una notificación correctiva antes de comenzar con un procedimiento de PIE.
(b) Esta notificación deberá identificar las áreas específicas en donde el agente deberá cumplir para evitar el procedimiento.
(c) Si el agente de servicio realiza y documenta los cambios necesarios para cumplir con las áreas enumeradas en la notificación dentro de los 60 días de haberla recibido, no se comenzará con el procedimiento. El funcionario iniciante deberá certificar que los cambios correctivos sean realizados y registrados satisfactoriamente. Cuando el agente comprueba cumplimiento del agente de servicio, el funcionario iniciante deberá enviarle una notificación especificando que el problema ha concluido.

§40.375 ¿Cómo comienza un funcionario iniciante un procedimiento de PIE?

(a) Como agente de servicio, si el tema del cumplimiento no es susceptible de ser corregido (ver §40.373(a)), o si tiene problemas de cumplimiento no resueltos según §40.373(c), el funcionario iniciante comenzará con un procedimiento de PIE y le enviará una notificación de exclusión propuesta (NOPE). Esta notificación contiene las recomendaciones del funcionario iniciante con respecto a la emisión de la PIE, pero no es decisión del Ministerio emitirla.
(b) La NOPE contiene la siguiente información:
(1) Una declaración del funcionario iniciante recomendando al Ministerio emitir una PIE con respecto al agente de servicio;
(2) Los hechos por los que el funcionario iniciante cree que el agente de regidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. de acuerdo con los requerimientos de este capítulo, o que está en serio incumplimiento con una reglamentación de la repartición de drogas y alcohol del mencionado Ministerio;
(3) Los hechos por los que el funcionario iniciante cree que este incumplimiento no ha sido o no puede corregirse;
(4) La recomendación del funcionario iniciante en cuanto al alcance de la PIE;
(5) La recomendación del funcionario iniciante respecto de la duración de la PIE; y
(6) Una declaración que establezca que el agente de servicio podrá impugnar la emisión de la PIE propuesta, tal como figura en §40.379.
(c) El funcionario iniciante deberá enviar una copia del NOPE al Director de al ODAPC y al agente de servicio, al mismo tiempo que éste último le tendrá que enviar una copia.

§40.377 ¿Quién decide si se debe crear una PIE?

(a) El Director de la ODAPC o la persona por él designada, decidirá si es necesario crear una PIE. Si las tareas de la persona designada comprenden la toma de decisiones, todas las referencias realizadas en esta sección al Director, se refieren a la persona designada.
(b) Para asegurar su imparcialidad, el Director no deberá intervenir en la determinación del funcionario iniciante acerca de si se debe iniciar una PIE.
(c) Existe una “muralla” entre el funcionario iniciante y el Director. Esto significa que les está prohibido debatir, tener contacto o intercambiar información sobre la cuestión, excepto en relación a los documentos y debates que formen parte del registro del procedimiento.

§40.379 ¿Cómo se impugna la emisión de una PIE?

(a) Si se recibe una NOPE, se deberá impugnar el envío de la PIE.
(b) Si se desea impugnar la PIE propuesta, se deberá suministrar al Director la información y los argumentos que se oponen a la misma, por escrito, personalmente, y/o a través de un representante. Para impugnarla se deberán tomar uno o más pasos enumerados en este párrafo (b) dentro de los 30 días posteriores a la recepción de la NOPE.
(1) Se podrá pedir que el Director desestime in límine la PIE propuesta, debido a que no constituye un incumplimiento grave de acuerdo con este capítulo o con las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. y en relación con la política del Ministerio, tal como figura en §40.365.

(2) Se podrá presentar información y argumentos por escrito de acuerdo con las disposiciones del §40.381.
(3) Se podrá concertar una reunión informal con el Director para presentar la información y los argumentos.
(c) Si no se adopta ninguna de las medidas enumeradas en el párrafo (b) de este artículo dentro de los 30 días posteriores a la recepción de la NOPE, el caso se considerará sin impugnación. En este caso, el Director toma su decisión en base al registro provisto por el funcionario iniciante (*es decir*, la NOPE y cualquier otra información o testimonio relevante) y a cualquier toda información adicional que el Director obtenga.

§40.381 ¿Qué información se debe presentar para impugnar la emisión de una propuesta de PIE?

(a) Un agente de servicio que quiere impugnar una PIE propuesta, debe presentar al menos la siguiente información al Director:
(1) Hechos específicos qu e contradigan las declaraciones presentes en la NOPE (ver §40.375(b)(2) y (3)). Una negativa general es insuficiente para causar un conflicto genuino sobre hechos esenciales para la emisión de una PIE;
(2) Identificación de cualquier PIE, propuesta o anterior y
(3) Identificación de las filiales, si existieran.
(b) Se podrán suministrar información y argumentos con respecto a la emisión de la PIE propuesta, al alcance y a la duración de la misma (ver §40.375(b)(4) y (5)).
(c) Se podrá suministrar toda información adicional relevante o los argumentos con respecto a cualquiera de los temas en cuestión.

§40.383 ¿Qué procedimientos se aplican si impu-gna la emisión de una PIE?

(a) El Ministerio de Transporte de los EE.UU. lleva a cabo los procedimientos de PIE de manera justa e informal. El Director puede utilizar procedimientos flexibles para permitir la presentación de cuestiones contradictorias. No se requiere que el Director se rija por las normas o el procedimiento formal de la prueba al crear el registro de procedimiento.
(b) El Director considerará toda información o argumento que determine que es relevante respecto de la decisión sobre el tema.
(c) Se podrá presentar toda la prueba documental que se pretenda que sea considerada por el Director. Además, si se hubiera programado una reunión informal con el Director, se podrá presentar testigos y confrontar a cualquier persona que el funcionario iniciante presente como testigo en su contra.
(d) En casos donde existan cuestiones esenciales en disputa, el Director o la persona designada por él puede llevar a cabo una investigación adicional de los hechos.
(e) Si se hubiera programado una reunión con el Director, éste llevara un registro escrito de la reunión requerida. El costo de la transcripción y copia del registro de la reunión estará a cargo de quien la solicitó.

§40.385 ¿Quién tiene la carga de la prueba en un procedimiento de PIE?

(a) Dado que el funcionario iniciante es quien propuso la PIE, tendrá el deber de presentar las pruebas.
(b) Debe demostrar, por preponderancia de la prueba, que el agente de servicio se encontraba había cometido graves incumplimientos a los requisitos de este capítulo sobre las pruebas de consumo de droga y/o alcohol o con los requisitos de otra reglamentación del Ministerio de Transporte de EE. UU de relativa a las pruebas de consumo de droga y alcohol.

§40.387 ¿Qué cuestiones decide el Director acerca de la exclusión de interés público propuesta?

(a) Siguiendo la respuesta del agente de servicio (ver §40.379(b)) o, en caso de no recibirse respuesta, después de 30 días desde la fecha en la que el agente de servicio recibió la NOPE, el Director puede seguir los siguientes pasos:
(1) En respuesta a un pedido del agente de servicio (ver §40.379(b)(1)) o de motu propio, el Director puede rechazar un procedimiento de PIE si determina que no existen incumplimientos graves a las reglamentaciones de este capítulo o del Ministerio de Transporte de los EE.UU., de acuerdo con la política del Ministerio según lo establecido en §40.365.
(i) Si el Director rechaza una PIE propuesta en virtud de este párrafo (a), se da por finalizada la acción con respecto al incumplimiento que se alega en la NOPE.
(ii) El Ministerio puede iniciar un nuevo normas acerca de pruebas de consumo de droga y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(2) Si el Director determina que la presentación del funcionario iniciante no contiene la información completa necesaria para tomar una decisión, el Director puede remitir el asunto al funcionario iniciante. El funcionario iniciante puede reenviar el asunto al Director cuando complete la información necesaria. Si los fundamentos para la PIE propuesta cambiaron, el funcionario iniciante debe enviar una NOPE enmendada al agente de servicio.
(b) El Director toma determinaciones en relación a los siguientes temas en cualquier procedimiento de PIE que decida de puro derecho:
(1) Los hechos esenciales que estén en conflicto;
(2) Si los hechos sustentan la emisión de una PIE;
(3) El alcance de cualquier PIE que se haya emitido y
(4) La duración de cualquier PIE emitida.

§40.389 ¿Qué factores podrían ser considerados por el Director?

Este artículo enumera ejemplos de la clase de factores mitigantes y agravantes que puede considerar el Director al determinar si emitir una PIE, así como el alcance y duración de la misma. Esta lista no es exhaustiva o exclusiva. El Director podrá considerar otros factores si resultan apropiados dadas las circunstancias de un caso en particular. Los siguientes son ejemplos de la lista:
(a) El daño real o potencial que resultara del incumplimiento;
(b) La frecuencia de incidentes y/o duración del incumplimiento;
(c) Si existe un patr ón o antecedentes de incumplimiento;
(d) Si el incumplimiento realizado dentro de su organización, incluyendo factores como los siguientes:
(1) Si su organización planeó, inició o llevó a cabo el incumplimiento, y si así fuera en qué medida;
(2) Las posturas sostenidas p or i ndivi duos involucrados en el incumplimiento, y si sus jefes toleraron esos incumplimientos y
(3) Si existieron estándares de conducta efectivos y sistemas de control (tanto con respecto a la propia organización como a la de contratistas o afiliados) en el momento en que ocurrió el incumplimiento;

(e) Si demostró una disposición de cumplimiento adecuada, incluyendo factores como los siguientes:
(1) Si se aceptó la responsabil idad por el incumplimiento y se reconoció la gravedad de la conducta que ocasionó emisión de la PIE;
(2) Si se cooperó plenamente con el Ministerio durante la investigación. El Director podrá considerar cuándo comenzó esa cooperación y si se dio a conocer toda la información conocida;
(3) Si se investigaron í n tegramente las circunstancias del incumplimiento en que se basó la PIE y, si así fue, su se pusieron los resultados de la investigación a disposición del Director;
(4) Si se aplicaron las medidas disciplinarias adecuadas a los responsables de la actividad que originó la emisión de la PIE y
(5) Si organización aplicó las acciones correctivas adecuadas o medidas correctivas, incluyendo la implementación de acciones para evitar la recurrencia;
(f) Con respecto al incumplimiento respecto de una reglamentación del Min. de Transp. de los EE.UU., el grado en que el incumplimiento afecta a los temas comunes al programa de pruebas de consumo de drogas y alcohol del Ministerio;
(g) Otros factores apropiados a las circunstancias del caso.

§40.391 ¿Cuál es el alcance de una exclusión de interés público?

(a) El alcance de una PIE es la determinación del Ministerio sobre divisiones, elementos organizativos, tipos de servicio, afiliados y/o individuos (incluyendo empleados directos de un agente de servicio y sus contratistas) a los cuales se aplica una PIE.
(b) Si, como agente de servicio, el Ministerio emite una PIE que le concierne, la PIE es aplicable a todas sus divisiones, elementos organizativos y tipos de servicio que se encuentran involucrados o afectados por el incumplimiento que fundamenta la emisión de la PIE.
(c) En la NOPE (ver §40.375(b)(4)), el funcionario iniciante establece su recomendación para el alcance de la PIE. El alcance propuesto de la PIE es uno de los elementos del procedimiento que el agente de servicio puede impugnar (ver §40.381(b)) y sobre el cual el Director toma una decisión (ver §40.387(b)(3)).
(d) Al recomendar y decidir el alcance de la PIE, el funcionario iniciante y el Director, respectivamente, deben tomar en consideración las disposiciones de los párrafos (e) al (j) de este artículo.
(e) La influencia del incumplimiento dentro de una organización de agentes de servicio (ver §40.389(d)) es una consideración importante al determinar al alcance de la PIE. El alcance apropiado de una PIE aumenta mientras aumenta la influencia del incumplimiento.
(f) La aplicación de una PIE no se limita a la ubicación específica o al empleado a quién se le descubrió la conducta que fundamentó la emisión de la PIE.
(g) Una PIE es aplicable a sus afiliados, si el afiliado está involucrado o es afectado por la conducta que fundamentó la emisión de la PIE.
(h) Una PIE es aplicable a funcionarios, empleados, directores, accionistas, socios u otros individuos asociados a su organización el las siguientes circunstancias:
(1) Conducta que forme parte del fundamento de la PIE ocurrida en conexión con el desempeño de funciones del individuo para o en nombre de su organización o
(2) El individuo tenía conocimiento, o tenía motivos para tenerlo, aprobó o consintió tal conducta. La aceptación de beneficios del individuo derivada de tal conducta constituye evidencia de tal conocimiento, consentimiento o aprobación.
(i) Si un contratista de su organización es el único responsable por la conducta que dio fundamento a la PIE, la PIE no es aplicable al agente de servicio mismo a menos que este supiera o debería haber sabido sobre tal conducta y no tomó medidas para corregirla.
(j) Las PIE no son aplicables a pruebas de droga y alcohol que no estén reguladas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(k) Los siguientes ejemplos describen el modo en que el Ministerio desea que se apliquen las disposiciones del presente artículo:
Ejemplo 1 al §40.391. Agente de Servicio P provee varios servicios de pruebas de droga. Los servicios del SAP de P están involucrados en una serie de infracciones de este capítulo 40.Sin embargo, los otros servicios de P cumplen totalmente con este capítulo y el manejo general no planificó o estuvo de acuerdo en el incumplimiento, lo que en realidad estaba en contra de los estándares articulados de P. Debido a que el incumplimiento se encontraba aislado en un área de las actividades de la organización y no invadieron a toda la organización, el alcance de la PIE podría limitarse a los servicios del SAP.
Ejemplo 2 al §40.391. El Agente de Servicio Q provee una variedad de servicios similares. La conducta que fundamenta a la PIE involucra las recaudaciones de una autoridad de tránsito. Como en el ejemplo 1, el incumplimiento no se expande a toda la organización de Q. La PIE será aplicable a las recaudaciones de todas las ubicaciones atendidas por Q, no sólo la autoridad de tránsito particular o no sólo en el estado en que se encuentra la autoridad de tránsito.
Ejemplo 3 al §40.391. Agente de Servicio R provee una selección de servicios similares. Uno o más de los siguientes problemas existen: Actividades de R en varias áreas–recaudación, MRO, SAP, protección de la confidencialidad de la información–se encuentran involucradas en graves incumplimientos; el Ministerio de Transporte de los EE.UU. determina que la administración de R conocía o debería haber conocido sobre el grave incumplimiento en una o más áreas, pero la administración no tomó las medidas correctivas a tiempo; o, en respuesta a una petición realizada por el personal del Ministerio de Transporte de los EE.UU., la administración de R se rehusó a proveer información sobre sus operaciones. En cada uno de estos tres casos, el alcance de la PIE incluiría a todos los aspectos del servicio de R.
Ejemplo 4 al §40.391. El agente de servicios W provee sólo una clase de servicio (por ej., de laboratorio o servicios MRO). El Ministerio emite una PIE con respecto a estos servicios. Debido a que W sólo provee esta clase de servicio, la PIE necesariamente es aplicable a todas sus operaciones.
Ejemplo 5 al §40.391. Agente de servicio X, realizando una vigilancia razonablemente prudente de su contratista de recaudaciones, debería haber estado en conocimiento de que el contratista estaba cometiendo numerosos “errores fata les” en la s prueba s. Alternativamente, X recibió una notificación señalando estos problemas en las recaudaciones de su contratista. En ninguno de los casos X tomó medidas para corregir el problema. X, así como el contratista, estarán sujetos a una PIE con respecto a las recaudaciones.
Ejemplo 6 al §40.391. El agente de servicio Y no podía razonablemente saber que uno de sus MRO no entrevistaba a los empleados antes de verificar pruebas positivas. En el momento en que recibió una notificación correctiva, Y inmediatamente despidió al MRO que cometía el error. En este caso, el MRO estará sujeto a una PIE pero Y no.
Ejemplo 7 al §40.391. El Ministerio emite una PIE con respecto al agente de servicio Z. Este presta servicios para el Ministerio de Transporte de los EE.UU. — empleadores de transporte regulados, un organismo Federal bajo el HHS programa Federal regulado de prueba a empleados, y varios organismos privados y públicos que no están regulados por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. La PIE es aplicable sólo a las pruebas obligatorias del Ministerio de Transporte de los EE.UU. — empleadores de transporte regulados por su Ministerio de Transporte de los EE.UU. no a la del organismo Federal o los otros organismos públicos o privados. La PIE no puede evitar que las entidades no reguladas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. continúen utilizando los servicios de Z.

§40.393 ¿Por cuánto tiempo se mantiene vigente una PIE?

(a) En la NOPE (ver §40.375(b)(5)), el funcionario iniciante propone la duración de la PIE. La duración de la PIE es uno de los elementos del procedimiento que el agente de servicio puede impugnar (ver §40.381(b)) y sobre el cual en Director toma una decisión (ver §40.387(b)(4)).
(b) Al decidir la duración de la PIE, el Director considera la gravedad de la conducta que fundamenta la PIE y la continua necesidad de proteger a los empleadores y empleados del incumplimiento del agente de servicio. El Director considera factores tales como los enumerados en §40.389 al tomar esta decisión.
(c) La duración de una PIE será de uno a cinco años, a menos que el Director reduzca dicha duración bajo §40.407.

§40.395 ¿Se puede resolver un procedimiento de PIE?

En cualquier momento antes de la decisión del Director, usted y el funcionario iniciante pueden, en presencia del Director, resolver el procedimiento de PIE.

§40.397 ¿Cuándo realiza el Director una decisión de PIE?

El Director toma su decisión dentro de los 60 días de la fecha en que se completó el registro de procedimiento de una PIE (incluyendo cualquier reunión con el Director y cualquier investigación de hechos adicionales que sea necesaria) El Director puede extender este período por una buena causa por períodos adicionales de hasta 30 días.

§40.399 ¿Cómo notifica el Ministerio su decisión a los agentes de servicios?

El Director le entregará una notificación por escrito tan pronto haya tomado una decisión al agente de servicio involucrado en un procedimiento de PIE. Esta notificación incluye los siguientes elementos:
(a) Si la decisión es de no emitir una PIE, una declaración de los motivos de tal decisión, incluyendo sentencias sobre el hecho con respecto a las cuestiones esenciales que estaban en disputa.
(b) Si la decisión es la de emitir una PIE–
(1) Una referencia a la NOPE;
(2) Una declaración de los motivos de tal decisión, incluyendo sentencias sobre el hecho con respecto a las cuestiones esenciales que estaban en disputa;
(3) Una declaración sobre el alcance del PIE; y
(4) Una declaración sobre la duración de la PIE.

§40.401 ¿Cómo notifica el Ministerio a los emplea-dores y al público sobre una PIE?

(a) El Ministerio mantiene un documento llamado la “Lista de Agentes de Servicios de Droga y Alcohol Excluidos”. Se puede ver este documento en la página web del Ministerio (http://www.dot.gov/ost/dapc). También se puede pedir una copia del documento al ODAPC.
(b) Cuando el Director emite una PIE, agrega a la lista el nombre y dirección del agente de servicio, y cualquier otra persona u organización a quien la PIE sea aplicable e información sobre el alcance y duración de la PIE.
(c) Cuando un agente de servicio deja de estar sujeto a una PIE, el Director elimina esta información de la lista.
(d) El Ministerio también publica una *notificación* del Registro federal para informar al público cada vez que un agente de servicio es agregado o quitado de la Lista.

§40.403 ¿Debe un agente de servicio notificar a sus clientes cuando el Ministerio emite una PIE?
(a) Si el Ministerio emite una PIE que involucra a un agente de servicio, éste debe notificar a cada uno de sus clientes de empleadores regulados por el Ministerio de Transporte de los EE.UU., por escrito, sobre la emisión, alcance, duración y efecto de la PIE. Para cumplir con este requisito, se puede enviar una copia de la decisión PIE del Director o una notificación por separado. Se debe enviar dicha notificación a cada cliente dentro de los tres días hábiles de recibir del Ministerio la notificación provistas en §40.399(b).
(b) Como parte de la notificación a enviar bajo el párrafo (a) de este artículo, se debe ofrecer la inmediata transferencia de todos los registros pertenecientes al empleador y su empleado al empleador o a cualquier otro agente de servicio que el empleador designe. Deberá realizar esta transferencia tan rápido como sea pedida.

§40.405 ¿Revisan las cortes Federales las deci-siones de PIE?

La decisión del Director es una acción administrativa final del Ministerio. Como toda acción administrativa final de organismos Federales, la decisión del Director está sujeta a revisión judicial bajo la Ley de Acto de Procedimiento Administrativo (5 U. S. C. 551 *et. sec*).

§40.407 ¿Puede un agente de servicio pedir la reducción o finalización de una PIE?

(a) Sí, el agente de servicio sobre quien el Ministerio ha emitido una PIE, puede solicitar que el Director dé por concluida la PIE o reduzca su duración y/o alcance. Este proceso está limitado por la emisión de duración y alcance. No se trata de una apelación o reconsideración de la decisión de emitir la PIE.
(b) El pedido debe ser por escrito y respaldado con documentación.
(c) Se deberá esperar al menos nueve meses desde la fecha en que el Director emitió la PIE para realizar este pedido.
(d) El funcionario iniciante que propuso la PIE puede ofrecer al Director información y argumentos con respecto al pedido.
(e) Si el Director verifica la eliminación de las fuentes del incumplimiento y que toda prueba de droga y alcohol provista al Ministerio de Transporte de los EE. UU. es consistente con los requerimientos de este capítulo, el Director puede emitir una notificación concluyendo o reduciendo la PIE.

§40.409 ¿Qué significa para los empleadores del transporte la emisión de una exclusión de interés público?
(a) El empleador deberá ser notificado de la emisión de una PIE cuando ésta aparezca en la Lista mencionada en §40.401(a) o la notificación de la PIE aparezca en el *Registro Federal* como se prevé en §40.401(d). Se deberá revisar la Lista para asegurarse que los agentes de servicio en uso no están sujetos a una PIE.
(b) Un empleador que utiliza los servicios de un agente de servicio involucrado en una PIE, deberá dejar de utilizar dichos servicios dentro de los 90 días de que el Ministerio haya publicado la decisión en el *Registro Federal* o en su sitio web. Se le puede solicitar al Director de la ODAPC una extensión de 30 días

si se demuestra que no se puede encontrar un agente de servicio reemplazante en los 90 días.
(c) Con excepción del período provisto en el párrafo (b) de este artículo, el empleador no podrá utilizar los servicios de un agente de servicio afectado con una PIE que el Director haya emitido bajo esta sección. Si lo hace, violará el reglamento del Ministerio y estará sujeto a sanciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*ej.*, sanciones civiles, sin asistencia financiera Federal alguna).
(d) Tampoco se podrán obtener servicios de pruebas de droga y alcohol de un contratista o afiliado del agente de servicio que se encuentre afectado por la PIE.
Ejemplo del párrafo (d): El agente de servicio R estuvo sujeto a una PIE con respecto a servicios de los SAP. El empleador no sólo no deberá utilizar los servicios SAP de R, sino que tampoco deberá utilizar los servicios SAP que haya acordado a través de R, tales como servicios provistos por un subcontratista o afiliado de R o una persona u organización que reciba utilidades de su relación con R.
(e) La prohibición de este artículo de utilizar los servicios de un agente de servicio a quien el Director le emitió una PIE es aplicable a empleadores de todas las industrias sujetas a las reglamentaciones de pruebas de droga y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
Ejemplo al Párrafo (e): El funcionario iniciante de una PIE fue el director de un programa de droga y alcohol FAA, y la conducta que fundamentó la PIE perteneció a la industria de la aviación. También se les prohibe a las empresas automotrices, autoridades de tránsito, líneas de transporte o empleador marítimo, utilizar los servicios del agente de servicio involucrado en conexión con el programa de pruebas de droga y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(f) La emisión de una PIE no significa la cancelación de las pruebas de droga y alcohol realizadas utilizando al agente de servicio involucrado antes de la emisión de la decisión del Director o hasta los 90 días siguientes a su divulgación en el *Registro Federal* o el sitio web del Ministerio, a menos que se especifique de otro modo
Ejemplo al Párrafo (f): El Ministerio emite una PIE con respecto al agente de servicios N el 1 de septiembre. Todas las pruebas realizadas utilizando los servicios de N anteriores al 1 de septiembre, y hasta el 30 de noviembre, serán válidas para todo propósito bajo las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU. de pruebas de droga y alcohol

§40.411 ¿Cuál es la función de la Oficina de Inspección General del Ministerio de Trans-porte de los EE.UU. ?

(a) Cualquier persona puede denunciar ante el Ministerio de Transporte de los EE.UU. a un agente de servicio por desechos, fraude o abuso.
(b) En los casos que corresponda, la Oficina de Inspección General puede pedir recursos criminales o civiles contra un agente de servicio.
(c) La Oficina de Inspección General puede proveer información de los hechos a otros funcionarios del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para ser usados en un procedimiento de PIE.

§40.413 ¿Cómo son enviadas las notificaciones a los agentes de servicios?

(a) El Ministerio de Transporte de los EE.UU. le envía notificación al agente de servicio, incluyendo notificaciones correctivas, notificación de exclusión propuesta, notificación de decisiones y otras notificaciones, mencionadas en el párrafo (b) o (c) de este artículo.
(b) Se la podrá enviar al agente de servicio, su asesor identificado, su agente de servicio de procesos, o a cualquiera de sus compañeros, funcionarios, directores, propietarios, o socios, a la última dirección conocida, número de fax o dirección de e-mail. El Ministerio de Transporte de los EE.UU. considera que la notificación fue recibida si se envía a cualquiera de estas personas.
(c) El Ministerio de Transporte de los EE.UU. considera que la notificación fue recibida–
(1) Cuando es enviada, si el Ministerio de Transporte de los EE.UU. envía la notificación por correo a la última dirección conocida, o cinco días luego de enviada si la carta es imposible de entregar.
(2) Cuando es enviada, si el Ministerio de Transporte de los EE.UU. envía la notificación por fax o cinco días luego de haberla enviado si el fax es imposible de ser enviado; o
(3) Cuando es enviada, si el Ministerio de Transporte de los EE.UU. envía la notificación por correo electrónico o cinco días luego de haberlo enviado si el correo electrónico es imposible de ser enviado.

Apéndice A del Capítulo 40 — Normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. para equipos de recolección de orina

Contenidos del equipo de recolección de orina
1. *Recipiente de recolección.*
a. Contenedor de uso único, de plástico, con capacidad suficiente para contener como mínimo 55 ml de orina expulsada del cuerpo.
b. Deberá tener marcas de volumen graduado resaltando claramente niveles de 45 ml y más.
c. Deberá tener un termómetro adherido del que se puedan leer las temperaturas graduadas de 3238 ºC/ 90-100 ºF, que estén adosadas o puedan estar adosadas en un nivel correcto por afuera del recipiente de recolección. Otras metodologías (*ej.*, dispositivo de temperatura construido dentro de las paredes del recipiente) son aceptables siempre que la medición de temperatura sea precisa y que no exista posibilidad de contaminación de la muestra.
d. Deberá ser envuelta individualmente en bolsa de plástico sellada o empaquetado de plástico, tapa sellada removible u otro sistema de sellado contra adulteración de frasco fácilmente visible.
e. Estarán disponibles por separado en los sitios de recolección para problemas de vejiga perezosa cuando se requieren varias evacuaciones para completar la prueba.
2. *Frascos de plástico para muestras*
a. Cada frasco debe poseer capacidad suficiente para contener como mínimo 35 ml; o alternativamente, pueden existir frascos de dos tamaños distintos siempre que el frasco diseñado para contener la muestra primaria pueda contener al menos 35 ml de orina y el frasco diseñado para contener la muestra dividida pueda contener al menos 20 ml.
b. Debe tener tapa a rosca o presión que evite la filtración de la orina durante el traslado.
c. Debe tener marcas que indiquen con claridad los niveles apropiados (30 ml para la muestra primaria y 15 ml para la dividida) de orina que deben contener cada frasco.
d. Deben estar diseñadas de modo que el sello contra adulteración de frascos requerido disponibles en el CCF, calcen sin dañar el sello cuando el empleado le ponga sus iniciales o sin que el sello tape la información impresa.
e. Deben ser envueltos (con tapas) juntos en una bolsa de plástico sellada o empaquetado de plástico separados del recipiente recolector; o deben ser envueltos (con tapa) en forma individual en bolsa de plástico sellada o envoltura de plástico; o debe tener una tapa sellada removible u otro sistema de sellado contra

adulteración de frasco fácilmente visible.
f. El plástico debe ser resistente a la filtración.
3. *Bolsa de plástico anti-filtrado*
a. Debe tener dos compartimentos o bolsillos sellados que sean resistente al filtrado, uno con suficiente capacidad como para conservar dos frascos de muestras y el otro lo suficientemente grande como para conservar la documentación de CCF.
b. La metodología de sellado debe ser tal que una vez que los compartimentos son sellados, cualquier manipulación o i n tento de abrir cualquier compartimento se hará evidente.
4. *Material absorbente*
Cada equipo debe contener el suficiente material absorbente para absorber el contenido total de ambos frascos de muestra. El material absorbente debe ser diseñado para calzar dentro del bolsillo de la bolsa de plástico anti filtrado dentro del cual se colocan los frascos.
5. *Contenedor del envío.*
a. Debe ser diseñado para proteger adecuadamente a los frascos de muestra de daños en el traslado de las muestras desde el sitio de recolección hasta el laboratorio (*ej.*, caja postal estándar, caja de cartón pequeña, contenedor de plástico)
b. Puede obtenerse por separado en los sitios de recolección más que ser parte del equipo real que se envía a los sitios de recolección.
c. En contenedor de envío no es necesario si un se rvici o de m e nsa jerí a de l la b o ra to ri o ll eva personalmente las muestras en las bolsas de plástico antifiltros desde el sitio de recolección hasta el laboratorio.

Apéndice B del Capítulo 40 — Pruebas de consumo de drogas pertenecientes al Ministerio de Transporte de los EE.UU. Informe semestral del laboratorio.

Los siguientes ítems son requeridos en cada informe: Períodos de informes (fechas inclusivas) Identificación del laboratorio: (nombre y dirección)
Identificación del empleador: (nombre, puede incluir código de facturación o código de ID)
Identificación C/C/TPA: (donde corresponda; nombre y dirección)
1. Número de resultados de muestras informadas:
(número total) Por tipo de prueba:
(a) Prueba de admisión laboral: (número)
(b) Prueba post-accidente: (número)
(c) Prueba al azar: (número)
(d) Prueba por sospecha/causa razonable: (número)
(e) Prueba de reanudación de las tareas: (número)
(f) Plan de prueba de seguimiento: (número)
(g) Tipo no notados por CCF: (número)
2. Número de muestras informadas como:
(a) Negativo: (número total)
(b) Negativo—diluido: (número)
3. Número de muestras informadas como Rechazadas
para prueba: (número total) Por motivo:
(a) Error fatal: (número)
(b) Error no corregido: (número)
4. Número de muestras informadas como Positivo:
(número total) Por droga:
(a) Metabolitos de marihuana: (número)
(b) Metabolitos de cocaína: (número)
(c) Opiáceos:
(1) Codeína: (número)
(2) Morfina: (número)
(3) 6-AM: (número)
(d) Fenciclidina: (número)
(e) Anfetaminas: (número)
(1) Anfetaminas: (número)
(2) Metanfetamina: (número)
5. Adulterada: (número)
6. Sustituida: (número)
7. Resultados no válidos: (número)

Apéndice C del Capítulo 40 — [Reservado]

Apéndice D del Capítulo 40 — Formato del informe: Falla de la muestra dividida a reconfirmar

Enviar por fax o mail a: Ministerio de Transporte, Oficina de Políticas y Cumplimiento de Drogas y Alcohol, 400 7th Street, SW., Room 10403, Washington, DC 20590 (fax) 202-366-3897.
1. Nombre, dirección, teléfono y número de fax del MRO.
2. Nombre del sitio de recolección, dirección y número de teléfono.
3. Fecha de recolección.
4. Número de identificación de la muestra.
5. Número de ingreso al laboratorio.

6. Nombre del laboratorio de muestra primaria, dirección y número de teléfono.
7. Fecha de resultado informado o certificado por el laboratorio primario.
8. Nombre del laboratorio de muestra primaria, dirección y número de teléfono.
9. Fecha de resultado de muestra dividida informada o certificada por el laboratorio de muestra dividida.
10. Resultados de pruebas primarias (*ej*., nombre de droga, adulterante) en la muestra primaria.
11. Motivo por resultado de falla de muestra dividida a reconfirmar (*ej*., droga o adulterante no presente, muestra no válida, dividida no recolectada, volumen insuficiente).
12. Acciones tomadas por el MRO (*ej*., empleador notificado de falla para reconfirmar y requisito para recolección).
13. Información adicional explicando el motivo de la cancelación.
14. Nombre del individuo que presenta el informe (si no es el MRO).

Apéndice E del Capítulo 40 — Apéndice E del Capítulo 40 — Requisitos de equivalencias del SAP para organizaciones habilitadas

1. *Experiencia:* Los requisitos mínimos son tres años de experiencia de tiempo completo supervisada o 6.000 horas de experiencia supervisada como consejero sobre alcoholismo y/o drogadicción. La supervisión debe realizarla un practicante licenciado o certificado. La experiencia supervisada es importante si el individuo será considerado un profesional en el campo de evaluación y consejo de abuso de alcohol y droga.
2. *Educación:* Existe un requisito de 270 horas de contacto de educación y entrenamiento en alcoholismo y/o drogadicción o entrenamiento relacionado. Estas horas pueden ser de educación formal, entrenamiento en servicio y cursos de desarrollo profesional. La participación en oportunidades educativas formales y no formales dentro del campo son parte del desarrollo profesional de un consejero.
3. *Educación Continua:* El consejero certificado debe recibir como mínimo 40-60 horas de Unidades Médicas de Educación Continua (CEU) cada dos años. Estas CEU son importantes para que el consejero se mantenga actualizado sobre los cambios y mejoras en el campo.
4. *Prueba:* Es requisito un puntaje de aprobado en una prueba nacional. La prueba debe evaluar con precisión la aplicación del conocimiento, capacidades y habilidades del consejero. La prueba establece un estándar nacional que debe aprobarse para la practica.
5. *Validez de la prueba:* El examen certificado debe ser revisado por autoridad independiente para su validación (confiabilidad del examen y relación con el conocimiento, capacidades y habilidades requeridas para ser consejero). La confiabilidad del examen es primordial si se quiere evaluar los atributos del consejero con precisión. El puntaje para aprobar el examen debe ubicarse en un nivel mínimo según una estadística de metodología confiable.
6. *Base de conocimiento mensurable:* El proceso de habilitación deberá basarse en el conocimiento mensurable que posee el aspirante y certificado mediante pruebas y datos colaterales. Dicho nivel de conocimiento deberá ser suficientemente alto para asegurar un alto rendimiento en la evaluación del SAP y los servicios derivados.
7. *Base de habilidades mensurables:* El proceso de habilitación deberá basarse en las habilidades mensurables que posee el aspirante y certificado mediante pruebas y datos colaterales. Dicho nivel de habilidades deberá ser suficientemente alto para asegurar una alto rendimiento en la evaluación del SAP y los servicios derivados.
8. *Plan de Garantía de calidad:* El organismo habilitante deberá asegurarse que exista un medio de determinar la veracidad de los registros del aspirante por parte del personal a cargo de la habilitación. Éste es un control importante para garantizar que el organismo acepta información verdadera.
9. *Código de Ética:* Los asesores habilitados deberán comprometerse a ejercer su práctica de acuerdo a las normas éticas. Deberá comprenderse que la infracción a dichos códigos podría causar la inhabilitación. Las normas mencionadas son vitales para mantener la integridad de los practicantes. Se requieren normas éticas altas para asegurar la calidad en el cuidado del cliente y la confidencialidad de la información del mismo, así como para protegerse de prácticas derivadas inadecuadas.
10. *Programa de Rehabilitación:* La habilitación no es sólo un único evento. Es un privilegio continuo con requisitos continuos. Ejemplos de dichos requisitos son: educación continua, certificación permanente y el compromiso concomitante con el código de ética. La rehabilitación sirve como protección de los intereses del cliente mediante el retiro de los profesionales de bajo rendimiento de la práctica habilitada.
11. *Cobertura en cincuenta estados:* La habilitación deberá estar disponible para asesores idóneos en 50 estados y, por lo tanto, la prueba deberá estar disponible para candidatos idóneos en los 50 estados. Debido a que muchas empresas operan en varios estados, la concordancia en la calidad de la evaluación de SAP y las oportunidades constituye un factor primordial. La prueba no necesitará realizarse en los 50 estados pero deberá ser accesible a candidatos de todos los estados.
12. *Acreditación por la Comisión Nacional de Organismos habilitantes (NCCA):* La posesión de una acreditación de la NCCA constituye un medio de demostrar al Ministerio de Transporte que la habilitación ha sido analizada por un panel de expertos imparciales que determinaron que el examen cumplió con las normas estrictas y adecuadas de evaluación.

Apéndice F del Capítulo 40 — Información sobre Pruebas de Consumo drogas y alcohol que los C/TPAs remiten a los empleadores

1. El C/TPA podrá, como intermediario, remitir la información de los siguientes artículos de este capítulo al DER para un empleador, si éste así lo requiriere. Éstos son los únicos datos que se permiten transmitir al empleador a través de un intermediario. Se prohibe el uso de intermediarios C/TPA en todos los otros casos, tales como el envío de resultados de laboratorio respecto de pruebas de consumo de drogas al MRO, el envío de la información médica del MRO al empleador, el envío de informes del SAP al empleador y el envío de resultados positivos de pruebas de consumo de alcohol.
2. En todos los casos, se deberá asegurar que, al enviar la información, se reúnan todos los requisitos (*por ej.*, respecto de la confidencialidad y el momento oportuno) que se que se aplicarían si la persona que origina la información (*por ej.*, el MRO o recolector) enviara la misma directamente al empleador. Por ejemplo, si envía al DER los resultados de pruebas de consumo de drogas del MRO, deberá enviar al DER cada resultado de prueba de consumo de drogas conforme a los requisitos del MRO enunciados en §40.167.

Información sobre Pruebas de Consumo de drogas

§40.25: Resultados de Pruebas de los dos años anteriores
§40.35: Notificación a los recolectores sobre la información de contacto para DER
§40.61(a): Notificación al DER de que un empleado es un “no se presenta” para una prueba de consumo de drogas.
§40.63(e): Notificación al DER de una recolección bajo observación directa
§40.65(b)(6) y (7) y (c)(2) y (3): Notificación al DER de una negativa a proporcionar una muestra o de una muestra insuficiente

§40.73(a)(9): Envío de copias del CCF al DER (sin embargo, la copia del CCF del MRO deberá enviarse por el recolector directamente al MRO, no mediante el C/TPA.)
§40.111(a): Envío del informe estadístico de laboratorio al empleador
§40.127(f): Informe sobre resultados de pruebas al DER
§40.127(g), 40.129(d), 40.159(a)(4)(ii); 40.161(b): Informes al DER de la cancelación de pruebas
§40.129(d): Informe sobre los resultados de pruebas al DER
§40.129(g)(1): Informe al DER sobre pruebas positivas confirmadas en los casos de suspensión.
§40.149(b): Informe al DER sobre los resultados de pruebas cambiados
§40.155(a): Informe al DER sobre muestras diluidas
§40.167(b) y (c): Informe sobre los resultados de pruebas al DER
§40.187(a)-(f): Informes al DER con respecto a la reconfirmación de pruebas
§40.191(d): Notificación al DER de las negativas a someterse a prueba
§40.193(b)(3): Notificación al DER de negativas en los casos de vejiga perezosa
§40.193(b)(4): Notificación al DER de muestra insuficiente
§40.193(b)(5): Envío de copias del CCF al DER (no al MRO)
§40.199: Informe al DER sobre pruebas canceladas e instrucción al DER para recolección adicional
§40.201: Informe al DER sobre pruebas canceladas

Información sobre pruebas de consumo de alcohol

§40.215: Notificación al BAT y STT respecto de información de contacto para DER
§40.241(b)(1): Notificación al DER de que un empleador es un “no se presenta” para una prueba de consumo de alcohol
§40.247(a)(2): Envío de los resultados de pruebas de detección de alcohol sólo cuando el resultado es menor a 0,02
§40.255(a)(4): Envío de los resultados de pruebas de confirmación de consumo de alcohol sólo cuando el resultado es menor a 0.02.
§40.263(a)(3) y 263(b)(3): Notificación de saliva y de cantidad de aliento insuficientes.

Apéndice G del Capítulo 40 — Formulario para pruebas de consumo de alcohol

El siguiente formulario es el requerido para ser utilizado en el programa de prueba de consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. que comienza el 1 de agosto de 2001. Se autoriza el uso del formulario desde el 18 de enero de 2001.

[65 FR 79526-79579, 19 de dic. de 2000; 66 FR 41950-41955, 9 de agosto de 2001]

U.S. Department of Transportation (DOT)
Alcohol Testing Form

(The instructions for completing this form are on the back of Copy 3)

Step 1: TO BE COMPLETED BY ALCOHOL TECHNICIAN
A: Employee Name _____
(Print) (First, MI, Last)
B: SSN or Employee ID No. _____
C: Employer Name _____
Street _____
City, State Zip _____
DER Name and Telephone No. _____ (___)_____
DER Name DER Phone Number

D: Reason for Test: ☐ Random ☐ Reasonable Susp ☐ Post-Accident ☐ Return to Duty ☐ Follow-Up ☐ Pre-employment

Step 2: TO BE COMPLETED BY EMPLOYEE

I certify that I am about to submit to alcohol testing required by the US Department of Transportation regulations and that the identifying information provided on the form is true and correct.

_____ _____/_____/_____
Signature of Employee Date Month Day Year

Step 3: TO BE COMPLETED BY ALCOHOL TECHNICIAN

(If the technician conducting the screening test is not the same technician who will be conducting the confirmation test, each technician must complete their own form.) I certify that I have conducted alcohol testing on the above named

Affix Or Print Screening Results Here

Affix With Tamper Evident Tape

Affix Or Print Confirmation Results Here

Affix With Tamper Evident

individual in accordance with the procedures established in the US Department of Transportation regulation, 49 CFR Part 40, that I am qualified to operate the testing device(s) identified, and that the results are as recorded.

TECHNICIAN: ☐ BAT ☐ STT DEVICE: ☐ SALIVA ☐ BREATH* 15-Minute Wait: ☐ Yes ☐ No

Screening Test: (For breath device* write in the space below only if the testing device is not designed to print)

Test #	Testing Device Name	Device Serial # Or Lot # & Exp Date	Activation Time	Reading Time	Result

CONFIRMATION TEST: Results must be affixed to each copy of this form or printed directly onto the form.

REMARKS:

_____
_____
_____

Alcohol Technician's Company _____ Company Street Address _____

(PRINT) Alcohol Technician's Name (First, M.I., Last) _____ Company City, State, Zip _____ Phone Number (___)____

Signature of Alcohol Tenician _____ Date _____/_____/_____ Month Day Year

Step 4: To be completed by employee if test result is 0.02 or higher I certify that I have submitted to the alcohol test, the results of which are accurately recorded on this form. I understand that I must not drive, perform safety-sensitive duties, or operate heavy equipment because the results are 0.02 or greater.

Signature of Employee _____ Date _____/_____/_____ Month Day Year

Tape

Affix Or Print Additional Results Here

Affix With Tamper Evident Tape

COPY 1 - ORIGINAL - FORWARD TO THE EMPLOYER

U.S. Department of Transportation (DOT) Alcohol Testing Form

(The instructions for completing this form are on the back of Copy 3)

Step 1: TO BE COMPLETED BY ALCOHOL TECHNICIAN

A: Employee Name _____
(Print) (First, MI, Last)

B: SSN or Employee ID No. _____

C: Employer Name _____
Street _____
City, State Zip _____
DER Name and Telephone No. _____ (___)_____
DER Name DER Phone Number

D: Reason for Test: ☐ Random ☐ Reasonable Susp ☐ Post-Accident ☐ Return to Duty ☐ Follow-Up ☐ Pre-employment

Step 2: TO BE COMPLETED BY EMPLOYEE

I certify that I am about to submit to alcohol testing required by the US Department of Transportation regulations and that the identifying information provided on the form is true and correct.

Signature of Employee _____ Date _____/_____/_____ Month Day Year

Step 3: TO BE COMPLETED BY ALCOHOL TECHNICIAN

Affix Or Print Screening Results Here

Affix With Tamper Evident Tape

Affix Or Print Confirmation Results Here

(If the technician conducting the screening test is not the same technician who will be conducting the confirmation test, each technician must complete their own form.) I certify that I have conducted alcohol testing on the above named individual in accordance with the procedures established in the US Department of Transportation regulation, 49 CFR Part 40, that I am qualified to operate the testing device(s) identified, and that the results are as recorded.

Affix With Tamper Evident Tape

TECHNICIAN: ☐ BAT ☐ STT DEVICE: ☐ SALIVA ☐ BREATH* 15-Minute Wait: ☐ Yes ☐ No

Screening Test: (For breath device* write in the space below only if the testing device is not designed to print)

Test #	Testing Device Name	Device Serial # Or Lot # & Exp Date	Activation Time	Reading Time	Result
_____	_____	_____	_____	_____	_____

CONFIRMATION TEST: Results must be affixed to each copy of this form or printed directly onto the form.

Affix Or Print Additional Results Here

REMARKS:

_____
_____
_____

_____ Alcohol Technician's Company

_____ Company Street Address

_____ (PRINT) Alcohol Technician's Name (First, M.I., Last)

_____(____)____ Company City, State, Zip Phone Number

_____ Signature of Alcohol Tenician

_____/_____/_____ Date Month Day Year

Affix With Tamper Evident Tape

Step 4: To be completed by employee if test result is 0.02 or higher I certify that I have submitted to the alcohol test, the results of which are accurately recorded on this form. I understand that I must not drive, perform safety-sensitive duties, or operate heavy equipment because the results are 0.02 or greater.

_____ Signature of Employee

_____/_____/_____ Date Month Day Year

COPY 2 - EMPLOYER RETAINS

U.S. Department of Transportation (DOT) Alcohol Testing Form

(The instructions for completing this form are on the back of Copy 3)

Affix Or Print Screening Results Here

Step 1: TO BE COMPLETED BY ALCOHOL TECHNICIAN

A: Employee Name _____
(Print) (First, MI, Last)

B: SSN or Employee ID No. _____

C: Employer Name _____
Street _____
City, State Zip _____
DER Name and Telephone No. _____ (___)_____
DER Name DER Phone Number

Affix With Tamper Evident Tape

D: Reason for Test: ☐ Random ☐ Reasonable Susp ☐ Post-Accident ☐ Return to Duty ☐ Follow-Up ☐ Pre-employment

Step 2: TO BE COMPLETED BY EMPLOYEE

I certify that I am about to submit to alcohol testing required by the US Department of Transportation regulations and that the identifying information provided on the form is true and correct.

Affix Or Print

_____ _____/_____/_____

Signature of Employee Date Month Day Year

Confirmation Results Here

Step 3: TO BE COMPLETED BY ALCOHOL TECHNICIAN

(If the technician conducting the screening test is not the same technician who will be conducting the confirmation test, each technician must complete their own form.) I certify that I have conducted alcohol testing on the above named individual in accordance with the procedures established in the US Department of Transportation regulation, 49 CFR Part 40, that I am qualified to operate the testing device(s) identified, and that the results are as recorded.

Affix With Tamper Evident Tape

TECHNICIAN: ☐ BAT ☐ STT DEVICE: ☐ SALIVA ☐ BREATH* 15-Minute Wait: ☐ Yes ☐ No

Screening Test: (For breath device* write in the space below only if the testing device is not designed to print)

_____ _____ _____ _____ _____ _____

Test # Testing Device Name Device Serial # Or Lot # & Exp Date Activation Time Reading Time Result

CONFIRMATION TEST: Results must be affixed to each copy of this form or printed directly onto the form.

Affix Or Print Additional Results Here

REMARKS:

_____

_____

_____

_____ _____

Alcohol Technician's Company Company Street Address

_____ _____(____)____

(PRINT) Alcohol Technician's Name (First, M.I., Last) Company City, State, Zip Phone Number

Affix With Tamper Evident Tape

_____ _____/_____/_____

Signature of Alcohol Tenician Date Month Day Year

Step 4: To be completed by employee if test result is 0.02 or higher I certify that I have submitted to the alcohol test, the results of which are accurately recorded on this form. I understand that I must not drive, perform safety-sensitive duties, or operate heavy equipment because the results are 0.02 or greater.

_____ _____/_____/_____

Signature of Employee Date Month Day Year

COPY 3 - ALCOHOL TECHNICIAN RETAINS

Paperwork reduction act notice (as required by 5 CFR 1320.21)
Public reporting burden for this collection of information is estimated for each respondent to average: 1 minute/employee, 4 minutes/Breath Alcohol Technician. Individuals may send comments regarding these burden estimates, or any other aspect of this collection of information, including suggestions for reducing the burden, to U.S. Department of Transportation, Drug and alcohol policy and compliance, room 10403, 400 Seventh St., SW, Washington, DC 20590 or Office of Management and Budget, Paperwork Reduction Project, Room 3001, 725 Seventeenth St.,NW, Washington, DC 20503.

Back of Pages 1 and 2

Instructions for completing the U.S. Department of Transportation Alcohol Testing Form
Note: Use a ballpoint pen, press hard, and check all copies for legibility.

Step 1 The breath alcohol technician (BAT) or Screening Test Technician (STT) completes the information required in this step. Be sure to print the employee's name and check to box identifying the reason for the test.
Note: If the employee refuses to provide a SSN or ID Number, be sure to indicate this in the remarks section in STEP 3. Proceed with STEP 2.

STEP 2 Instruct the employee to read, sign, and date the employee certification statement in STEP 2.
Note: If the employee refuses to sign the certification statement, do not proceed with the alcohol test. Contact the designated employer representative.

STEP 3 The BAT or STT completes the information required in this step and checks the type of device (saliva or breath) being used. After conducting the alcohol screening test, do the following (as appropriate):

Enter the information for the screening test (test number, testing device name, testing serial number or lot number and expiration date, time of test with any device-dependent activation times, and the results), on the front of the AFT. For a breath testing device capable of printing, the information may be part of the printed record.
Note: Be sure to enter the result of the test exactly as it is indicated on the breath testing, e.g., 0.00, 0.02, 0.04, etc.
Affix the printed information in the space provided, in a tamper-evident manner (e.g., tape) or the device may print the results directly on the ATF. If the results of the screening test are less than 0.02, print, sign your name, and enter today's date in the space provided. The test process is complete.

If the results of the screening test are 0.02 or greater, a confirmation test must be administered in accordance with DOT regulations. An evidential breath testing device that is capable of printing confirmation test information must be used in conducting this test.

After conducting the alcohol confirmation test, affix the printed information in the space provided, in a tamper-evident manner (e.g., tape), or the device may print the results directly on the ATF. Print, sign your name, and enter the date in the space provided. Go to STEP 4.

STEP 4 If the employee has a breath alcohol confirmation test results of 0.02 or higher, instruct the employee to read, sign, and date the employee certification statement in STEP 4.
Note: If the employee refuses to sign the certification statement in STEP 4, be sure to indicate this in the remarks line in STEP 3.

Immediately notify the DER if the employee has a breath alcohol confirmation test result of 0.02 or higher.

Forward copy 1 to the employer. Give copy 2 to the employee. Retain copy 3 for BAT/STT records.

Back of Page 3

Billing Code 4910-62-C

CAPÍTULO 325 — CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE EMISIÓN DE RUIDOS PARA LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE INTERESTATALES

Sección A — Disposiciones generales
§325.1 Alcance de las normas de este capítulo.
§325.3 Fecha de entrada en vigencia.
§325.5 Definiciones.
§325.7 Niveles de ruido permitidos.
§325.9 Tolerancias de medición.

Sección B — Disposiciones administrativas
§325.11 Publicación, enmienda y revocación de las normas de este capítulo.
§325.13 Inspección y evaluación de los automotores.

Sección C — Sistemas de medición
§325.21 Alcance de las normas de esta sección.
§325.23 Tipos de sistemas de medición que se pueden utilizar.
§325.25 Calibración de los sistemas de medición.
§325.27 Uso del parabrisas.

Sección D — Medición de las emisiones de ruido; circulación en autopistas
§325.31 Alcance de las normas de esta sección.
§325.33 Características del terreno; circulación en autopistas.
§325.35 Condiciones ambientales, circulación en autopistas.
§325.37 Ubicación y funcionamiento del sistema de medición del nivel de sonidos; circulación en autopistas.
§325.39 Procedimientos de medición; circulación en autopistas.

Sección E — Medición de emisiones de ruido; prueba de vehículo detenido
§325.51 Alcance de las normas de esta sección.
§325.53 Características del terreno, prueba de vehículo detenido.
§325.55 Características del ambiente, prueba de vehículo detenido.
§325.57 Ubicación y funcionamiento del sistema de medición del nivel de sonidos; prueba de vehículo detenido. §325.59 Procedimiento de medición, prueba de vehículo detenido.

Sección F — Factores de corrección
§325.71 Alcance de las normas de esta sección.
§325.73 Factores de corrección con micrófonos a distancia.
§325.75 Factores de corrección de la superficie del terreno.
§325.77 Cómputo de requisitos para terrenos abiertos — terrenos no convencionales.
§325.79 Aplicación de los factores de corrección.

Sección G — Sistemas de escape y neumáticos
§325.91 Sistemas de escape.
§325.93 Neumáticos.
NORMAS APLICABLES: 42 Cód. de EE.UU 4917; 49 Cód. de EE.UU. 301; 49 CRF 1.73.
FUENTE: 40 RF 42437, sep. 12, 1975, a menos que se indique lo contrario.

Sección A – Disposiciones generales

§325.1 Alcance de las normas de este capítulo.

(a) Las normas del presente capítulo prescriben los procedimientos para la inspección, investigación y med-ición de los automotores y equipos utilizados por las empresas de autotransporte para determinar si esos vehículos y equipos cumplen con las Normas de Emisión de Ruidos para las Empresas de Autotransporte de la Agencia de Protección Ambiental, 49 CRF, Cap. 202.
(b) Salvo lo indicado en el párrafo (c) de este artículo, las normas del presente se aplicarán a las empresas de autotransporte que funcionen en el comercio inter-estatal. Las normas se aplicarán en cualquier momento o bajo cualquier condición de inclinación, carga, acel-eración o desaceleración de la autopistas.
(c) Las normas de este capítulo no se aplicarán a:
(1) Los automotores que posean una calificación de vehículo con un peso bruto nominal (GVWR) de 4.536 Kg (10.000 libras) o menos;
(2) Los automotores combinados que posean una cal-ificación de vehículo con un peso bruto nominal combi-nado (GCWR) de 4.536 kg (10.000 libras) o menos;
(3) El sonido generado por un dispositivo de adver-tencia, como una bocina o sirena, instalado en un auto-motor, a menos que dicho dispositivo sea utilizado intencionalmente para impedir una medición de emisión de ruidos válida en otra situación;
(4) Los automotores de emergencia, como vehículos de bomberos, ambulancias, vehículos de policía o de rescate, cuando éstos respondan a un llamado de emer-gencia;
(5) Los vehículos quitanieves en funcionamiento, o
(6) El sonido emitido por un equipo auxiliar, que nor-malmente funcione cuando el automotor en el que está instalado se encuentre detenido o circulando a una velocidad de 8 Km. p/h (5 millas p/h) o menos, a menos que ese dispositivo esté en funcionamiento intencional-mente a velocidades mayores de 8 Km. p/h (5 millas p/h) para impedir una medición de emisión de ruidos válida en otra situación. La siguiente enumeración, no taxa-tiva, incluye ejemplos de equipos auxiliares: grúas, esparcidoras de asfalto, excavadoras, bombas de lodo o líquido, compresores auxiliares de aire, soldadoras y compactadores de basura.

§325.3 Fecha de entrada en vigencia.

Las normas del presente entrarán en vigencia el 15 de octubre de 1975.

§325.5 Definiciones.

(a) **Definiciones previstas por la ley.** Todos los términos definidos en la Ley de Control de Ruidos de 1972 (Pub. L. 92-574, 86 Stat. 1234) se utilizan según se definen en esa Ley.
(b) **Definiciones previstas por las normas.** Todos los términos definidos en el Art. 202.10 de las Normas de Emisión de Ruidos para las Empresas de Autotrans-porte Interestatales (se utilizan según se definen en ese artículo.
(c) **Definiciones adicionales.** (1) “Prueba de ter-renos difíciles” se refiere a cualquier terreno de prueba con la superficie cubierta de hormigón, asfalto, tierra, ripio o material reflector similar, por más de la mitad de la distancia entre el objetivo del micrófono y el punto de ubicación del micrófono.
(2) “Prueba de terrenos lisos” se refiere a cualquier terreno de prueba con la superficie cubierta de pasto, otra capa de suelo o un material de absorción similar por más de la mitad de la distancia entre el objetivo del micrófono y el punto de ubicación del micrófono o más.
(3) “Capa de suelo” se refiere a cualquier tipo de veg-etación, como plantas bajas o plantas de crecimiento denso, ej.: hiedra, mirto, yuyos bajos o matorrales.
(4) “Baranda de tráfico” se refiere a cualquier sistema de barrera longitudinal para el tráfico instal-ada al costado o en el punto medio de la autopista. A los fines de este capítulo, la baranda de tráfico deberá tener por lo menos un 35 por ciento de su altura vertical desde la superficie del terreno hasta la parte superior de la baranda y se deberá abrir hacia un espacio abierto para ser considerado como un objeto aceptable dentro del ter-reno de prueba para la medición de ruidos. Asimismo, a los fines de este capítulo, los postes u otros soportes discretos serán ignorados al momento de establecer el espacio libre abierto.
(5) “Relativamente llano”, referido a la descripción de un terreno de medición de ruidos, es aquel terreno que no presente importantes curvaturas cóncavas o declives que puedan ocasionar una concentración de ondas de sonido hacia el punto de ubicación del micró-fono.

§325.7 Niveles de ruido permitidos.

La emisión de ruidos del automotor, cuando se mida según las normas de este capítulo, no deberá exceder los valores especificados en la Tabla 1.

[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 54 RF 50385, dic. 6, 1989,]

TABLA 1.—Lecturas máximas del nivel de ruido permitido (decibel (A))[1, 2]

Si la distancia entre el punto de ubicación del micrófono y el objetivo del micrófono es de:	Prueba de funcionamiento en autopistas				Pruebas del vehículo detenido	
	Terreno liso		Terreno difíci		Terreno liso	Terreno difícil
	56 Km/h o menos	Más de 56 Km/h	56 Km/h o menos	Más de 56 Km/h		
9,5 m (31 pies) o más, pero menos de 10,7 m (35 pies)	87	91	89	93	89	91

10,7 m (35 pies) o más, pero menos de 11,9 m (39 pies)	86	90	88	92	88	90
11,9 m (39 pies) o más, pero menos de 13,1 m (43 pies)	85	89	87	91	87	89
13,1 m (43 pies) o más pero menos de 14,6 m (48 pies)	84	88	86	90	86	88
14,6 m (48 pies) o más, pero menos de 17,1 m (58 pies)	83	87	85	89	85	87
17,1 m (58 pies) o más, pero menos de 21,3 m (70 pies)	82	86	84	88	84	86
21,3 m (70 pies) o más, pero menos de 25,3 m (83 pies)	81	85	84	87	83	85

[1]Estas velocidades se refieren a las mediciones tomadas en terrenos con los límites de velocidad según se indica. Estos límites de velocidad no necesariamente deben estar indicados. [2]Esta tabla se basa en los requisitos de emisión de ruidos para las empresas de autotransporte especificados en 40 CRF 202.20 y 40 CRF 202.21

§325.9 Tolerancias de medición.

(a) Se permitirán las tolerancias de medición para considerar los efectos de los siguientes factores:
(1) La práctica estándar de consenso para elaborar informes sobre las mediciones de nivel de ruido registra-das al decibel entero más cercano.
(2) Las variaciones que resultan de las tolerancias de los instrumentos comerciales.
(3) Las variaciones que resultan de la topografía del terreno de medición de ruidos.
(4) Las variaciones que resultan de las condiciones atmosféricas, como vientos, temperaturas ambientales y presión atmosférica.
(5) Las variaciones que resultan del ruido reflejado por los objetos pequeños permitidos dentro del terreno de prueba.
(6) La interpretación de los efectos de los factores mencionados anteriormente por el personal de apli-cación de la ley.
(b) Las tolerancias de medición no deberán exceder los 2 decibeles para una medición dada.

Sección B – Disposiciones administrativas

§325.11 Publicación, enmienda y revocación de las normas de este capítulo.

Los procedimientos especificados en el Capítulo 389 de este título para la publicación, enmienda o revo-cación de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte se aplicarán a los procedimientos del dictado de normas generales para la publicación, enmienda o revocación de las normas de este capítulo.

§325.13 Inspección y evaluación de los automo-tores.

(a) Se autoriza a cualquier representante especial de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA), (designado en el Apéndice B del Subtítulo B de este título) a inspeccio-nar, investigar y evaluar un automotor que circula para una empresa de autotransporte, según los procedimien-tos especificados en este capítulo, con el fin de verificar si el automotor y el equipo instalado en él se ajustan a las Normas de Emisión de Ruidos para las Empresas de Autotransporte Interestatales de la Agencia de Protec-ción Ambiental, 40 CRF Cap. 202.
(b) La empresa de autotransporte, sus administra-dores, conductores, representantes y empleados deberán presentar, en cualquier momento, el automotor utilizado en sus operaciones para su inspección, investi-gación y evaluación, a fin de verificar si el automotor y el equipo instalado en él cumplen con las Normas de Emisión de Ruidos para las Empresas de Autotrans-porte Interestatales de la Agencia de Protección Ambi-ental, 40 CRF Cap. 202.
(c) **Informe de inspección requerido.** Para regis-trar los informes elaborados sobre los automotores seleccionados para la inspección de emisión de ruidos, los empleados autorizados utilizarán el formulario MCS-141, de Verificación de Cumplimiento con Niveles de Ruido.
(d) **Disposición del Formulario MCS 141 por parte de las empresas de autotransporte.** (1) El conductor de cualquier automotor que reciba un Formu-lario MCS 141 deberá presentarlo ante la empresa de autotransporte para la cual funciona el vehículo tan pronto arribe a la próxima terminal o a las instalaciones de la empresa de autotransporte, si el arribo ocurre den-tro de las veinticuatro (24) horas. Si el conductor no arriba a la terminal o a las instalaciones de la empresa de autotransporte dentro de las veinticuatro (24) horas, deberá enviarlo de inmediato por correo a la empresa de autotransporte. Para facilitar las operaciones, las empresas de autotransporte podrán designar cualquier local, terminal, instalación o persona que pueda instruir a los conductores sobre cómo entregar o enviar el For-mulario MCS 141. La empresa de autotransporte será enteramente responsable por la devolución del Formu-lario MCS 141 a la Administración Federal de Segu-ridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA), según los términos allí establecidos y en los párrafos (d)(2) y (3) del presente. El conductor, que sea en sí mismo la empresa de autotransporte, deberá entregar el Formulario MCS 141 a la (FMCSA), según los términos allí establecidos y en los párrafos (d)(2) y (3) del pre-sente.
(2) Las empresas de autotransporte deberán revisar minuciosamente los Formularios MCS 141. Se deberán implementar las medidas correctivas adecuadas a los vehículos que no cumplan con los requisitos de este Capítulo.
(3) Las empresas de autotransporte deberán comple-tar la “Certificación de Medida Adoptada por la Empresa de Autotransporte” en el formulario MCS-141 según los términos allí establecidos. Las empresas de autotransporte deberán devolver los formularios MCS-141 a la dirección de la oficina correspondiente que se indique en el Formulario MCS-141 dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de inspección del vehículo.
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10226, mar. 10, 1976; 54 RF 50385, dic. 6, 1989; 60 RF 38743, jul. 28, 1995; 66 RF 49869, oct.1, 2000]

Sección C – Sistemas de medición

§325.21 Alcance de las normas de esta sección.

Las normas de esta sección especifican los criterios a emplear para tomar las mediciones de los niveles de ruido especificadas en las Secciones D y E de este

capítulo.

§325.23 Tipos de sistemas de medición que se pueden utilizar.

El sistema de medición de niveles de ruido deberá cumplir o superar los requisitos establecidos en la Espe-cificación Norteamericana de Normas Nacionales para las Mediciones de Niveles de Sonido (ANSI S1.4-1971), aprobada el 27 de abril de 1971 y emitida por el Insti-tuto Norteamericano de Normas Nacionales,[1] a través del rango de frecuencias aplicables para cualquiera de los siguientes casos:
(a) Un medidor de nivel sonoro Tipo 1;
(b) Un medidor de nivel sonoro Tipo 2; o
(c) Un medidor de nivel sonoro Tipo S, que tenga:
(1) Una respuesta de frecuencia ponderada;
(2) Características dinámicas rápidas de su instru-mento indicador; y
(3) Una tolerancia de nivel de respuesta relativa coherente con la del medidor de nivel sonoro Tipo 1 o Tipo 2.

§325.25 Calibración de los sistemas de medición.

(a)(1) El sistema de medición del nivel sonoro deberá estar calibrado y ajustado correctamente en una o más frecuencias entre 250 y 1.000 Hz al comienzo de cada serie de mediciones en adelante, a intervalos de 5-15 minutos hasta que se determine que el sistema de medición del nivel sonoro no ha variado de manera sig-nificativa de su nivel calibrado. Una vez que se establezca este factor se podrán realizar las calibra-ciones a intervalos de uno cada hora. Se puede decir que habrá una variación importante si se observa una des-viación de 0,3 dB o más en el nivel de calibración de referencia predeterminado del sistema. En los sistemas que muestren incrementos de decibeles enteros, el oper-ador podrá juzgar visualmente cuando se haya alca-nzado o excedido la variación de 0,3 dB.
(2) El fabricante, su representante o una persona con la idoneidad especial equivalente deberá verificar perió-dicamente el sistema de medición de ruidos para contro-lar si su exactitud cumple con los criterios de diseño del fabricante.
(b) Se usará un calibrador acústico del tipo acoplador de micrófono diseñado para el sistema de medición del nivel sonoro en uso conforme el párrafo (a) de este artículo. La calibración deberá cumplir o superar los requisitos de exactitud especificados en el artículo 5.4.1 de los **Métodos para Medir los Niveles de Presión Sonora** del Instituto Norteamericano de Normas Nacionales.
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10227, mar. 10, 1976]

§325.27 Uso del parabrisas.

Se usará un parabrisas instalado correctamente, del tipo recomendado por el fabricante del sistema de med-ición del nivel de sonidos, cuando se tomen las medi-ciones de emisión de ruidos.

Sección D – Medición de las emisiones de ruido; circulación en autopistas

§325.31 Alcance de las normas de esta sección.

Las normas de esta sección especifican las condi-ciones y procedimientos para la medición del nivel de sonidos generado por el automotor que circule en auto-pistas a fin de verificar si el automotor cumple con las Normas para la circulación en Autopistas establecidas en 40 CRF 202.20.

[1] Se pueden obtener copias de la especificación en el Instituto Norteamericano de Normas Nacionales, 1430 Broadway, Nueva York, NY 10018

§325.33 Características del terreno; circulación en autopistas.

(a) La medición se realizará en un terreno de prueba que sea adyacente a un carril frecuentado de la auto-pista pública e incluya una porción de éste. El punto objetivo del micrófono se establecerá en la línea central del carril frecuentado de la autopista y el lugar de ubi-cación del micrófono se establecerá sobre la superficie del suelo a no menos de 9,5 m (31 pies) ni a más de 25,3 m (83 pies), pasando desde el punto objetivo del micrófono y en línea perpendicular a la línea central del carril frecuentado de la autopista y que pase por el punto objetivo del micrófono. En caso de un terreno de prueba estándar, el punto de ubicación del micrófono será a 15,2 m (50 pies) del punto objetivo del micrófono. Dentro del terreno de prueba habrá un área de medición triangular. La Figura 1 muestra un diagrama de la proyección horizontal del terreno de prueba estándar, con un terreno despejado dentro de un radio de 15,2 m (50 pies) del punto objetivo del micrófono y el punto de ubicación del micrófono. Se podrán tomar mediciones en terrenos de prueba más pequeños o más grandes según las normas establecidas en la Sección F de este capítulo.

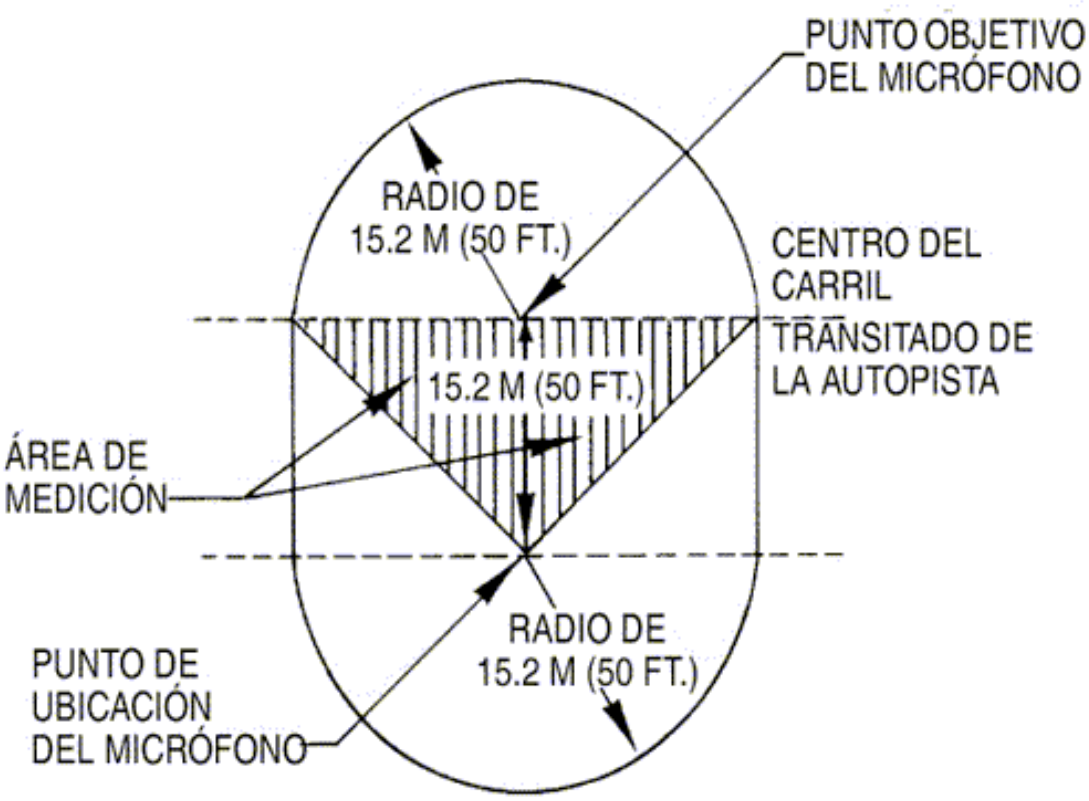


Fig. 1
TERRENO DE PRUEBA ESTÁNDAR:
FUNCIONAMIENTO EN AUTOPISTA

(b) El terreno de prueba deberá ser un lugar abierto, esencialmente libre de grandes objetos reflectores de ruido. Sin embargo, los siguientes objetos podrán encon-trarse dentro del terreno de prueba, incluyendo el área de medición triangular:
(1) Pequeños objetos cilíndricos, como tomas de agua contra incendios o postes de teléfono u otros servicios públicos.
(2) Casillas de correo rurales.
(3) Las vías de tráfico de cualquier tipo de material, excepto las barreras sólidas de hormigón (ver Art. 325.5 (c)(4)).
(4) Uno o más flancos laterales con una altura de 30 cm (1 pie) o menos.
(c) Los siguientes objetos podrán encontrarse dentro del terreno de prueba siempre que se encuentren fuera del área de medición triangular:
(1) Cualquier superficie vertical (como un cartel), independientemente del tamaño, teniendo el borde infe-rior más de 4,6 m (15 pies) por encima de la superficie del carril frecuentado de la autopista.
(2) Cualquier superficie con una suave pendiente que se incline desde la autopista hacia afuera (como una ele-vación inclinada a lo largo de la autopista) con una pen-diente menor de 45 grados por encima de la horizontal.
(3) Cualquier superficie que se incline desde la auto-pista hacia afuera de 45 grados o más y no más de 90 grados sobre la horizontal, si todos los puntos de la superficie están a más de 4,6 m (15 pies) sobre la super-ficie del carril frecuentado de la autopista.
(d) La superficie del terreno dentro del área de medición deberá ser relativamente plana (ver Art. 325.5 (c)(5)). El terreno deberá ser un terreno de prueba “liso”. Sin embargo, si se determina que el terreno es “difícil” se aplicará a la medición el factor de corrección especifi-cado en el Art. 325.75 (a) de este capítulo.
(e) El carril frecuentado de la autopista que se encuentre dentro del terreno de prueba deberá estar seco, pavimentado con hormigón relativamente liso o asfalto y esencialmente libre de:
(1) Pozos u otros defectos que harían que el automo-tor emita ruidos de impactos irregulares de neumáticos, carrocería o chasis; y
(2) Material suelto, como ripio o arena.
(f) El carril frecuentado de la autopista donde se sitúa el punto objetivo del micrófono no deberá pasar por un túnel o paso subterráneo ubicado dentro de los 61 m (200 pies) de ese punto.
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10227, mar. 10, 1976; 41 RF 28267, jul. 9, 1976]

§325.35 Condiciones ambientales, circulación en autopistas.

(a)(1) **Sonido.** Se deberá medir el nivel de sonido del ambiente ponderado A en el punto de ubicación del micrófono, en ausencia de ruido del automotor emitido dentro de la zona libre, con respuesta rápida de med-ición utilizando un sistema de medición del nivel sonoro que cumpla con las normas del Art. 325.23.
(2) El nivel del sonido ambiente medido deberá ser de 10 dB(A) o más, debajo de ese nivel especificado en el Art. 327.5, Tabla 1, correspondiente a la lectura máx-ima del nivel sonoro permitido que se aplica al terreno de prueba en el momento de la prueba.
(b) **Vientos.** Se medirá la velocidad del viento durante la prueba al comienzo de cada serie de medi-ciones de ruido y, en adelante, a intervalos de 5-15 minutos, hasta que se establezca que la velocidad del viento es esencialmente constante. Una vez establecido este hecho, se podrán realizar las mediciones de

velocidad del viento a intervalos de una vez por hora. Sólo se podrán realizar las mediciones de ruido si la velocidad del viento medida es de 19,3 Km p/h (12 mph)
o menos. Se permiten las mediciones de ráfagas de viento de hasta 33,2 Km p/h (20 mph).
(c) **Precipitaciones.** Se prohíben las mediciones tomadas, no obstante, bajo cualquier condición de pre-cipitaciones se podrán tomar mediciones con nieve en el terreno. La superficie del terreno dentro del área de medición deberá estar libre de agua estancada.
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10227, mar. 10, 1976; 41 RF 28267, jul. 9, 1976]

§325.37 Ubicación y funcionamiento del sistema de medición del nivel de sonidos; circulación en autopistas.

(a) El micrófono del sistema de medición del nivel de sonidos que cumpla con lo establecido en el Art. 325.23 del presente deberá ubicarse a una altura mínima de 60 cm (2 pies) y a no más de 1,8 m (6 pies) sobre la superficie de la calzada y a no menos de 1,1 m ($3\ ^{1}/_{2}$ pies) por encima de la superficie donde se ubica el micrófono. La altura preferida para ubicar el micrófono sobre un terreno liso es de 1,2 m (4 pies).
(b)(1) Cuando el sistema de medición del nivel sonoro sea manual, o controlado por una persona ubicada cerca de su micrófono, la persona que lo porte deberá orien-tarse cerca de la autopista de forma coherente con la recomendación del fabricante del sistema de medición del nivel sonoro.
(2) Bajo ninguna circunstancia podrá el portador o controlador encontrarse a menos de 60 cm (2 pies) del micrófono del sistema, ni deberá ubicarse entre el micrófono y el vehículo a medir.
(c) El micrófono del sistema de medición del nivel sonoro deberá orientarse hacia el carril más frecuen-tado de la autopista, en el punto objetivo del micrófono en un ángulo que guarde coherencia con las recomenda-ciones del fabricante del sistema. Si el fabricante del sistema no recomienda un ángulo de orientación para su micrófono, éste deberá orientarse hacia la autopista en un ángulo de no menos de 70 grados y no más que per-pendicular al plano horizontal del carril frecuentado de la autopista en el punto objetivo del micrófono.
(d) El sistema de medición del nivel sonoro se fijará en modo red de ponderación A y respuesta de medición “rápida”.

[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10227, mar. 10, 1976]

§325.39 Procedimientos de medición; circulación en autopistas.

(a) Según las normas de esta sección, se tomará una medición del nivel sonoro generado por un automotor que circule a través del área de medición del carril fre-cuentado de la autopista dentro del terreno de prueba, independientemente del grado de inclinación, carga, aceleración o desaceleración de la autopista.
(b) El nivel de sonido generado por el automotor será la lectura más alta que se observe en el sistema de med-ición del nivel sonoro a medida que el vehículo atraviese el área de medición, corregido, cuando corresponda, según las normas de la Sección F del presente. (La Tabla 1 del Art. 325.7 enumera el rango de lecturas máximas de nivel de sonido permitido según las difer-entes condiciones de prueba). Se deberá notar que el nivel de sonido del vehículo a medir deberá subir por lo menos 6 dB(A) antes de que llegue el nivel máximo y descender por lo menos 6 dB(A) luego de que alcance el nivel máximo para que la lectura de nivel de sonido sea considerada válida.
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10227, mar. 10, 1976]

Sección E – Medición de emisiones de ruido; prueba de vehículo detenido

§325.51 Alcance de las normas de esta sección.

(a) Las normas de esta sección especifican las condi-ciones y procedimientos para la medición del nivel de sonido generado cuando el motor del vehículo se acelera rápidamente desde un estado inactivo hasta una velocidad controlada con apertura completa de válvulas, con el vehículo detenido, transmisión en neutro y con embrague en uso, para verificar si el automotor cumple con la Norma para la Prueba de Funcionamiento con Vehículo Detenido, 40 CRF 202.21.
(b) Las normas de esta sección sólo se aplicarán al automotor equipado con un regulador de velocidad del motor.
(c) Las pruebas que se realicen según las normas de esta sección se podrán efectuar en cualquier lado del vehículo.

§325.53 Características del terreno, prueba de vehículo detenido.

(a)(1) El automotor a evaluar estará estacionado en el terreno de prueba. Se fijará el punto objetivo del micrófono en la superficie del terreno sobre la línea cen-tral del carril donde se estacione el automotor, en un punto que se encuentre dentro de los 90 cm (3 pies) de la posición longitudinal de la(s) salida(s) del sistema de escape del vehículo. Se fijará el punto de ubicación del micrófono sobre la superficie del terreno a no menos de 9,5 m (31 pies) y a no más de 25,3 m (83 pies) del punto objetivo del micrófono. Dentro del terreno de prueba existe un área de medición triangular. La Figura 2 muestra el diagrama de la vista del terreno de prueba estándar, con un terreno abierto, dentro de un radio de 15,2 m (50 pies) del punto objetivo del micrófono y el lugar de ubicación del micrófono.

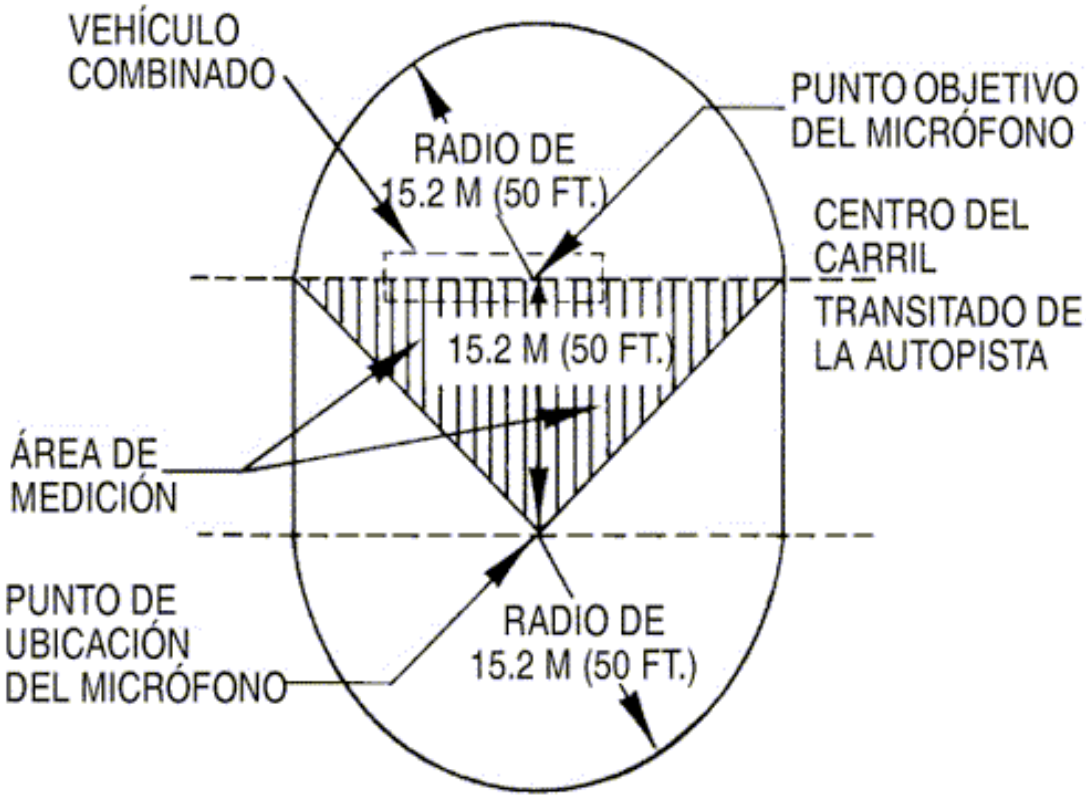


Fig. 2
TERRENO DE PRUEBA ESTÁNDAR:
PRUEBA DE VEHÍCULO DETENIDO

(2) Las mediciones se podrán tomar en un terreno de prueba de dimensiones mayores o menores, según las normas de la Sección F del presente.
(b) El terreno de prueba deberá ser abierto, esencial-mente libre de grandes objetos reflectores de sonido. Sin embargo, los siguientes objetos podrán encontrarse den-tro del terreno de prueba, incluyendo el área de med-ición triangular:
(1) Pequeños objetos cilíndricos como tomas de agua contra incendios o postes de teléfono o de servicios públicos.
(2) Casillas de correo rurales.
(3) Las vías de tráfico de cualquier tipo de material, salvo las barreras sólidas de hormigón (ver Art. 325.5 (c)(4)).
(4) Uno o más flancos laterales con una altura de 30 cm (1 pie) o menos.
(c) Los siguientes objetos podrán encontrarse dentro del terreno de prueba si están fuera del área triangular de medición del terreno.
(1) Cualquier superficie vertical, independiente-mente del tamaño (como un cartel), con un borde infe-rior de más de 4,6 m (15 pies) sobre el terreno.
(2) Cualquier superficie uniformemente lisa que se incline desde el vehículo con una pendiente menor a 45 grados por encima de la horizontal.
(3) Cualquier superficie que se incline desde el vehículo a 45 grados o más y no más de 90 grados sobre la horizontal, si todos los puntos de la superficie están a más de 4,6 m (15 pies) sobre la superficie del terreno de prueba.
(d) La superficie del terreno dentro del área de med-ición deberá ser relativamente lisa. (Ver Art. 325.5 (c)(5)). El terreno deberá tener una superficie “difícil”. Sin embargo, si se determina que el terreno es “liso”, se deberá aplicar a la medición el factor de corrección espe-cificado en el Art. 325.75 (b) de este capítulo.
[40 RF 42437, sep. 12,1975, según enmienda 41RF10227, mar. 10, 1976; 54 RF 50385, dic. 6, 1989]

§325.55 Características del ambiente, prueba de vehículo detenido.

(a)(1) **Sonido.** Se deberá medir el nivel de sonido del ambiente ponderado A en el punto de ubicación del micrófono, en ausencia de ruido del automotor emitido dentro de la zona libre, en modo respuesta rápida de medición, usando un sistema de medición del nivel de sonidos según las normas del Art. 325.23.
(2) El nivel del sonido ambiente medido deberá ser de 10 dB(A) o más, debajo de ese nivel especificado en el Art. 327.5, Tabla 1, correspondiente a la lectura máx-ima de nivel de sonido permitido que se aplica al terreno de prueba en el momento de la prueba.
(b) **Viento.** Se deberá medir la velocidad del viento en el terreno de la prueba al comienzo de cada serie de mediciones de ruido y de allí en adelante a intervalos de 5-15 minutos hasta que se establezca que la velocidad del viento es esencialmente constante. Una vez que se haya establecido este hecho, se podrán realizar las mediciones de velocidad del viento a intervalos de una vez por hora. Sólo se podrán tomar mediciones de ruido si la velocidad medida del viento es de 19,3 Km p/h (12 mph) o menos. Se permiten las mediciones de ráfa-gas de viento de hasta 33,2 Km p/h (20 mph)
(c) **Precipitaciones.** Se prohíben las mediciones tomadas bajo cualquier condición de precipitaciones, no obstante, se podrán tomar mediciones con nieve en el terreno. El terreno dentro del área de medición deberá estar libre de agua estancada.
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 28267, jul. 9, 1976]

§325.57 Ubicación y funcionamiento del sistema de medición del nivel de sonidos; prueba de vehículo detenido.

(a) El micrófono del sistema de medición del nivel sonoro que cumpla con lo establecido en el Art. 325.23 deberá ubicarse a una altura mínima de 60 cm (2

pies) y a no más de 1,8 m (6 pies) sobre la superficie de la calzada y a no menos de 1,1 m (3,5 pies) por encima de la superficie donde se ubica el micrófono. La altura preferida para ubicar el micrófono sobre un terreno liso es de 1,2 m (4 pies).
(b) Cuando el sistema de medición del nivel de soni-dos sea manual, o controlado por una persona ubicada cerca de su micrófono, la persona que lo porte deberá orientarse cerca de la autopista tal que se adapte a las recomendaciones del fabricante del sistema de medición del nivel de sonidos. Bajo ninguna circunstancia podrá el portador o controlador estar a menos de 60 cm (2 pies) del micrófono del sistema, ni deberá ubicarse entre el micrófono y el vehículo a medir.
(c) El micrófono del sistema de medición del nivel de sonido deberá orientarse hacia el vehículo en un ángulo que guarde coherencia con las recomendaciones del fab-ricante del sistema. Si el fabricante del sistema no recomienda un ángulo de orientación para su micrófono, éste deberá orientarse en un ángulo de no menos de 70 grados y no más que perpendicular al plano horizon-tal del terreno de prueba en el punto objetivo del micró-fono.
(d) El sistema de medición de nivel de sonido se fijará en modo red de ponderación A y respuesta de medición “rápida”.
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10227, mar. 10, 1976]

§325.59 Procedimiento de medición, prueba de vehículo detenido.

Según las normas de esta sección, la medición del nivel de sonido generado por un automotor detenido se tomará de la siguiente manera:
(a) Estacionar el automotor en el terreno de prueba según lo especifica el Art. 325.53 de esta sección. Si el automotor es una combinación de vehículos (automotor articulado), estacionar la combinación de manera que los ejes longitudinales del vehículo remolcador y el(los) vehículo(s) remolcado(s) estén perfectamente alineados.
(b) Apagar todos los equipos auxiliares instalados en el automotor y que funcionen en condiciones normales sólo cuando el vehículo circula a una velocidad de 8 Km p/h (5 mph) o menos. Ejemplos de estos vehículos son las grúas, esparcidoras de asfalto, bombas de lodo o líquidos, compresores auxiliares de aire, soldadoras y compactadores de basura.
(c) Si el mecanismo de mando del ventilador del radi-ador del automotor cuenta con un embrague o dispositivo similar para reducir automáticamente la velocidad rotacional del ventilador o desconectar com-pletamente el ventilador de su fuente de alimentación en respuesta a cargas de refrigeración del motor reduci-das, estacionar el vehículo antes de la prueba con el motor en estado inactivo alto o a cualquier otra velocidad que el operador elija, durante un tiempo sufi-ciente que no supere los 10 minutos, para permitir que el ventilador del radiador se desconecte automática-mente cuando se midan las emisiones de ruido del vehículo durante la prueba de vehículo detenido.
(d) Con la transmisión del automotor en estado neu-tro y el embrague en uso, acelerar rápidamente el motor del vehículo de estado inactivo a velocidad máxima con-trolada, con apertura completa de válvulas. Regresar la velocidad del motor a estado inactivo.
(e) Observar la lectura máxima en el sistema de medición del nivel de sonidos durante el tiempo que se sigan los procedimientos especificados en el párrafo (d) de este artículo. Registrar esa lectura, si la lectura no ha sido influída por otras fuentes de ruidos extraños, como de automotores circulando en calles adyacentes.
(f) Repetir los procedimientos especificados en los párrafos (d) y (e) de este artículo hasta que se registren las dos primeras lecturas máximas del nivel de sonidos que estén dentro de los 2 dB(A) de cada una. Promediar de manera numérica esas dos lecturas máximas de nivel de sonidos. Cuando corresponda, corregir la cifra pro-medio según se estipula en la Sección F de este capítulo.
(g) La cifra promedio, corregida cuando corresponda, contenida según el párrafo (f) de este artículo, será el nivel de sonido generado por el automotor para determi-nar si cumple con la Norma para la Prueba de Funcio-namiento con Vehículo Detenido, (La Tabla 1 del Art. 325.7 enumera el rango de lecturas máximas de nivel de sonido permitido para las diferentes condi-ciones de prueba).
[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 41 RF 10226, mar. 10, 1976]

Sección F — Factores de corrección

§325.71 Alcance de las normas de esta sección.

(a) Las normas de esta sección especifican los fac-tores de corrección que se suman a la lectura del nivel de sonido generado por un automotor o se restan de ella, según aparece en el sistema de medición del nivel de sonidos, durante la medición de las emisiones de nivel de sonidos del automotor en el lugar de la prueba que no sea estándar.
(b) El factor de corrección se sumará o restará con el fin de igualar la lectura del nivel de sonido realmente generado por el automotor con la lectura del nivel de sonido que éste hubiera generado si la medición se hubi-era tomado en un lugar de prueba estándar.

§325.73 Factores de corrección con micrófonos a distancia.[1]

Si la distancia entre el punto de ubicación del micró-fono y el punto objetivo del micrófono no es de 15,2 m (50 pies), la lectura máxima observada del nivel de sonido generado por el automotor según el Art. 325.39 de este capítulo o el promedio numérico de las lecturas máximas observadas y registradas del nivel de sonido generado por el automotor según el Art. 325.59 del pre-sente se corregirá conforme la tabla siguiente:

[1]La Tabla 1 del Art. 325.7 indica la tabulación de las lecturas máximas del nivel de sonido permitido teniendo en cuenta tanto los factores de corrección de distancia del Art. 325.73 como los factores de corrección de superficies del terreno del Art. 325.75.

TABLA 2 — FACTORES DE CORRECCIÓN DE DISTANCIA

Si la distancia que existe entre el punto de ubicación del micrófono y el punto objetivo del micrófono es de:	El valor dB(A) a aplicar a la lectura observada del nivel de sonido será de:
9,5 m (31 pies) o más, y menos de 10,7 m (35 pies)	-4
10,7 m (35 pies) o más, y menos de 11,9 m (39 pies)	-3

11,9 m (39 pies) o más, y menos de 13,1 m (43 pies)	-2
13,1 m (43 pies) o más, y menos de 14,6 m (48 pies)	-1
14,6 m (48 pies) o más, y menos de 17,7 m (58 pies)	0
17,7 m (58 pies) o más, y menos de 21,3 m (70 pies)	+1
21,3 m (70 pies) o más, y menos de 25,3 m (83 pies)	+2

[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 54 RF 50385, dic. 6, 1989]

§325.75 Factores de corrección de la superficie del terreno.[1]

(a) **Circulación en autopistas.** Cuando se tomen las mediciones según las normas de la Sección D de este capítulo en un terreno de prueba “difícil”, el factor de corrección de 2 dB(A) deberá restarse de la lectura máx-ima observada del nivel de sonido generado por el auto-motor para determinar si éste cumple con las Normas para Funcionamiento en Autopistas.
(b) **Prueba de vehículo detenido.** Cuando se tomen las mediciones conforme las normas de la Sección E del presente, en un terreno de prueba “liso” el factor de corrección de 2 dB(A) debe sumarse al promedio numérico de las lecturas máximas observadas y regis-tradas del nivel de sonido generado por el automotor para determinar si éste cumple con la Norma para la Prueba de Funcionamiento de Vehículo Detenido.

§325.77 Cómputo de requisitos para terrenos abi-ertos — terrenos no convencionales.

(a) Si la distancia entre el punto de ubicación del micrófono y el punto objetivo del micrófono no es de 15,2 m (50 pies) el terreno de prueba deberá ser abierto, dentro de un radio desde ambos puntos igual a la dis-tancia que medie entre el punto de ubicación del micró-fono y el punto objetivo del micrófono.
(b) Las Tablas 3 y 4 muestran la vista de los terrenos de prueba no convencionales. La Figura 3 ilustra un terreno de prueba más grande que el terreno de prueba estándar y tiene una distancia de 18,3 m (60 pies) entre el punto de ubicación del micrófono y el punto objetivo del micrófono. (Ver en Art. 325.79 (b) (1) un ejemplo de la aplicación del factor de corrección a una lectura del nivel de sonido obtenida en ese terreno). La Figura 4 ilustra un terreno de prueba más pequeño que el ter-reno de prueba estándar y tiene una distancia de 10,7 m (35 pies) entre el punto de ubicación del micrófono y el punto objetivo del micrófono. (Ver en Art. 325.79 (b)(2) un ejemplo de la aplicación del factor de corrección a una lectura del nivel de sonido obtenida en ese terreno.)

§325.79 Aplicación de los factores de corrección.

(a) Si dos factores de corrección se aplican a una medición, lo harán de manera acumulativa.

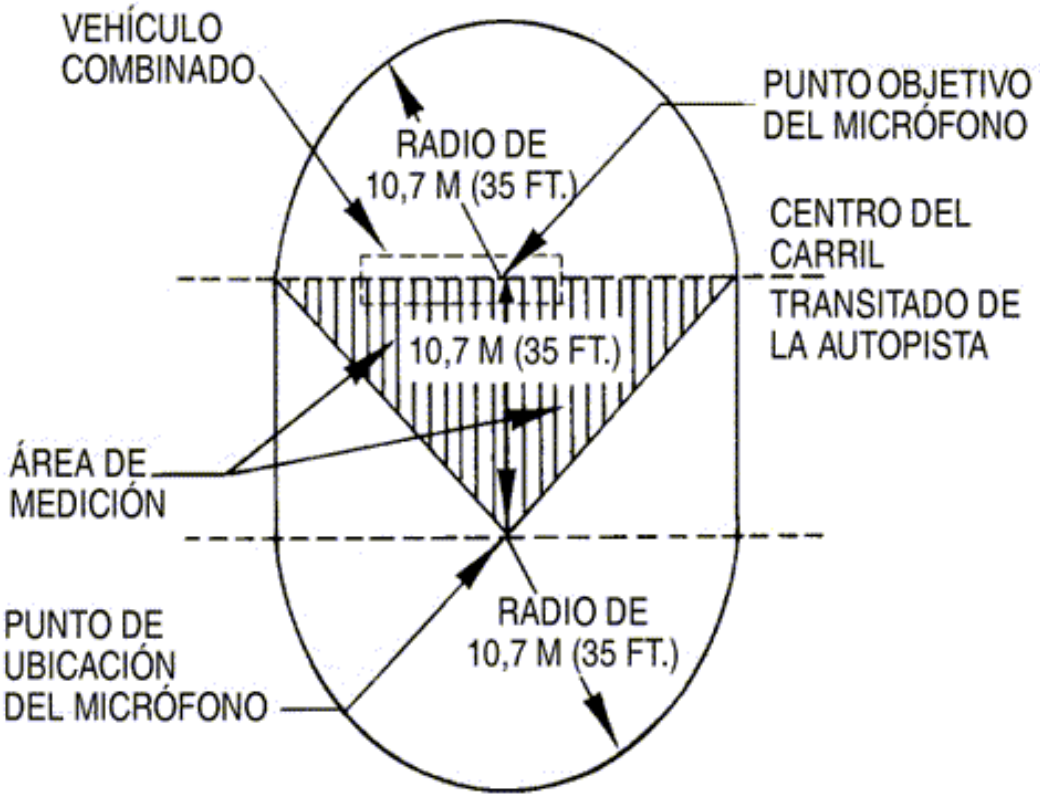


Fig. 4
TERRENO DE PRUEBA NO CONVENCIONAL:
(10,7 M [35 FT.]) DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE UBICACIÓN Y OBJETIVO DEL MICRÓFONO

(b) Los siguientes ejemplos ilustran la aplicación de los factores de corrección a las lecturas de medición del nivel de sonido.
(1) **Ejemplo 1 — Funcionamiento en autopistas.** Suponiendo que un automotor genera una lectura máx-ima observada del nivel de sonido de 86 dB(A) durante una medición tomada según las normas de la Sección D de este capítulo. Suponiendo también que la distancia que media entre el punto de ubicación del micrófono y el punto objetivo del micrófono es de 18,3 m (60 pies) y que el área de medición del terreno de prueba es acústica-mente “difícil”. El nivel de sonido corregido generado por el automotor será de 85 dB(A), según el siguiente cálculo:

86 dB(A) Lectura sin corregir
+1 dB(A) Factor de corrección de distancia
-2 dB(A) Factor de corrección de superficies del terreno.
85 dB(A) Lectura corregida

(2) **Ejemplo 2 — Prueba de vehículo detenido.** Suponiendo que un automotor genera lecturas máximas observadas del nivel de sonido que tienen un promedio de 88 dB(A) durante una medición tomada conforme las normas de la Sección E del presente. Suponiendo tam-bién que la distancia entre el punto de ubicación del micrófono y el punto objetivo del micrófono es de 10,7 m (35 pies) y que el área de medición del terreno de prueba es acústicamente “lisa”. El nivel de sonido corregido generado por el automotor será de 87 dB(A), según el siguiente cálculo:

88 dB(A) Promedio de lecturas sin corregir
-3 dB(A) Factor de corrección de distancia
+2 dB(A) Factor de corrección de superficies del terreno.
87 dB(A) Lectura corregida

Sección G – Sistemas de escape y neumáticos

§325.91 Sistemas de escape.

Un automotor no cumplirá con los requisitos de inspección visual del sistema de escape, 40 CRF 202.22, de las Normas de Emisión de Ruidos para las Empresas de Autotransporte Interestatales, si la inspección del sistema de escape del automotor revela que el sistema:
(a) Presenta un defecto que afecta negativamente la reducción del sonido, como pérdidas de gases por el escape o alteración o deterioro de los elementos del silenciador, (los rastros de hollín en las secciones flexi-bles del caño de escape no constituirán una infracción a esta sección);
(b) No está equipado con silenciador u otro disposi-tivo disipador del sonido, como un turbocompresor (sob-realimentador impulsado por gases de escape); o
(c) Está equipado con un disyuntor, paso o disposi-tivo similar, a menos que dicho dispositivo esté diseñado como sistema de descarga impulsado por gases de escape.

§325.93 Neumáticos.

(a) Salvo lo indicado en el párrafo (b) de este artículo, el automotor no cumplirá con los requisitos visuales de inspección de neumáticos, 40 CRF 202.23, de las Nor-mas de Emisiones de Ruido de las Empresas de Autotransporte Interestatales, si la inspección de cual-quier neumático del vehículo revela la presencia de estrías principalmente compuestas de cavidades en la banda de rodamiento (salvo las laminillas de descarga de agua o las rajaduras localizadas), que no estén abier-tas por los surcos al hombro del neumático o de manera circunferencial a cada una alrededor del neumático.
(b) El párrafo (a) de este artículo no se aplicará al automotor que funcione con un neumático que tenga un dibujo del tipo especificado en ese párrafo, si la empresa de autotransporte que opera el automotor demuestra a entera satisfacción del Administrador o de quien éste designe, que:
(1) El neumático no poseía ese tipo de dibujo cuando se lo fabricó originariamente o se lo volvió a recapar a nuevo.
(2) El automotor genera una lectura máxima del nivel de sonido de 90 dB(A) o menos, cuando se lo mide en un terreno de prueba estándar para el funciona-miento en autopistas a una distancia de 15,3 metros (50 pies) y en las siguientes condiciones:
(i) La medición se tomará en el momento, lugar y en las condiciones especificadas por el Administrador o quien éste designe.
(ii) El automotor deberá funcionar con los mismos neumáticos que tenía cuando se llevó a cabo la inspec-ción especificada en el párrafo (a) de este artículo.
(iii) El automotor deberá funcionar en una autopista con un límite de velocidad indicado de 56,3 Km p/h (35 mph).
(iv) La medición del nivel de sonido se tomará cuando el automotor circule al límite de velocidad indicado.

[40 RF 42437, sep. 12, 1975, según enmienda 60 RF 38743, jul. 28, 1995]

CAPÍTULO 355 — COMPATIBILIDAD DE LEYES ESTATALES Y REGLAMENTACIONES QUE AFECTAN EL FUNCIONAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE INTERESTATALES

Sección A — Campo de aplicación general y definiciones

§355.1 Propósito.
§355.3 Campo de aplicación.
§355.5 Definiciones.

Sección B — Requisitos

§355.21 Revisión reglamentaria.
§355.23 Presentación de resultados.
§355.25 Adopción y cumplimiento de leyes y reglamentaciones

compatibles.
Apéndice A del Capítulo 355 — Pautas para la revisión reglamen-taria
NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU., 504 y 31101 *y ss.;* 49 CRF 1.73.

Sección A — Campo de aplicación general y definiciones

§355.1 Propósito.

(a) Promover la adopción y el cumplimiento de las leyes y reglamentaciones estatales sobre la seguridad del automotor comercial compatibles con los capítulos correspondientes a las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR).
(b) Brindar pautas para una revisión reglamentaria continua de las leyes y reglamentaciones estatales.
(c) Establecer plazos para que los Estados logren la compatibilidad con los capítulos correspondientes a las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte (FMCSR) relativos al comercio interestatal.

§355.3 Campo de aplicación.

Estas disposiciones se aplicarán a cualquier Estado que adopte o cumpla las leyes o reglamentaciones rela-tivas a la seguridad del automotor comercial en el com-ercio interestatal.

§355.5 Definiciones.

Los términos utilizados en este capítulo estarán suje-tos a las definiciones contenidas en 49 CRF 390.5, a menos que se definan específicamente en este artículo.
Compatible o Compatibilidad significa que las leyes y reglamentaciones estatales aplicables al comercio intraestatal y al movimiento de materiales peligrosos serán idénticas a las FMCSR y a las reglamentaciones sobre materiales peligrosos (HMR) o tendrán el mismo efecto que las FMCSR; y que las leyes estatales aplica-bles al comercio intraestatal serán idénticas a las FMCSR o tendrán el mismo efecto que ellas o caerán dentro de las limitadas variantes estipuladas en §350.341, 350.343 y 350.345 de este subtítulo.
Reglamentaciones Federales sobre Materiales Peligrosos (FHMR) son aquellas reglamentaciones de seguridad estipuladas en los capítulos 107, 171 -173, 177, 178 y 180, salvo el capítulo 107 y en los §171.15 y 171.16.
Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR) son aquellas reglamentaciones de seguridad estipula-das en los capítulos 390, 391, 392, 393, 395, 396 y 397 de este subtítulo.
Estado significa un Estado de los EE.UU., el Distrito de Columbia, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, el Estado Libre Asociado de las Islas Marianas del Norte, Isla Samoa Americana, Guam e Islas Vírgenes.

Sección B — Requisitos

§355.21 Revisión reglamentaria.

(a) **Generalidades.** Cada Estado deberá analizar sus leyes y reglamentaciones cada año, incluyendo aquellas que conciernen a sus subdivisiones políticas, relativas a la seguridad del automotor comercial para determinar si sus leyes y reglamentaciones son compat-ibles con las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR). Se proveen pautas para la revisión reglamentaria en el apéndice de este capítulo.
(b) **Responsabilidad.** La repartición estatal des-ignada como repartición principal para el otorgamiento de los permisos, conforme el capítulo 350 de este sub-título, será responsable de revisar y analizar las leyes y reglamentaciones estatales para su acatamiento con este capítulo. En ausencia de una repartición principal con un Programa de Asistencia de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (MCSAP) nombrada de manera oficial o discrecional, el Estado deberá designar otra repartición responsable para revisar y determinar el cumplimiento de estas reglamentaciones.
(c) **Revisión estatal.**
(1) El Estado determinará cuáles de sus leyes y reglamentaciones relativas a la seguridad del auto-motor comercial coinciden con las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR) o las Reglamentaciones Fed-erales sobre Materiales Peligrosos (FHMR). Con respecto a cualquier ley o reglamentación del Estado que no sea igual que las FMCSR (las FHMR deben ser idénticas) el Estado deberá identificar dicha ley o reglamentación y determinar si:
(i) Tiene el mismo efecto que el artículo correspondi-ente de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR).
(ii) Se aplica al comercio interestatal,
(iii) Es más estricta que las FMCSR en cuanto a si es más restrictiva o deposita una carga mayor sobre cual-quier entidad sujeta a sus disposiciones.
(2) Si la ley o reglamentación del Estado que no guarda coherencia se aplica al comercio interestatal y es más estricta que las FMCSR, el Estado deberá determi-nar:
(i) Los beneficios de seguridad asociados a dicha ley o reglamentación estatal; y
(ii) El efecto de la aplicación de dicha ley o reglamen-tación estatal dentro del comercio interestatal.
(3) Si la ley o reglamentación estatal que no guarda coherencia no se aplica al comercio interestatal o es menos estricta que las FMCSR, se deberán aplicar las pautas para participar en el Programa de Asistencia para la Seguridad de las Empresas de Autotransporte, estipuladas en §350.341, 350.343 y 350.345 de este sub-título.

§355.23 Presentación de resultados.

Cada Estado deberá presentar, cada año, los resulta-dos de la revisión reglamentaria con su certificación de acatamiento según el Art. 350.209 de este subtítulo. Deberá presentar los resultados de la revisión reglamentaria con su certificado antes del 1° de agosto de cada año junto con el Plan de Seguridad del Vehículo Comercial (CVSP). El Estado deberá incluir copias de las leyes y reglamentaciones pertinentes.

§355.25 Adopción y cumplimiento de leyes y reglamentaciones compatibles.

(a) **Generalidades.** Ningún Estado tendrá en vigencia o hará cumplir leyes o reglamentaciones del Estado relativas a la seguridad del automotor comercial dentro del comercio interestatal que el Administrador considere incompatibles con las disposiciones de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR)
(b) **Nuevos requisitos del Estado**. Ningún Estado implementará cambio alguno a la reglamentación o ley que ocasione que esa u otra ley o reglamentación sea incompatible con una disposición de las FMCSR.
(c) **Cumplimiento.** A fin de cumplir con este artículo, el Administrador iniciará un procedimiento para el establecimiento de normas según el Cap. 389 de este subtítulo para declarar que la ley o reglamentación Estatal incompatible sobre la seguridad del automotor comercial no se aplicará en el comercio interestatal.
(d) **Renuncia a una decisión.** Toda persona (incluyendo cualquier Estado) podrá solicitar la renun-cia a una decisión tomada según el párrafo (c) de este artículo. Esta renuncia también será considerada en el procedimiento para el establecimiento de normas indicado en el capítulo 389. Sólo se aceptarán las renun-cias planteadas mediante presentación satisfactoria de que el cumplimiento continuado de la ley o reglament-ación estatal incompatible no es contraria al interés público y guarda coherencia con el funcionamiento seg-uro de los vehículos automotores comerciales.
(e) **Fusión de procedimientos.** Para hacer cumplir este artículo, el Administrador podrá fusionar cualquier acción con otros procedimientos requeridos conforme este artículo si determina que tal fusión no afecta en forma adversa a cualquiera de las partes de tales pro-cedimientos.

Apéndice A del Capítulo 355 ── Pautas para la revisión reglamentaria

Cada Estado deberá revisar sus leyes y reglamenta-ciones para lograr la compatibilidad con las Reglament-aciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR). Cada Estado deberá consid-erar todos los requisitos relacionados al acatamiento de las reglamentaciones de seguridad para las empresas de autotransporte del Estado. La documentación deberá ser simple y breve.

Alcance.
La revisión estatal requerida por el Art. 355.21 podrá limitarse a aquellas leyes y reglamentaciones previa-mente determinadas como incompatibles en el informe del Grupo de Revisión Reglamentaria de Seguridad del Automotor Comercial emitido en agosto de 1990, o por la determinación posterior del administrador conforme este capítulo, *y* toda ley o reglamentación del Estado publicada y sancionada después de agosto de 1990.

Campo de aplicación.
Los requisitos se aplicarán a todos los segmentos de la industria de las empresas de autotransporte, empre-sas de transporte público, transportistas por convenio, empresas privadas de transporte de bienes y empresas en alquiler para el transporte de pasajeros.

Definiciones.
Las definiciones de los términos guardarán coheren-cia con aquellas de las FMCSR.

Requisitos del conductor.
Se requiere que el conductor tenga la licencia apropi-ada para conducir un automotor comercial; goce de buen estado de salud, tenga por lo menos 21 años, sea capaz de manejar de manera segura un automotor y man-tenga óptimos antecedentes de conducir; se prohíbe que el conductor consuma drogas y alcohol; se requiere que la empresa de autotransporte guarde un registro de ido-neidad para conducir de cada conductor y garantice que el conductor se encuentra médicamente autorizado.

Nota: Los requisitos para la prueba se aplicarán sólo a los conductores de automotores comerciales según se define en 49 CRF Cap. 383.

Conducción de automotores.
Se prohíbe poseer, consumir o conducir bajo la influ-encia del alcohol u otra sustancia controlada (mientras se está de servicio); y se establece el 0,04 % como el nivel de alcohol en sangre necesario para considerar que el conductor está bajo la influencia del alcohol.

Partes y accesorios necesarios para el funciona-miento seguro.
Se requiere que las luces y reflectores funcionen; que los cables de electricidad se dispongan e instalen de manera sistemática y que los frenos y otros compo-nentes esenciales incluidos en 49 CRF, Cap. 393, funci-onen según el nivel de desempeño requerido.

Horario de servicio de los conductores.
Se prohíbe a la empresa de autotransporte que per-mita o requiera que cualquier conductor conduzca: Más de 10 horas después de 8 hs. consecutivas fuera de ser-vicio; después de estar en servicio durante 15 hs., después de estar en servicio más de 60 hs. durante 7 días consecutivos o después de estar en servicio más de 70 hs. durante 8 días consecutivos.
Se requiere que el conductor confeccione un registro de estado de servicio para cada período de 24 horas. El conductor y la empresa de autotransporte deberán con-servar los registros.

Inspección y mantenimiento.
Se prohíbe poner en funcionamiento un automotor cuando tenga posibilidades de ocasionar un accidente o descomponerse; se requiere que el conductor efectúe una inspección ocular alrededor del vehículo antes de manejarlo para asegurarse que funcionará en forma segura; que prepare un informe de inspección del vehículo y que los automotores comerciales se inspec-cionen por lo menos una vez al año.

Materiales peligrosos.
Se requiere que la empresa de autotransporte o la persona que conduce el automotor con materiales peli-grosos cumpla con los requisitos para los materiales peligrosos y de seguridad.

Determinaciones del Estado.
1. Cada Estado deberá determinar si sus requisitos que afectan a las empresas de autotransporte inter-estatales son “menos estrictos” que los requisitos fed-erales. Los requisitos “menos estrictos” representan las brechas en los requisitos estatales, con relación a los requisitos federales según se resumen bajo el número uno de este apéndice, o los requisitos estatales que son menos restrictivos que los requisitos federales.

a. Un ejemplo de brecha sería cuando el Estado no posee la autoridad para regular la seguridad de las empresas de alquiler para el transporte de pasajeros o teniendo autoridad, elige eximir a la empresa de autotransporte.
b. Un ejemplo de requisito menos restrictivo del Estado sería cuando el Estado permite a una persona menor de 21 años conducir un automotor comercial dentro del comercio interestatal.
2. Cada Estado deberá determinar si sus requisitos, que afectan a las empresas de autotransporte inter-estatales, son “más estrictos” que los requisitos federales. Los requisitos “más estrictos” serán más restrictivos o inclusivos con relación a los requisitos fed-erales, según se resumen bajo el número uno de este apéndice. Por ejemplo, el requisito de que el conductor deberá tener 2 días libres luego de trabajar 5 días con-secutivos. El Estado debería demostrar que sus requisi-tos más estrictos:
a. Brindan un “beneficio de seguridad”, por ej., que disminuyen los accidentes o reducen el riesgo de acci-dentes.
b. No generan una “carga indebida en el comercio interestatal”, por ej., no demoran, interfieren o incre-mentan ese costo o la carga administrativa para una empresa que transporta bienes o pasajeros dentro del comercio interestatal; y
c. Son en otras circunstancias compatibles con los requisitos federales de seguridad.
3. El Estado deberá adoptar y hacer cumplir de man-era coherente los requisitos enumerados en las pautas anteriores para que la FMCSA acepte la determinación del Estado en cuanto a que éste posee requisitos de seg-uridad compatibles, que afectan el funcionamiento de las empresas de autotransporte interestatales.
Por lo general, los Estados tendrán hasta 3 años desde la fecha de entrada en vigencia del nuevo requi-sito federal para adoptar y hacer cumplir los requisitos compatibles. La FMCSA especificará el plazo al promul-gar los futuros requisitos federales de seguridad. Se considera que los requisitos tienen igual importancia.

CAPÍTULO 356 — REGLAMENTACIONES DEL RECORRIDO DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE

§356.1 Autorización para prestar servicios en una zona deter- minada; interpretación.
§356.3 Servicio de transporte de pasajeros con recorridos regulares.
§356.5 Autorización de recorridos.
§356.7 Fusión de autorizaciones.
§356.9 Eliminación de restricciones al recorrido; empresas de autotransporte con recorridos regulares.
§356.11 Eliminación de entradas; empresas de autotransporte con recorridos regulares e irregulares.
§356.13 Autopistas con nuevas designaciones.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU., 13301 y 13902; 5 Cód. de EE.UU., 553, 49 CRF 1.73.

FUENTE: 62 RF 32041, jun. 12, 1997, a menos que se indique lo contrario.

§356.1 Autorización para prestar servicios en una zona determinada; interpretación.

(a) **Servicios en un municipio.** Las empresas que transporten bienes, pasajeros y los agentes de carga autorizados a funcionar en un municipio podrán prestar sus servicios en todos los puntos dentro del área comer-cial de ese municipio fijados en esa autorización sin exceder los límites territoriales, de existir.
(b) **Servicios en una comunidad no incorpo-rada.** Las empresas que transporten bienes, pasajeros y los agentes de carga autorizados a funcionar en una comunidad no incorporada, que tenga una oficina de correo homónima, podrán prestar sus servicios en todos los puntos dentro de los EE.UU. fijados en esa autoriza-ción, sin exceder los límites territoriales, de existir, de las siguiente manera:
(1) En todos los puntos que se encuentren dentro de los 4,8 Km. (3 millas) de la oficina de correo de esa comunidad no incorporada, si tiene una población de menos de 2.500 hab.; dentro de los 6,4 Km. (4 millas), si tiene una población de 2.500 a menos de 25.000 hab.; y dentro de los 9,6 Km.(6 millas), si tiene una población de 25.000 hab. o más;
(2) En todos los puntos que se encuentren en cual-quier municipio cualquiera sea la porción de éste ubicada dentro de los límites descriptos en el párrafo (b)(1) de este artículo; y
(3) En todos los puntos que se encuentren en cual-quier municipio total o parcialmente rodeado, salvo por un límite de agua, por cualquier municipio incluido en el párrafo (b)(2) de este artículo.

§356.3 Servicios de transporte de pasajeros con recorridos regulares.

(a) Una empresa de transporte público autorizada para transportar pasajeros en recorridos regulares podrá prestar servicios:
(1) En todos los puntos de su recorrido autorizado;
(2) En todos los municipios distribuidos enteramente dentro de 1 milla aérea de su recorrido autorizado; y
(3) En todas las zonas no incorporadas que se extien-dan dentro de 1 milla aérea de su recorrido autorizado; y
(4) En todos los puestos militares, aeropuertos, escuelas y establecimientos similares que puedan encontrarse dentro de 1 milla aérea de su recorrido autorizado, pero las operaciones realizadas dentro de cualquier zona de tal establecimiento a más de 1 milla aérea del recorrido autorizado no podrán hacerse por caminos públicos.
(b) Este artículo no se aplicará a las empresas de transporte público de pasajeros autorizadas a circular dentro de:
(1) Nueva York, NY;
(2) Condados de Rockland, Westchester, Orange o Nassau, NY;
(3) Condado de Fairfield, CT; y
(4) Condados de Passaic, Bergen, Essex, Hudson, Union, Morris, Somerset, Middlesex o Monmouth, NJ.

§356.5 Autorización de recorridos.

(a) **Alcance.** Una empresa de autotransporte con recorrido irregular podrá circular entre los puntos de servicio autorizados en cualquier recorrido razonable-mente directo o lógico, a menos que sea expresamente prohibido.

(b) **Requisitos.** Antes de comenzar a funcionar, la empresa de autotransporte deberá, respecto de cada Estado recorrido:
(1) Notificar al ente regulador del Estado por escrito, adjuntando una copia de sus derechos para funcionar;
(2) Nombrar un representante autorizado a recibir notificaciones procesales; y
(3) Cumplir con lo estipulado en 49 CRF 387.315.

§356.7 Fusión de autorizaciones.

A menos que se prohíba expresamente, la empresa de transporte público que transporte bienes mediante autorizaciones separadas, que contengan puntos de servicio en común, podrá unir o "fusionar" esas autoriza-ciones en el lugar común o "entrada" a fin de prestar un servicio directo según lo siguiente:
(a) Las autorizaciones para recorridos regulares podrán fusionarse unas con otras;
(b) Las autorizaciones para recorridos regulares podrán fusionarse con una autorización para recorrido irregular;
(c) Las autorizaciones para recorridos irregulares podrán fusionarse unas con otras si fueron otorgadas conforme las solicitudes presentadas al día 23 de noviembre de 1973 o antes y si la distancia entre los puntos donde se brinda el servicio, medida por el punto de entrada, es de 480 Km. (300 millas) o menos; y
(d) Las autorizaciones para recorridos irregulares podrán fusionarse unas con otras si las autorizaciones involucradas contienen una disposición específica que otorga el derecho a la fusión.

§356.9 Eliminación de restricciones al recorrido; empresas de autotransporte con recorridos regulares.

(a) **Autorizaciones para recorridos regulares; interpretación.** Todos los certificados que en forma única o combinada autoricen el transporte de bienes a las empresas de autotransporte por:
(1) Un recorrido regular único; o
(2) Por dos o más recorridos regulares, que puedan ser legalmente fusionados en el punto de servicio en común; se interpretarán como transporte autorizado entre los puntos de servicio autorizados para circular por cualquier recorrido disponible.
(b) **Servicios en puntos autorizados.** Una empresa de transporte público que se desvía de sus recorridos de servicio autorizados según el párrafo (a) de este artículo continuará prestando el servicio en los puntos autorizados a tal efecto o relacionados con sus recorridos de servicio autorizados.
(c) **Servicios en puntos intermedios.** Una empresa de transporte público que circula según el pár-rafo (a) de este artículo podrá prestar sus servicios en puntos, que se encuentren dentro de 1 milla aérea, por un recorrido alternativo que desee utilizar, si se cum-plen todas las condiciones siguientes:
(1) La empresa está autorizada a prestar servicios en todos los puntos intermedios (sin considerar las restric-ciones nominales) del recorrido de servicio básico;
(2) El recorrido alternativo involucra el uso de una superautopista (esto es, una autopista de acceso limi-tado con cruces a desnivel);
(3) El recorrido alternativo de la superautopista, incluyendo las autopistas que conectan la porción superautopista del recorrido con el recorrido de servicio autorizado de la empresa de autotransporte,
(i) Se extiende en la misma dirección general que el recorrido de servicio autorizado de la empresa de autotransporte y
(ii) Se encuentra enteramente dentro de las 25 millas aéreas del recorrido de servicio autorizado de la empresa de autotransporte; y
(4) El servicio se presta de la misma manera que el servicio prestado en el recorrido del servicio autorizado, y sujeto a cualquier restricción aplicable a éste.

§356.11 Eliminación de entradas; empresas de autotransporte con recorridos regulares e irregulares.
La empresa de transporte público que transporte bienes mediante permisos de autorización separados (incluyendo la autorización para recorridos regulares), que uno o más de ellos autorice(n) el transporte por recorridos irregulares, en los que las autorizaciones ten-gan un punto de servicio en común, en el cual aquellas se puedan fusionar legalmente para prestar un servicio directo, podrán brindar ese servicio directo por cual-quier recorrido disponible.

§356.13 Autopistas con nuevas designaciones.

Cuando la autopista, por la que una empresa de autotransporte público de bienes con un recorrido regu-lar está autorizada a circular, reciba una nueva designación, como un número, letra o nombre nuevo, la empresa deberá notificar por carta a la FMCSA propor-cionando información sobre la designación nueva y anterior, los puntos entre los cuales se da nuevo nombre a la autopista y cada lugar donde se menciona a la auto-pista en la autorización de la empresa de autotrans-porte. La nueva designación de la autopista se mostrará en el certificado de la empresa de autotransporte cuando la FMCSA tenga oportunidad de volver a emitirlo.

CAPÍTULO 360 — ARANCELES PARA EL REGISTRO Y SEGURO DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE

§360.1 Aranceles para búsqueda de registros, revisión, copias, certificación y servicios relacionados.
§360.3 Aranceles para la presentación de documentos.
§360.5 Actualización de aranceles del usuario.
NORMAS APLICABLES: 31 Cód. de EE.UU. 9701; 49 Cód. de EE.UU. 13908(c) y 14504(c)(2); y 49 CRF 1.73.

§360.1 Aranceles para búsqueda de registros, revisión, copias, certificación y servicios rela- cionados.
Las certificaciones y copias de registros públicos y documentos archivados en la Administración Federal de Seguridad de las Empresas de Autotransporte (FMCSA) se otorgarán conforme se estipula en la Ley de Libertad de Información, 49 CRF, Cap. 7, de la siguiente manera,:
(a) Certificado del Director, Oficina de Análisis de Datos y Sistemas de Información, en cuanto a la auten-ticidad de los documentos, $9,00.
(b) Servicios de verificación de los registros a certificar para determinar la autenticidad, incluyendo trabajo ad-ministrativo, etc. inherente a los servicios, $16,00 p/hora;
(c) Copias de los documentos públicos, $0,80 por hoja tamaño carta u oficio. Este servicio tendrá un cargo mínimo de $5,00; y
(d) Servicios de investigación y copias que requieran procesamiento automático de datos (ADP), de la sigu-iente manera:
(1) Se aplicará una tarifa de $42,00 p/hora por tiempo del personal profesional cuando se requiera lle-nar una solicitud utilizando el ADP.
(2) Se fijará la tarifa para búsquedas por computa-dora según la tarifa actual del servicio de computadora. Se puede obtener información sobre esos cargos en

la Oficina de Análisis de Datos y Sistemas de Información.
(3) La impresión se cobrará $0,10 por hoja generada por computadora con un cargo mínimo de $0,25. Habrá un cargo de $30 por bobina de la cinta magnética si es que el solicitante desea conservarla.
[64 RF 7137, feb. 12, 1999; 66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§360.3 Aranceles para la presentación de docu-mentos.

(a) **Forma de pago.** (1) A excepción de los aranceles de seguro que se describen en la siguiente oración, todos los aranceles para la presentación de documentos serán abonados en el momento y lugar que la solicitud, pedido u otro documento se presente. El arancel por servicios de seguro, certificado de seguro aceptado del garante o auto-asegurador, fianza de caución u otro instrumento presentado en lugar de una fianza de caución de agente será cargado a una cuenta de servicios de seguro establecida por la FMCSA según el párrafo (a)(2) de este artículo.
(2) **Procedimiento para la cuenta de factur-ación.** Se deberá presentar una solicitud por escrito a la Oficina de Aplicación y Cumplimiento, División Seguros, (MC-ECI) a fin de crear una cuenta para los aranceles por servicios de seguro.
(i) Cada cuenta tendrá una fecha de facturación específica dentro de cada mes y un ciclo de facturación. La fecha de facturación será la fecha en que se confeccione e imprima la factura. El ciclo de facturación com-prenderá el período que transcurra entre la fecha de facturación de un mes determinado y la fecha de factu-ración del mes siguiente. Se enviará una factura en la fecha de facturación mensual para cada cuenta abierta o que tenga un saldo impago durante el ciclo de factur-ación. El pago deberá efectuarse a los 20 días de la fecha de facturación. Los pagos recibidos antes de la fecha de facturación siguiente se aplicarán a la cuenta. Se deven-garán intereses según lo estipulado en.
(ii) Se hará uso de la Ley de Recaudación de Deudas de 1982, se revelará ante las reparticiones de infor-mación al consumidor y se usarán entidades de recaudación, según se establece en 4 CRF 102.5 y 102.6 para alentar el pago cuando corresponda.
(iii) El titular de una cuenta que presente una solic-itud de quiebra o que sea parte en un juicio de quiebra deberá brindar la siguiente información a la Oficina de Aplicación y Cumplimiento, División Seguros, (MC-ECI):
(A) La fecha de presentación de la solicitud de quie-bra;
(B) El tribunal donde se presentó la solicitud de quie-bra;
(C) El tipo de juicio de quiebra;
(D) Nombre, dirección y número de teléfono de su representante en el juicio de quiebra; y
(E) Nombre, dirección y número de teléfono del síndico de la quiebra, de haberse nombrado uno.
(3) Los aranceles se pagarán a la FMCSA con cheque en moneda estadounidense sobre fondos depositados en un banco de los EE.UU. o en banco extranjero u otra institución financiera, con orden de pago en moneda estadounidense o con tarjeta de crédito (VISA o MAS-TERCARD).
(b) Cualquier presentación que no esté acompañada del arancel correspondiente estará incompleta, salvo por aquellas presentaciones que cumplan con los procedimientos de pago diferido del párrafo (a) de este artículo.
(c) **Aranceles no reembolsables.** Se calcularán los aranceles para cada presentación según el tipo de pro-cedimiento enumerado en el cuadro de aranceles que se indica en el párrafo (f) de este artículo, sujeto a las excepciones estipuladas en los párrafos (d) y (e) de este artículo. No se reintegrará el arancel una vez que la FMCSA haya aceptado la presentación de solicitud, pedido u otro documento, independientemente del hecho que éstos hayan sido otorgados, aprobados, rec-hazados, desaprobados antes de abrirse el expediente, desestimados o retirados.
(d) **Procedimientos relacionados o consolida-dos.** (1) No será necesario abonar aranceles separados por solicitudes relacionadas y presentadas por el mismo solicitante, que sería el sujeto de un procedimiento único. (Esto no se refiere a los pedidos de autorización para funcionar de tipos múltiples que se presentan en los formularios de la serie OP-1, según se estipula en 49 CRF, Cap. 365. Se requerirá un arancel separado para cada tipo de autorización solicitada por cada modalidad de transporte, por ej., público, por contrato y autorización del agente para las empresas de transporte de bienes.)
(2) Se calcularán aranceles separados para la pre-sentación de solicitudes de autorización para funcionar en forma temporaria, según se estipula en el párrafo (f)(6) de este artículo, sin considerar si esas solicitudes se relacionan con una solicitud de autorización para funcionar en forma permanente que corresponda.
(3) La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) podrá rechazar solicitudes, pedidos u otros documentos presentados de manera concurrente y afirmándose que están relaciona-dos; podrá asimismo reintegrar el arancel de las presen-taciones si, a su juicio, éstas abarcan dos o más asuntos separados que deberían ser materia de procedimientos separados.
(e) **Exención o reducción de aranceles para la presentación de documentos.** Es política general de la FMCSA no eximir o reducir los aranceles para la presentación de documentos, salvo en los casos siguientes:
(1) Se eximen los aranceles para la presentación de una solicitud u otro procedimiento presentado por una repartición del gobierno federal, o una entidad del gobierno local o estatal. A los fines de este artículo, las frases “repartición del gobierno federal” o “entidad del gobi-erno” no incluyen a los organismos cuasi-gubernamen-tales o las empresas de transporte subsidiadas por el gobierno.
(2) En situaciones extraordinarias la FMCSA aceptará pedidos de exención o reducción de aranceles conforme el siguiente procedimiento:
(i) **Cuándo presentar el pedido.** Al momento de presentar la solicitud ante la FMCSA, el solicitante podrá pedir la exención o reducción del arancel estipulada en este capítulo. Este pedido deberá dirigirse al Director, Oficina de Análisis de Datos y Sistemas de Información de las Empresas de Autotransporte.
(ii) **Fundamento.** El solicitante deberá demostrar que la exención o reducción del arancel es de interés público, o que el pago del arancel impondría al requirente una carga excesiva.
(iii) **Medida a adoptar por la FMCSA.** El Director de la Oficina de Análisis de Datos y Sistemas de Infor-mación de las Empresas de Autotransporte notificará al solicitante sobre la decisión de conceder o negar el pedido de exención o reducción.
(f) Cuadro de aranceles para la presentación de doc-umentos.

Tipo de procedimiento		Arancel
Cap. I: Licencias		
(1)	Solicitud de autorización para funcionar de una empresa de autotransporte, certi-ficado de registro para ciertas empresas de autotransporte extranjeras, autoriza-ciones de agentes de bienes o autorizaciones de agentes de carga	$300
(2)	Pedido de interpretación/aclaración de una autorización para funcionar	$3.000

(3)	Pedido de modificación de una autorización para funcionar al solo efecto de real-izar una corrección administrativa, cuando el error original haya sido del solici-tante; cambio de nombre del transportista o propietario de una planta; cambio de nombre o número de una autopista	50
(4)	Pedido de renovación de autorización para transportar explosivos	250
(5)	Solicitud para desviarse de la jurisdicción del recorrido regular autorizado	150
(6)	Solicitud de autorización temporaria para empresa de autotransporte emitida en situación de emergencia	100
(7)	Pedido para cambiar el nombre de empresa de autotransporte, agente de bienes o agente de carga	14
(8)	Solicitud que involucre una fusión, transferencia o arrendamiento de los dere-chos para funcionar de empresas de transporte de pasajeros y de bienes y de agentes de carga de enseres domésticos, según 49 Cód. de EE.UU. 10321 y 10926.	300
(9)-(49)	[Reservado]	
Cap. II: Seguros:		
(50)	(i) Solicitud de condiciones originales como autoasegurador por seguros contra lesiones corporales y daños a la propiedad (BI&PD)	4.200
	(ii) Solicitud de condiciones originales como autoasegurador por seguros de carga	420
(51)	Arancel por servicios de certificado de seguro aceptado del asegurador, garante o auto-asegurador, fianza de caución y otro instrumento presentado en lugar de instrumento una fianza de caución de agente	$10 por certificado, fianza u otro aceptado y presentado en lugar de una fianza de caución de agente.
(52)	Pedido de reincorporación de la autorización para funcionar revocada	80
(53)-(79)	[Reservado]	
Cap. III: Servicios:		
(80)	Solicitud de servicio o lista de documentos para procedimientos	13 por lista
(81)	Copias de la autorización para funcionar enviadas por FAX a los solicitantes o sus representantes que no recibieron una copia de notificación	5

(g) **Política de cheque rechazado.** Si un banco o institución financiera rechaza un cheque librado contra ellos y entregado a la FMCSA en concepto de arancel de servicios o de presentación de documentos, la FMCSA notificará a la persona que haya entregado el cheque que:
(i) Se suspenderán todos los trabajos de presentación de documentos o procedimientos hasta que el cheque se acredite;
(ii) Se deberá presentar junto con el arancel de pre-sentación pendiente un recargo por cheque rechazado de $6,00 y cualquier otro gasto incurrido por la FMCSA como resultado del cheque rechazado; y
(iii) Si el pago no se efectúa dentro del plazo estipu-lado por la FMCSA, el procedimiento será desestimado o se podrá rechazar la presentación de documentos.
(2) Si la persona envía reiteradamente cheques rec-hazados a la FMCSA para pagar el arancel de present-ación, ésta podrá notificar a la persona que todos los pagos futuros de aranceles de presentación deberán efectuarse mediante cheques certificados, de cajero, órdenes de pago o tarjeta de crédito.
[64 RF 7138, feb. 12, 1999; 66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002.]

§360.5 Actualización de aranceles del usuario.

(a) **Actualización.** Todo arancel estipulado en este capítulo podrá ser actualizado conforme este artículo y según la FMCSA lo considere necesario.
(b) **Fechas de publicación y entrada en vigen-cia.** Los aranceles actualizados serán publicados en el *Registro Federal* y entrarán en vigencia a los 30 días de su publicación.
(c) **Pago de aranceles.** Toda persona que haga una presentación por la que se fije un arancel deberá pagar el arancel vigente al momento de la presentación.
(d) **Método para actualizar aranceles.** Todo arancel será actualizado mediante la actualización de los componentes del costo que conforman el arancel. Los componentes del costo se actualizarán de la siguiente forma:
(1) Los costos de mano de obra directa se actual-izarán multiplicando los costos básicos de mano de obra directa por los cambios porcentuales en los salarios y sueldos promedio de los empleados de la FMCSA. Los costos básicos de mano de obra directa son aquellos determinados por el estudio de costos indicado en las *Reglamentaciones de Control de Aranceles por Servicios*, o estudios de costos posteriores. El período de base para medir los cambios será el de abril de 1984 o el año del último estudio de costos.
(2) Cada año se deberán desarrollar operaciones gen-erales sobre la base de relaciones actuales existentes en base ponderada, para mano de obra indirecta aplicable a los primeros centros de trabajo de supervisión directa-mente asociados con la actividad de arancel del usuario. La actualización real de las operaciones generales se logrará aplicando el factor de porcentaje actual a la mano de obra directa actualizada, incluyendo los gastos generales actuales del gobierno.
(3)(i) Los gastos generales y administrativos de ofi-cina se desarrollarán anualmente sobre la base de los costos de niveles actuales, es decir, dividiendo los costos generales y administrativos reales de oficina del año fiscal en curso por los costos de oficina totales para la oficina directamente asociada con la actividad de aranceles de usuarios. La actualización real de los cos-tos generales y administrativos de oficina se logrará aplicando el factor de porcentaje actual a la mano de obra directa actualizada, incluyendo los costos de los gastos generales actuales del gobierno y los gastos gen-erales actuales de las operaciones.
(ii) Los costos generales y administrativos de la FMCSA se desarrollarán anualmente sobre la base de los costos de niveles actuales, es decir, dividiendo los

costos generales y administrativos reales de la FMCSA del año fiscal en curso por los gastos totales de la repar-tición correspondientes al año fiscal en curso. La actual-ización real de los costos generales y administrativos de la FMCSA se logrará aplicando el factor de porcentaje actual a la mano de obra directa actualizada, incluy-endo los costos de los gastos generales actuales del gobi-erno y los gastos generales de las operaciones y los costos generales y administrativos de oficina.

(4) Los costos de publicación serán ajustados sobre la base de cambios conocidos en los costos aplicables a la publicación del material en el *Registro Federal* o en el Registro de la FMCSA.

(Estos procedimientos de redondeo excluyen los aranceles por copias, impresiones y búsquedas.)

(e) **Redondeo de aranceles actualizados.** Los aranceles actualizados serán redondeados de la sigu-iente manera:

(1) Aranceles entre $1 y $30 se redondearán al $1 más cercano;

(2) Aranceles entre $30 y $100 se redondearán al $10 más cercano;

(3) Aranceles entre $100 y $999 se redondearán al $50 más cercano; y

(4) Aranceles superiores a $1.000 se redondearán al $100 más cercano.

[66 FR 49871, oct. 1, 2001]

Apéndice

[Basado en el incremento de pagos y cambios en gastos generales de 1996.]

ARANCEL N°	Mano de obra directa de 1995 (1)	Mano de obra directa actualizada de 1996 (2)	Procesa-miento de cheques (3)	Gobierno: Extras (4)	Total (2 + 3 + 4) (5)	Opera-ciones de gastos gen-erales (6)	Oficina: Gral. y adm. (7)	FHA Gral. y adm. (8)	Costos de publi-cación (9)	Subtotal (5-9) (10)
1	135,07	138,50	1,43	69,34	209,27	29,23	63,75	34,34	5,00	341,59
2	64,77	66,42	1,43	33,62	101,46	14,17	30,91	16,65	5,00	168,19
3	1.162,04	1.191,56	1,43	591,12	1.784,11	249,24	543,51	292,73	190,32	3.059,92
4	22,74	23,32	1,43	12,26	37,01	5,17	11,27	6,07	0,00	59,53
5	104,68	107,34	1,43	53,89	162,66	22,72	49,55	26,69	0,00	261,63
6	145,13	148,82	1,43	74,45	224,69	31,39	68,45	36,87	5,00	366,40
7	73,86	75,74	1,43	38,24	115,40	16,12	35,16	18,93	5,00	190,61
8	56,40	57,83	1,43	29,36	88,63	12,38	27,00	14,54	5,00	147,55
9	5,00	5,13	0,72	2,90	8,74	1,22	2,66	1,43	0,00	14,06
10	12,88	13,21	1,43	7,25	21,89	3,06	6,67	3,59	0,00	35,21
11	129,38	132,67	1,43	66,44	200,54	28,02	61,09	32,90	3,00	325,55
12	185,20	189,90	1,43	94,81	286,14	39,97	87,17	46,95	0,00	460,23
40	3.020,52	3.097,24	1,43	1.535,39	4.634,06	647,38	1.411,73	760,34	0,00	7.453,51
41	1.453,28	1.490,19	1,43	739,10	2.230,72	311,63	679,57	366,01	0,00	3.587,94
50 I	1.722,81	1.766,57	1,43	876,04	2.644,04	369,37	805,49	433,83	0,00	4.252,73
50 ii	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	425,27
51	1,03	1,06	0,72	0,88	2,66	0,37	0,81	0,44	0,00	4,27
52	31,45	32,25	1,43	16,69	50,37	7,04	15,34	8,26	0,00	81,01
70	336,79	345,34	1,69	171,96	518,99	72,50	158,11	85,15	0,00	834,75
80	4,85	4,97	0,72	2,82	8,51	1,19	2,59	1,40	0,00	13,69
81 I	41,95	43,02	1,43	22,02	66,47	9,29	20,25	10,91	0,00	106,91
81 ii	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,00
82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00
***101**	3,17	3,25	0,72	1,97	5,94	0,83	1,81	0,97	0,00	9,55
***102**	16,55	16,97	0,00	8,41	25,38	3,55	7,73	4,16	0,00	40,82
***103**	0,55	0,56	0,00	0,28	0,84	0,12	0,26	0,14	0,00	1,36
***104**	41,63	42,69	0,00	21,15	63,84	8,92	19,45	10,47	0,00	102,68

*101—Certificación del Director, Oficina de Análisis de Información de Solicitud de las Empresas de Autotransporte (Arancel establecido a un nivel de costo redondeado distribuido totalmente; Columna (10) arriba). El arancel de 1996 se estableció en $9,00.

*102—Servicio por verificar registros a certificar para determinar autenticidad, incluyendo tareas administrativas, etc. inherentes al trabajo (Arancel fijado sólo a nivel redondeado de mano de obra directa; Columna (2) arriba). El arancel de 1996 se estableció en $16,00 p/h.

*103—Copias electroestáticas de documentos públicos, a una tarifa específica p/pág. con un cargo mínimo de $5,00 p/solicitud (tarifa p/pág. según el total redondeado de columna

(5) arriba). La tarifa de 1996 se fijó en $0,80 p/pág.

*104—El arancel por tiempo de personal profesional se recargará cuando sea necesario para completar una solicitud por ADP (Arancel fijado sólo a nivel redondeado de mano de obra directa; Columna (2) arriba). El arancel de 1996 se estableció en $42,00 p/h.

Nota: Este apéndice no aparecerá en el Código de Reglamentaciones Federales (CRF).

CAPITULO 365 — NORMAS QUE RIGEN LAS SOLICITUDES DE AUTORIZACIÓN PARA FUNCIONAR

Sección A — Cómo solicitar autorización para funcionar
§365.101 Solicitudes reguladas por estas normas.
§365.103 Procedimiento modificado.
§365.105 Comienzo del proceso de solicitud: Formulario OP-1.
§365.107 Tipos de solicitudes.
§365.109 Revisión de la solicitud por parte de la FMCSA.
§365.111 Apelaciones al rechazo de la solicitud.
§365.113 Cambio del pedido de autorización o presentación de prueba suplementaria tras la presentación de la solicitud.
§365.115 Después de la publicación en el Registro de la FMCSA.
§365.117 Obtención de copias de la solicitud.
§365.119 Oposición a las solicitudes.
§365.121 Presentación de la contestación.
§365.123 Retractación del solicitante.

Sección B — Cómo oponerse a los pedidos de autorización
§365.201 Definiciones.
§365.203 Plazos para la presentación.
§365.205 Contenidos de la queja.
§365.207 Retractación.

Sección C — Normas generales que rigen el proceso de solicitud
§365.301 Normas aplicables.
§365.303 Comunicación con la otra parte.
§365.305 Notificación de copias de documentos iniciales.
§365.307 Contestación a los recursos.
§365.309 Presentaciones por FAX.

Sección D — Transmisión de derechos según Libro 49 Cód. de EE.UU. 10926
§365.401 Alcance de las normas.
§365.403 Definiciones.
§365.405 Solicitudes.
§365.407 Notificación.
§365.409 Medidas y criterios de aprobación de la FMCSA.
§365.411 Documentos de contestación.
§365.413 Procedimientos para cambios de nombre o de persona jurídica de una empresa de autotransporte de un agente de carga o de un agente de bienes.

Sección E — Normas especiales para ciertas empresas de autotransporte con domicilio legal en México
§365.501 Alcance de las normas.
§365.503 Solicitud.
§365.505 Reinscripción y exención de aranceles para ciertos solicitantes.
§365.507 Actuación de la FMCSA sobre la solicitud.
§365.509 Requisito para notificar a la FMCSA sobre cambios en la información del solicitante.
§365.511 Requisito de inspección vehicular de la CVSA durante los tres primeros años consecutivos de autorización permanente para circular.
Apéndice A de Sección E del Cap. 365 — Explicación de los criterios de evaluación de auditoría de seguridad y pre-autorización para empresas de autotransporte con domicilio legal en México.

NORMAS APLICABLES: 5 Cód. de EE.UU., 553 y 559; 16 Cód. de EE.UU. 1456; 49 Cód. de EE.UU. 13101, 13301, 13901-13906, 14708, 31138, y 31144; 49 CRF 1.73.

Sección A — Cómo solicitar autorización para funcionar

§365.101 Solicitudes reguladas por estas normas.

Estas normas rigen el manejo de las siguientes solicitudes de autorización para funcionar:
(a) Solicitudes de certificados y permisos para funcionar como empresa de transporte, público o en alquiler, de pasajeros o bienes.
(b) Solicitudes de permisos para funcionar como agente de carga.
(c) [Eliminado y reservado.]
(d) Solicitudes de licencias para funcionar como agente de autotransporte.
(e) Solicitudes de certificados, según 49 Cód. de EE.UU. 13902(b)(3), para funcionar como empresa de autotransporte público de pasajeros dentro del comercio interestatal en un recorrido por el cual el solicitante conserva la autorización interestatal al 19 de noviembre de 1982.
(f) Solicitudes de certificados, según 49 Cód. de EE.UU. 13902(b)(3), para funcionar como empresa de autotransporte público de pasajeros dentro del comercio interestatal, en un recorrido por el cual se le ha otorgado al solicitante o le será otorgada la autorización interestatal después del 19 de noviembre de 1982.
(g) Solicitudes de autorización temporaria de empresas de autotransporte.
(h) Solicitudes para las empresas de autotransporte con domicilio legal en México para funcionar en el comercio exterior como empresas de autotransporte

público, por convenio o privadas de bienes (incluyendo los ítems exentos) entre México y todos los puntos de los EE.UU. Según el Anexo I del TLCAN, pág. I-U-20, una empresa de autotransporte con domicilio legal en México no podrá prestar servicios de transporte punto a punto, incluyendo servicios de entrega inmediata, dentro de los EE.UU., de bienes que no sean de cargas internacionales.
[59 RF 63728, dic. 9, 1994, según enmienda 60 RF 63981, dic. 13, 1995; 62 RF 49940, sep. 24, 1997; 67 RF 12714, mar. 19, 2002; 67 RF 61818, oct. 2, 2002]

§365.103 Procedimiento modificado.

La FMCSA manejará los procedimientos de solicitud de licencias utilizando, en lo posible, el procedimiento modificado. El solicitante y quienes formulen las quejas se enviarán declaraciones juradas (declaraciones verificadas bajo juramento) entre sí y también a la FMCSA. No existen las comparecencias personales o audiencias formales.

[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.105 Comienzo del proceso de solicitud: For-mulario OP-1.

(a) Todos los solicitantes deberán presentar el formulario correspondiente de la serie OP-1, vigente al 1 de enero de 1995. El formulario OP-1 para las empresas de autotransporte de bienes y los agentes de carga general y enseres domésticos; Formulario OP-1(P) para las empresas de autotransporte de pasajeros; Formulario OP-1(FF) para los agentes de carga y el Formulario OP-1(MX) para las empresas de transporte de bienes, enseres domésticos y de pasajeros, con domicilio legal en México. Se requerirá un arancel de presentación separado, por el monto establecido en 49 CRF 360.3(f)(1), para cada tipo de autorización solicitada por cada modalidad de transporte.
(b) Deberán obtener los formularios en la Oficina de la FMCSA que corresponda en cada Estado o en uno de los Centros de Servicios de la FMCSA. Las direcciones y los números telefónicos de las Divisiones y Centros de Servicio de la FMCSA podrán encontrarse en: http:// www.f mcsa .d ot .go v /abo utus/fie ld of fi ces. L o s formularios y la información sobre los procedimientos para la presentación de solicitudes también se pueden obtener en: http://www.fmcsa. dot.gov/factsfigs/ formpubs; y del sitio "hágalo Ud. mismo" en: http:// www.dly.dot.gov.

[59 RF 63728, dic. 9, 1994, según enmienda 60 RF 63981, dic. 13, 1996; 66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 12714, mar. 19, 2002; 67 FR 61818, oct. 2, 2002]

§365.107 Tipos de solicitudes.

(a) Solicitudes de aptitud. Las solicitudes para el transporte de bienes y ciertos tipos de solicitudes para el transporte de pasajeros requieren sólo determinar que el solicitante goza de aptitud, voluntad y capacidad para desempeñar las actividades necesarias y cumplir con todas las disposiciones aplicables estatutarias y reglamentarias. Estas solicitudes sólo podrán ser objetadas si se fundamenta que el solicitante no es apto [*es decir,* que no cumple con la responsabilidad financiera aplicable y con los requisitos de aptitud sobre seguridad]. Estas solicitudes son de:
(1) Empresas de transporte público y de transporte de bienes por convenio (salvo de enseres domésticos), empresas de transporte de bienes oriundas de México, que prestan servicios de transporte privado y de ítems exentos y las empresas de autotransporte de pasajeros por convenio.
(2) Empresas de autotransporte que realizan corretaje de mercaderías generales (salvo de enseres domésticos),
(3) Ciertos tipos de solicitudes de transporte de pasajeros, según se describe en el Formulario OP-1(P).
(b) Solicitudes de transporte de pasajeros de “interés público”, según se describe en el Formulario OP-1(P).
(c) Solicitudes de transporte intraestatal de pasajeros, según 49 Cód. de EE.UU. 13902(b)(3), conforme se describe en el Formulario OP-1, Anexo B.
(d) Solicitudes de empresas de transporte público de enseres domésticos, incluyendo los solicitantes de empresas de transporte oriundas de México. Estas solicitudes requieren determinar que:
(1) El solicitante goza de aptitud, voluntad y capacidad para prestar el servicio de transporte involucrado y cumplir con todas las disposiciones aplicables estatutarias y reglamentarias; y
(2) El servicio propuesto satisfará un fin público de utilidad en respuesta a una demanda o necesidad pública.
(e) Empresas de autotransporte de enseres domésticos por convenio, agentes de bienes y enseres domésticos, y solicitudes de agentes de carga. Estas solicitudes requieren determinar que:
(1) El solicitante goza de aptitud, voluntad y capacidad para prestar el servicio de transporte involucrado y cumplir con todas las disposiciones aplicables estatutarias y reglamentarias, y
(2) El servicio de transporte a prestar guardará coherencia con el interés público y la política nacional de transporte, según 49 Cód. de EE.UU. 13101.
(f) Autorización temporaria (AT) para empresas de autotransporte. Estas solicitudes requieren determinar que existe o pronto habrá una necesidad inmediata del transporte, que no pueda satisfacerse con los servicios de las empresas de autotransporte existentes.
(g) En vista del plazo perentorio establecido en este capítulo para procesar los pedidos de autorización permanente, las solicitudes de AT *sólo* serán contempladas en circunstancias excepcionales (*es decir*, ante catástrofes o emergencias nacionales), cuando pueda documentarse específicamente, la prueba de necesidad de servicio inmediato mediante suplemento narrativo adjuntado al Formulario OP-1 para las empresas de transporte de bienes, Formulario OP-1 (MX) para bienes y transportistas oriundos de México, Form OP-1(P) para las empresas de transporte de pasajeros. Las solicitudes de AT se deberán presentar en la Oficina de la División correspondiente con jurisdicción en la zona donde esté ubicada la sede central del solicitante.
[59 RF 63728, dic. 9, 1994, según enmienda 60 RF 63981, dic. 13, 1995; 62 RF 49940, sep. 24, 1997; 66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002]

§365.109 Revisión de la solicitud por parte de la FMCSA.

(a) Los empleados de la FMCSA revisarán que la solicitud sea correcta, completa y que la prueba sea adecuada (conjunto de elementos que sean suficientes para fundar el caso).
(1) Se corregirán los errores menores sin notificar al solicitante.
(2) Se rechazarán las solicitudes que estén substancialmente incompletas. Las solicitudes fundadas que cumplan con estas normas podrán ser aceptadas.
(3) Tod as la s s o l i cit udes de em presas d e autotransporte serán revisadas para que guarden coherencia con la política de la FMCSA sobre la aptitud y seguridad necesarias para funcionar. A los solicitantes con calificación de aptitud y seguridad “Insatisfactoria” emitida por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. se les rechazará sus solicitudes.
(4) Los empleados de la FMCSA revisarán que las solicitudes completas cumplan con la política de aptitud y seguridad establecida por aquélla y presenten prueba de responsabilidad financiera apropiada.
(5) La responsabilidad financiera se revela presentando dentro de los 20 días de la fecha de publicación de la notificación de la solicitud en el *Registro de la FMCSA:*

(i) **Formulario BMC-91 ó 91X o BMC 82, fianza de caución —** Lesiones corporales y daños contra bienes (empresas de autotransporte de pasajeros y de bienes; agentes de carga de enseres domésticos que prestan servicios directos de retiro o entrega o utilizan un servicio local de entregas bajo su responsabilidad).
(ii) **Formulario BMC-84 —** Fianza de caución o Formulario BMC-85 contrato de fondos fiduciarios (agentes de bienes de mercadería en general y enseres domésticos).
(iii) **Formulario BMC-34 o BMC 83, fianza de caución —** Responsabilidad por carga (empresas de transporte público de bienes y agentes de carga de enseres domésticos).
(6) Los solicitantes deberán presentar asimismo el Formulario BOC-3 **—** designación de representantes autorizados para recibir notificaciones judiciales, dentro de los 20 días de la fecha en que se publica una notificación de solicitud ante el *Registro de la FMCSA*.
(7) Los solicitantes que busquen dirigir empresas que requieran de tarifas no podrán iniciar sus actividades hasta que las tarifas se encuentren vigentes.
(8) Todas las solicitudes se deberán completar en inglés.
(b) Se publicará un resumen de la solicitud como permiso preliminar de autorización ante el *Registro de la FMCSA* para notificar al público en caso de que alguien desee presentar oposición a la solicitud.
[59 RF 63728, dic. 9, 1994, según enmienda 60 RF 63981, dic. 13, 1995; 66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002]

§365.111 Apelaciones al rechazo de la solicitud.

(a) El solicitante tiene derecho a apelar el rechazo de la solicitud. La apelación se deberá presentar ante la FMCSA dentro de los 10 días de la fecha de la carta de rechazo.
(b) Si se hace lugar a la apelación y la presentación se considera pertinente, la solicitud presentada será tenida por válida a la fecha en que se decidió sobre la apelación.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.113 Cambio del pedido de autorización o pre-sentación de prueba suplementaria tras la pre-sentación de la solicitud.

(a) Presentada la solicitud, el solicitante podrá entregar prueba suplementaria sólo con la aprobación de la FMCSA.
(b) Por lo general, no se permite enmendar las solicitudes, aunque en instancias adecuadas podrán ser consideradas a entera discreción de la FMCSA.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.115 Después de la publicación en el Registro de la FMCSA.

(a) Los interesados tendrán 10 días desde la fecha de publicación en el *Registro de la FMCSA* para presentar quejas. Ver Sección B de este Cap.
(b) Si nadie presentara oposición a la solicitud, el permiso preliminar publicado en el *Registro de la FMCSA* entrará en vigencia mediante la emisión de un certificado, permiso o licencia.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.117 Obtención de copias de la solicitud.

Una vez publicada, los interesados podrán pedir una copia de la solicitud comunicándose con el agente por contrato designado por la FMCSA (tal como se identifica en el *Registro de la FMCSA*).
[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.119 . Oposición a las solicitudes.

Si existe oposición a una solicitud, los oponentes deberán enviar una copia de su queja al solicitante.

§365.121 Presentación de la contestación.

(a) Si existe oposición a una solicitud, el solicitante podrá presentar una contestación. Esta contestación deberá presentarse dentro de los 20 días posteriores a la publicación en el *Registro de la FMCSA*
(b) La contestación no podrá contener pruebas nuevas. Sólo refutará o explicará con más detalle los hechos previamente planteados.
(c) La contestación no requerirá verificación o legalización ante escribano. El solicitante entiende que la declaración jurada en el formulario de solicitud se aplicará a toda la prueba presentada en la solicitud. Los argumentos legales formulados por letrados no necesitarán ser verificados o legalizados ante escribano.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.123 Retractación del solicitante.

Si el solicitante desea retirar una solicitud, pedirá la desestimación por escrito.

Sección B — Cómo oponerse a los pedidos de autorización

§365.201 Definiciones.

La persona que desee oponerse a una autorización permanente presentará una *queja*. La persona que presente una queja válida será *quien proteste* o formule la queja.

§365.203 Plazos para la presentación.

La queja se presentará (ante la FMCSA) dentro de los 10 días posteriores a la notificación de la solicitud en el *Registro de la FMCSA*. La copia de la queja será enviada al representante del solicitante en el mismo momento. En caso de no presentar a tiempo la queja, se tendrá por renunciada toda participación en el procedimiento.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.205 Contenidos de la queja.

(a) Toda la información de la que dependa quien formule la queja deberá indicarse en ella.
(b) La queja deberá verificarse de la siguiente forma:
El/La que susbribe, _____, declara so pena de perjurio conforme las leyes de los EE.UU., que la información detallada anteriormente es fiel. Asimismo certifica que se encuentra en condiciones y autorizado(a) para presentar esta queja. (*Ver* 18 Cód. de EE.UU. 1001 y 18 Cód. de EE.UU. 1621 - sanciones.) (Firma y fecha)
(c) La queja que no cumpla sustancialmente con el ordenamiento jurídico o con estas normas podrá ser rechazada.
(d) Las quejas deberán responder directamente al ordenamiento jurídico para que la FMCSA dé curso a la revisión de la solicitud. Como el ordenamiento varía según los tipos de solicitudes, quienes desearan formular una queja deberán atenerse a los criterios generales contemplados en §365.107 y consultar con la FMCSA al (202) 366-9805 para recibir asistencia sobre cómo presentar sus pruebas.
[59 RF 63728, dic. 9, 1994. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 49940, sep. 24, 1997; 66 RF 49870, oct. 1, 2001.]

§365.207 Retractación.

Quien haya formulado la queja y desee retirarse del procedimiento deberá informar a la Comisión y al solicitante por escrito.

[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

Sección C — Normas generales que rigen el proceso de solicitud

§365.301 Normas aplicables.

En general, todos los procedimientos de solicitud se rigen por las Normas de Procedimiento de la FMCSA, que se encuentran en el Cap. 386 de este título, salvo lo que se designa a continuación.

[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.303 Comunicación con la otra parte.

Cuando una persona desee comunicarse con una parte o notificarla mediante escrito o carta, deberá hacerlo a través de su representante. Los números de teléfono y FAX y la dirección de quien represente al solicitante estarán en el *Registro de la FMCSA.*

[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.305 Notificación de copias de documentos iniciales.

(a) El solicitante deberá cursar notificación de todos los documentos iniciales y cartas a la FMCSA y a todos los participantes conocidos del procedimiento, salvo la contestación a un recurso, que sólo deberá notificarse al recurrente.
(b) Quien formule la queja deberá cursar notificación de los documentos iniciales y cartas sólo a la FMCSA y al solicitante.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.307 Contestación a los recursos.

La contestación a los recursos (motions) presentados conforme este capítulo tendrá un plazo de 5 días desde la fecha de presentación del recurso ante la FMCSA.

[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.309 Presentaciones por FAX.

No se permite enviar por FAX solicitudes y documentos probatorios. Para que las partes puedan cumplir con los plazos perentorios establecidos para formular una queja contra una solicitud, la FMCSA aceptará, sin embargo, que la presentación de quejas y cualquier contestación o pruebas de refutación se envíen por FAX. Las presentaciones de estos documentos iniciales enviadas por FAX deberán acompañarse del documento original, más una copia para los archivos de la

FMCSA.

[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

Sección D — Transmisión de derechos según Libro 49 Cód. de EE.UU. 10926

NORMAS APLICABLES: 5 Cód. de EE.UU. 553 y 49 Cód. de EE.UU. 10321 y 10926.

FUENTE: 53 RF 4852, feb. 18, 1988, a menos que se indique lo contrario. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996.

§365.401 Alcance de las normas.

Estas normas definen los procedimientos que permiten a las empresas de autotransporte de pasajeros, bienes, a los agentes de bienes y de carga de enseres domésticos obtener aprobación de la FMCSA para fusionar, transmitir o arrendar sus derechos a participar en operaciones financieras que no se ajustan a lo estipulado en 49 Cód. de EE.UU. 11343. Las operaciones cubiertas por estas normas se rigen por lo establecido en 49 Cód. de EE.UU. 10321 y 10926. El arancel de presentación se establece en 49 CRF 360.3(f)(8).

[66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002]

§365.403 Definiciones.

A los fines de este capítulo, se aplican las siguientes definiciones:

(a) **Transmisión** — Las transmisiones incluyen todas las transacciones (*por ej.*, de venta o alquiler de derechos a funcionar en el ámbito interestatal,[1] o la fusión de dos o más empresas de autotransporte, o de una empresa de autotransporte en otra de distinto rubro), según 49 Cód. de EE.UU. 10926, así como la venta de licencias de los agentes de bienes, según 49 Cód. de EE.UU. 10321.
(b) **Derechos a funcionar** — Los derechos a funcionar incluyen:
(1) Certificados y permisos emitidos a favor de empresas de autotransporte;
(2) Permisos emitidos a favor de agentes de carga;
(3) Licencias emitidas a favor de agentes de bienes; y
(4) Certificados de registro emitidos a favor de empresas de autotransporte. El término también incluye la autorización que se haya recibido en virtud de las regulaciones sobre la eliminación de accesos, publicadas en el *Registro Federal* como carta notificación.
(c) **Certificado de registro** — La prueba del derecho de una empresa de autotransporte a dedicarse al comercio exterior o interestatal dentro de un Estado único se establece por el certificado emitido en el Estado correspondiente.

[1] La ejecución de un derecho de garantía sobre una cosa mueble, contrato de fideicomiso u otro documento similar no constituye una transmisión ni requiere de la aprobación de la FMCSA. Sin embargo, no podrá efectuarse una ejecución hipotecaria con el fin de transmitir un derecho a funcionar para satisfacer una senten-cia o reclamo contra el titular del registro sin la aprobación de la FMCSA.

(d) **Persona** — Individuo, sociedad colectiva (partnership), sociedad de capital (corporation), compañía, asociación u otro tipo de empresa, o un fiduciario (trustee), síndico o administrador (receiver), cesionario (assignee) o un representante de cualquiera de las personas mencionadas.
(e) **Titular del registro** — La persona que aparece en los registros de la Comisión como propietario legal de los derechos para funcionar.
(f) **Control** — La relación entre las personas, que incluye el control real, control legal y el poder de ejercer el control, mediante o por directores, administradores, accionistas, fideicomisarios con derecho a voto, sociedades de control, compañías de inversión o cualquier otro medio.
(g) **Transmisiones Categoría 1** — Transacciones en las que la persona, a quien se transmitirían los derechos a funcionar, no es una empresa de transporte de la FMCSA y no está afiliada a ninguna empresa de transporte de dicha Administración.
(h) **Transmisiones Categoría 2** — Transacciones en las que la persona, a quien se transmitirían los derechos a funcionar, es una empresa de transporte de la FMCSA y/o está afiliada a una empresa de transporte de dicha Administración.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002]

§365.405 Solicitudes.

(a) **Requisitos procesales.** (1) Al menos 10 días antes de la consumación, se deberán presentar un original y dos copias del Formulario OP-FC-1 correctamente completado y cualquier otro documento adjunto (*ver* párrafo (b)(1)(viii) de este artículo) ante la FMCSA, División Licencias (MC-RIS), 400 Seventh Street, SW, Rm 8214, Washington, DC 20590.
(2) En cualquier momento posterior al vencimiento del período de espera de 10 días, los solicitantes deberán consumar la transacción sujeta a la subsiguiente aprobación de la solicitud por la FMCSA, según se describe a continuación. El cesionario podrá comenzar su actividad conforme los derechos adquiridos del cedente una vez que cumpla con las reglamentaciones estipuladas por la FMCSA, relativas al seguro, y representante autorizado para recibir las notificaciones procesales. *Ver* 49 CRF Cap. 387, Sec. C, y 366, respectivamente. Como alternativa, los solicitantes podrán esperar hasta que la comisión publique una decisión sobre sus solicitudes antes de transmitir los derechos para funcionar. Si el cesionario desea que la autorización para funcionar del cedente sea re-emitida a su nombre deberá proporcionar a la FMCSA una declaración celebrada por ambos, cedente y cesionario, por la que se indique que la transacción ha sido consumada. La autorización no será re-emitida sino hasta que la FMCSA haya aprobado la transacción.
(b) **Informació n requerida.** (1) Pa ra las transmisiones Categoría 1 y Categoría 2, los solicitantes deberán proporcionar la siguiente información:
(i) Nombre completo, domicilio y firmas del cesionario y cedente.
(ii) Copia de la autorización para funcionar del cedente invol ucra da en el proced imiento d e transmisión.
(iii) Breve resumen de los términos principales de la transacción.
(iv) De corresponder, el estado de los procedimientos para la transmisión del(de los) certificado(s) del Estado, que correspondan a los Certificados de registro que se transmiten.
(v) Declaración para determinar si la transmisión afectará o no significativamente la calidad del entorno humano.

(vi) Certificación del cedente y cesionario de sus respectivas calificaciones de seguridad actuales otorgadas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. (*ej.*, satisfactorio, condicional, insatisfactorio o descalificado).
(vii) Certificación del cesionario indicando que tiene cobertura de seguro suficiente, según 49 Cód. de EE.UU. 13906, para el servicio que intenta prestar.
(viii) Información que demuestre que la transacción propuesta guarda coherencia con la política nacional de transporte y satisface los criterios de aprobación estipulados en §365.409 de este capítulo. (Esa información se puede adjuntar al formulario de solicitud y, si se ofrece, quedaría comprendida en la declaración jurada y certificación contenida en ese formulario.)
(ix) Si se transmiten los derechos para funcionar de la empresa de autotransporte, la certificación del cesionario en cuanto a que ésa no tiene domicilio en México, no es de propiedad de personas de ese país, ni está controlada por ellas.
(2) Solicitantes de la Categoría 2 deberán entregar asimismo la siguiente información adicional:
(i) Nombre(s) de la(s) empresa(s) de autotransporte, de existir, con la cual el cesionario se encuentra afiliado.
(ii) Ingresos fiscales conjuntos del cedente, cesionario y sus empresas afiliadas provenientes de los recursos del transporte interestatal durante el período de 1 año, que culmine no antes de los 6 meses anteriores a la fecha del acuerdo de las partes relativo a la transacción. Si los ingresos fiscales superan los US$ 2 millones, la transmisión podrá verse sujeta al 49 Cód. de EE.UU. 14303, en lugar de ajustarse a estas normas.
[53 RF 4852, feb. 18, 1988, según enmienda 54 RF 35343, ago. 25, 1989; 62 RF 49940, sep. 24, 1997; 66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002.]

§365.407 Notificación.

La FMCSA notificará la aprobación de las solicitudes de transmisión mediante la publicación en el *Registro de la FMCSA.*

[66 RF 49870, oct. 1, 2001]

§365.409 Medidas y criterios de aprobación de la FMCSA.

Una transmisión será aprobada conforme este artículo si:
(a) La transacción no se ajusta a lo estipulado en 49 Cód. de EE.UU. 14303, y
(b) La transacción guarda coherencia con el interés público; sin embargo,
(c) Si el cedente o el cesionario ha recibido la calificación de seguridad “Insatisfactoria” por el Ministerio de Transporte de los EE.UU., la transmisión podrá ser denegada. Si la solicitud es denegada, la FMCSA fundamentará su medida a través de una decisión o carta notificación. Si las partes con calificación de seguridad “Insatisfactoria” consuman una transacción conforme a la norma de los 10 días, según §365.405 de este capítulo, antes de ser notificados de la medida adoptada por la FMCSA, lo harán a su entero riesgo y sujetos a cualquier condición que les pueda ser impuesta con posterioridad. Las transacciones que hayan sido consumadas y a continuación denegadas por la FMCSA serán nulas y sin ningún efecto y deberán rescindirse. Igualmente, si las solicitudes contienen información falsa o confusa, serán rechazadas.

[53 RF 4852, feb. 18, según enmienda 56 RF 46735, sep. 16, 1991; 62 RF 49940, sep. 24, 1997; 66 RF 49870, oct. 1, 2001.]

§365.411 Documentos de contestación.

(a) Las quejas se deberán presentar dentro de los 20 días posteriores a la fecha de publicación de una solicitud de transmisión aprobada en el *Registro de la FMCSA.* Las quejas recibidas con anterioridad a la notificación serán rechazadas. Los solicitantes podrán responder dentro de los 20 días posteriores a la fecha de entrega final de la s quejas. Los pe di dos de reconsideración sobre las decisiones que deniegan las solicitudes deberán presentarse dentro de los 20 días posteriores a la fecha de notificación de tales decisiones.
(b) Las quejas y los pedidos de reconsideración se deberán presentar ante la FMCSA, División Licencias (MC-RIS), 400 Seventh Street, SW., Room 8214, Washington, DC 20590 y notificar a las partes correspondientes.
[66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002]

§365.413 Procedimientos para cambios de nombre o de persona jurídica de una empresa de autotransporte de un agente de carga o de un agente de bienes.
(a) **Alcance.** Estos procedimientos se aplicarán en las siguientes circunstancias:
(1) Un cambio en el tipo societario, tal como la constitución como persona jurídica (Inc.) de una sociedad colectiva (partnership) o empresa unipersonal (sole proprietorship);
(2) Un cambio en la denominación legal de una sociedad de capital (corporation) o sociedad colectiva, o un cambio en la denominación comercial o asumida de una entidad;
(3) Una transmisión de derechos para funcionar de un cónyuge fallecido o discapacitado al otro;
(4) Una nueva constitución como persona jurídica y fusión a los efectos de un cambio de nombre;
(5) Una integración o unión de una empresa de autotransporte y una empresa de otro rubro en una nueva empresa de autotransporte, con un nombre distinto al de cualquiera de sus predecesoras; y
(6) Cambio de Estado donde se constituye la persona jurídica, logrado mediante la disolución de la sociedad de capital en un Estado y la nueva constitución como persona jurídica en otro Estado.
(b) **Procedimientos.** Para llevar a cabo estos cambios se deberá enviar una carta a la FMCSA, Oficina de Análisis de Datos y Sistemas de Información (MC-RIS), Washington, DC 20590. El sobre debería indicar “CAMBIO DE NOMBRE”. El solicitante deberá entregar:
(1) El(los) número(s) de expediente y el nombre de la empresa de autotransporte que solicita el cambio;
(2) Copia del acta constitutiva y el certificado del Estado, donde se refleje la constitución como persona jurídica.
(3) Nombre(s) del(de los) accionista(s) y la distribución del capital;
(4) Nombres de los administradores y directores de la empresa; y
(5) Declaración por la que conste que no hay cambio de titularidad, administración o control de la empresa. Cuando este procedimiento se utilice para transmitir los derechos a funcionar de un cónyuge fallecido o discapacitado al otro, se deberá incluir con el pedido la documentación por la que conste que el

otro cónyuge tiene el derecho para dar efecto a tal cambio. El arancel para presentar un pedido de cambio de nombre se encuentra en 49 CRF 360.3(f).
[53 RF 4852, feb. 18, 1988, según enmienda 54 RF 47364, nov. 14, 1989; 62 RF 49940, sep. 24, 1997; 66 RF 49870, oct. 1, 2001; 67 RF 61818, oct. 2, 2002.]

Sección E — Normas especiales para ciertas empresas de autotransporte con domicilio legal en México

§365.501 Alcance de las normas.

(a) Las normas de esta sección rigen la solicitud de la empresa de autotransporte con domicilio legal en México para prestar el servicio de transporte de bienes o pasajeros dentro del comercio interestatal entre México y puntos localizados en los EE.UU., más allá de las municipalidades y zonas comerciales que se encuentran en la frontera internacional de EE.UU. y México.
(b) Una empresa de transporte con domicilio legal en México no podrá prestar dentro de los EE.UU. servicios de transporte punto a punto, incluyendo servicios de entrega inmediata, de bienes distintos a los de carga internacional.
[67 RF 12714, mar. 19, 2002.]

§365.503 Solicitud.

(a) Cada solicitante conforme esta sección deberá entregar una solicitud que conste de:
(1) Formulario OP-1 (MX) — Solicitud de autorización para registrar empresas de autotransporte de México pa ra fu ncionar más allá de las municipalidades de los EE.UU. y zonas comerciales de la frontera EE.UU. - México;
(2) Formulario MCS-150 — Informe de identificación de empresas de autotransporte; y
(3) Notificación de los medios utilizados para designar representantes autorizados a recibir notificaciones procesales, ya sea entregando junto con el juego de solicitud el Formulario BOC-3 — Designación de representantes autorizados para empresas de autotransporte, agentes y agentes de carga, o una carta declarando que el solicitante utilizará un servicio de representación para recibir notificaciones procesales que entregará el Formulario BOC-3 en forma electrónica.
(b) La FMCSA solo aceptará la solicitud que cumpla con los siguientes requisitos:
(1) La solicitud se deberá completar en idioma inglés.
(2) La información suministrada deberá ser veraz, estar completa e incluir toda la documentación proba toria requerida y las certificaciones correspondientes, según las instrucciones del Formulario OP-1 (MX), Formulario MCS-150 y Formulario BOC-3;
(3) La solicitud deberá incluir el pago del arancel de presentación a favor de la FMCSA por el monto establecido en 49 CRF 360.3(f)(1), y
(4) La solicitud deberá estar firmada por el solicitante.
(c) La solicitud se deberá presentar en la dirección indicada en el Formulario OP-1(MX).
(d) Los formularios de solicitud podrán obtenerse en cualquier Oficina de la División FMCSA o bajarse del sitio:
http://www.fmcsa.dot.gov/facts figs/formspubs.htm

[67 RF 12715, mar. 19, 2002.]

§365.505 Reinscripción y exención de aranceles para ciertos solicitantes.

(a) Si se presentó una solicitud utilizando el Formulario OP-1(MX) antes del 3 de mayo de 2002, se deberá presentar un nuevo Formulario OP-1(MX). No será necesario pagar un arancel nuevo cuando se presente una solicitud nueva conforme esta sección.
(b) Si se tiene un Certificado de Registro emitido antes del 18 de abril de 2002, actividades autorizadas más allá de las municipalidades que abarcan la frontera de EE.UU.-México y más allá de las zonas comerciales de esas municipalidades, se deberá presentar un Formulario OP-1(MX) para continuar con esas actividades. No será necesario pagar un arancel cuando se presente una solicitud conforme esta sección.
(1) La solicitud se deberá presentar alrededor del día 4 de noviembre de 2003.
(2) La FMCSA podrá suspender o revocar el Certificado de Registro del titular que corresponda cuando no cumpla con los procedimientos establecidos en este artículo.
(3) Los Certificados de Registro emitidos antes del 18 de abril de 2002 permanecerán en vigencia hasta que la FMCSA actúe en la solicitud OP-1(MX).
[67 RF 12715, mar. 19, 2002.]

§365.507 Actuación de la FMCSA sobre la solici-tud.

(a) La FMCSA revisará y dará curso a cada solicitud presentada conforme esta sección, según los procedimientos establecidos en este capítulo.
(b) La FMCSA certificará la veracidad de la información y de las certificaciones presentadas en la solicitud, revisando los datos que registren las bases de datos de los gobiernos de México y EE.UU.
(c) **Auditoría de seguridad y pre-autorización.** Toda empresa con domicilio legal en México, que se presente conforme este capítulo, deberá someterse a una auditoría de seguridad satisfactoria a cargo de la FMCSA antes de que ésta otorgue la autorización provisoria para funcionar en los EE.UU. La auditoría de seguridad es la revisión que la FMCSA realiza sobre los procedimientos escritos y registros de la empresa de autotransporte para constatar la validez de la información y las certificaciones entregadas con la solicitud y determinar si la empresa ha establecido o ejercita los controles básicos de administración de seguridad, necesarios para establecer una actividad segura. La FMCSA evaluará los resultados de la auditoría de seguridad utilizando los criterios del Apéndice A de esta sección.
(d) Si la empresa aprueba la auditoría de seguridad y pre-autorización y la FMCSA aprueba la solicitud entregada bajo esta sección, la FMCSA publicará un resumen de la solicitud como permiso preliminar de autorización en el *Registro de la FMCSA* para notificar al público, en caso de que alguien desee presentar oposición a la solicitud, según lo requerido en §365.109(b) de este capítulo.
(e) Si la FMCSA otorga la autorización provisoria al solicitante, le asignará un número del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (USDOT), que identifica a la empresa de autotransporte como autorizada para funcionar más allá de los municipios de los EE.UU. sobre la frontera internacional de EE.UU.-México y más allá de las zonas comerciales de esas municipalidades. Para funcionar en los EE.UU., una empresa de autotransporte con domicilio legal en México con

autorización provisoria deberá:
(1) Tener prueba de la responsabilidad financiera de su garante o asegurador en forma de certificados de seguro, fianzas de caución y endosos, según se requiere en §387.301 de este subtítulo;
(2) Presentar una copia en papel (o hacer que los representantes para recibir notificaciones procesales la envíen electrónicamente) del Formulario BOC-3 — Designación de represen-tantes de empresas de autotransporte, agentes y agentes de carga, según se requiere en el Cap. 366 de este subtítulo, y
(3) Cumplir con todas las disposiciones del sistema de monitoreo de seguridad, Sec. B del Cap. 385 de este subtítulo, incluyendo las inspecciones de Nivel I de la Alianza para la Seguridad de los Vehículos Comerciales (CVSA) aprobadas satisfactoriamente al menos cada 90 días y llevar las calcomanías pegadas en cada vehículo comercial que circule en los EE.UU., según se requiere en§385.103(c) de este subtítulo.
(f) La FMCSA podrá otorgar la autorización permanente a una empresa de transporte con domicilio legal en México no antes de los 18 meses posteriores a la entrega de la autorización provisoria y sólo si el sistema de monitoreo de seguridad para las empresas de transporte con domicilio legal en México se completa con éxito a entera satisfacción de la FMCSA, según sección B, Cap. 385 de este subtítulo. El cumplimiento satisfactorio incluirá la obtención de una calificación de seguridad satisfactoria como resultado de una revisión acorde.
[67 RF 12715, mar. 19, 2002.]

§365.509 Requisito para notificar a la FMCSA sobre cambios en la información del solici-tante.

(a) Una empresa de autotransporte sujeta a esta sección deberá notificar a la FMCSA todos los cambios o correcciones que realice a la información de los capítulos I, IA ó II entregados en el Formulario OP-1(MX) o el Formulario BOC-3 Designación de representantes Empresas de autotransporte, agentes y agentes de carga durante el proceso de entrega de solicitudes o tras haber obtenido la autorización provisoria. La empresa de transporte deberá notificar a la FMCSA por escrito dentro de los 45 días del cambio o corrección.
(b) Si la empresa de transporte no cumple con el párrafo (a) de este artículo, la FMCSA podrá suspender
o revocar la autorización para funcionar hasta que se cumplan esos requisitos.
[67 RF 12715, mar. 19, 2002]

§365.511 Requisito de inspección vehicular de la CVSA durante los tres primeros años consec-utivos de autorización permanente para circular.

Una empresa de autotransporte con domicilio legal en México a la que se le otorgue la autorización permanente deberá tener sus vehículos verificados cada tres meses por los inspectores de la Alianza para la Seguridad de los Vehículos Comerciales (CVSA) y exhibir una calcomanía actualizada, donde conste el cumplimiento satisfactorio de una inspección de por lo menos tres años consecutivos, posteriores a la obtención de la autorización permanente otorgada por la FMCSA.

[67 RF 12715, mar. 19, 2002.]

Apéndice A de Sección E del Cap. 365 — Explicación de los criterios de evaluación de auditoría de seguridad y pre-autorización para empresas de autotransporte con domicilio legal en México.

I. Generalidades

(a) El Art. 350 de la Ley de Partidas Presupuestarias para el Año Fiscal 2002 del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (Pub. L. 107-87) requiere que la FMCSA lleve a cabo una auditoría de seguridad de cada empresa de autotransporte con domicilio legal en México antes de otorgarle la autorización provisoria para funcionar más allá de las municipalidades de los EE.UU. y zonas comerciales sobre la frontera internacional de EE.UU.-México.
(b) La FMCSA decidirá si la auditoría de seguridad se efectuará en la sede central de la empresa de autotransporte con domicilio legal en México o en otro lugar de los EE.UU., según el ordenamiento que establece que el 50 por ciento de todas las auditorías de seguridad deberán realizarse en el lugar y las inspecciones cubrir al menos el 50 por ciento del tráfico de camiones estimado en cualquier año. Todos los registros y documentos deberán estar a disposición para ser revisados dentro de las 48 horas a partir de que se realiza el pedido. Los sábados, domingos y feriados están excluidos del período de 48 horas.
(c) La auditoría de seguridad deberá incluir:
(1) Verificación de datos de desempeño disponibles y programas de administración de seguridad,
(2) Verificación de un programa de evaluación de sustancias controladas y alcoholismo, según el Cap. 40 de este libro;
(3) Verificación del sistema de cumplimiento de la empresa de transporte con las normas de horas de servicio del Cap. 395 de este subtítulo, incluyendo asiento de registros y retenciones;
(4) Verificación de pruebas de responsabilidad financiera;
(5) Revisión de datos disponibles sobre los antecedentes de seguridad de la empresa de transporte y otro tipo de información necesaria para determinar el estado de preparación de la empresa para cumplir con las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR), capítulos 382 al 399 de este subtítulo, y con las Reglamentaciones Federales sobre Materiales Peligrosos (FHMR), capítulos 171 a 180 de este libro;
(6) Inspección de vehículos comerciales disponibles a ser utilizados bajo autorización provisoria, si alguno de esos vehículos no ha recibido la calcomanía requerida por §385.103
(d) de este subtítulo;
(7) Evaluación de la inspección de seguridad de la empresa de transporte, instalaciones de mantenimiento y reparación o sistemas de administración, incluyendo la verificación de registros de las inspecciones vehiculares periódicas.
(8) Verificación de la idoneidad de los conductores, incluyendo la confirmación de la vigencia de la Licencia Federal de Conductor de cada uno, a quien la empresa de transporte intente asignar para circular bajo una autorización provisoria, y
(9) Entrevista a los administradores de la empresa de transporte para revisar los controles de administración de seguridad y evaluar cualquier política y práctica escrita de seguridad.
(d) Para que la auditoría sea satisfactoria, una empresa de autotransporte con domicilio legal en México deberá demostrar a la FMCSA que cuenta con los elementos requeridos en los párrafos (c)(2), (3), (4), (7) y (8) anteriores y otros controles básicos de administración de seguridad, implementados para una función adecuada que asegure un cumplimiento mínimo aceptable con los requisitos de seguridad aplicables. La FMCSA creó los “criterios de evaluación de auditoría”, que utiliza los datos de las inspecciones de auditoría de seguridad y de la vía pública para determinar que cada solicitante de autorización provisoria haya implementado controles básicos de administración.
(e) El proceso de evaluación de auditoría de seguridad desarrollado por la FMCSA se utiliza para:
(1) Evaluar los controles básicos de administración de la seguridad y determinar si cada empresa de transporte con domicilio legal en México y cada conductor están en condiciones de funcionar en forma segura en los EE.UU. más allá de las municipalidades y zonas comerciales que se encuentran sobre la frontera internacional de los EE.UU. -

México, e
(2) Identificar las empresas de autotransporte y los conductores que tengan problemas de seguridad y necesiten mejorar el cumplimiento con las FMCSR y HMR, antes de que la FMCSA les otorgue la autorización provisoria para funcionar más allá de las municipalidades de los EE.UU. y zonas comerciales que se encuentran sobre la frontera internacional de EE.UU. - México.

II. Origen de los datos para los criterios de evaluación de la auditoría de seguridad

(a) Los criterios de evaluación de la FMCSA se basan en una herramienta operativa conocida como auditoría de seguridad. La FMCSA desarrolló esta herramienta para asistir a los auditores e investigadores a corroborar los controles básicos para la administración de la seguridad de las empresas con domicilio legal en México.
(b) La auditoría de seguridad consiste en una revisión del funcionamiento de la empresa de autotransporte con domicilio legal en México y se utiliza para:
(1) Determinar si la empresa tiene los controles básicos de administración de seguridad, según 49 Cód. de EE.UU. 31144;
(2) Cumplir con los requisitos del Art. 350 de la Ley de Partidas Presupuestarias del Ministerio de Transporte de los EE.UU., y
(3) En el caso que se determine que una empresa no cumple con los requisitos de las FMCSR y HMR, la auditoría de seguridad podrá utilizarse para informar a la empresa sobre cómo cumplir con las normas de seguridad de los EE.UU.
(c) Revisar si los documentos, como los que se encuentran en los archivos de aptitud del conductor, registros del estado de obligaciones, del mantenimiento vehicular y otros, cumplen con las reglamentaciones FMCSR y HMR. Las infracciones se mencionarán en la auditoría de seguridad. La información basada en el desempeño, de estar disponible, se utilizará para evaluar el cumplimiento de la empresa de transporte con las reglamentaciones sobre los vehículos. La información de accidentes registrables también se agregará.

III. Determinación general de los controles básicos sobre administración de seguridad de las empresas de transporte

(a) No se otorgará la autorización provisoria a la empresa de transporte si la FMCSA no:
(1) Verifica un programa de pruebas de sustancias controladas y alcoholismo, según el Cap. 40 de este libro;
(2) Verifica un sistema de cumplimiento con las normas de horas de servicio establecidas en este subtítulo, incluyendo registros y retenciones;
(3) Verifica la prueba de responsabilidad financiera;
(4) Verifica los registros de inspecciones periódicas de vehículos; y
(5) Verifica la aptitud de los conductores a quienes cada empresa de transporte desee asignar para circular bajo tal autorización, según se requiere en los capítulos 383 y 391 de este subtítulo, incluyendo la confirmación que la Licencia Federal de Conductor de cada uno de ellos está vigente.
(b) Si la FMCSA confirma cada uno de los requisitos estipulados en II (a)(1) al (5) anteriormente, la empresa de transporte podrá obtener la autorización provisoria, a menos que la FMCSA encuentre que los controles básicos sobre administración de seguridad de la empresa son inadecuados, en por lo menos tres factores que se describen en el Cap. III siguiente. Si la FMCSA así lo determinara, se denegará la solicitud de autorización provisoria a la empresa de transporte.

IV. Evaluación del cumplimiento normativo

(a) Durante la auditoría de seguridad, la FMCSA obtendrá información revisando si la empresa de autotransporte cumple con las reglamentaciones “severas” y “críticas” de las y HMR.
(b) Las reglamentaciones severas son aquellas por las cuales el incumplimiento es tan grave que requieren de medidas correctivas inmediatas por parte de la empresa de autotransporte, independientemente de los controles básicos sobre la administración de seguridad que la empresa aplique.
(c) Las reglamentaciones críticas son aquellas por las cuales el incumplimiento se relaciona con los controles de administración y/o funcionamiento. Esto indica la existencia de fallas en los controles de administración de la empresa de transporte.
(d) La lista de reglamentaciones críticas y severas, que se utilizan para determinar si una empresa de transporte aplica correctamente los controles básicos sobre la administración de seguridad, se incluye en el Apéndice B, VII. Lista de reglamentaciones críticas y severas del Cap. 385 de este subtítulo.
(e) El incumplimiento de las reglamentaciones críticas y severas revela la existencia de controles inadecuados de la administración de seguridad y generalmente, más altos que los índices promedio de accidentes.
(f) Los capítulos de las y HMR que tienen características similares se combinan entre sí en seis áreas reglamentarias denominadas “factores”. Los factores reglamentarios, evaluados de acuerdo a los controles de administración de seguridad de la empresa, son:
(1) Factor 1 — Generalidades Capítulos 387 y 390;
(2) Factor 2 — Conductor Capítulos 382, 383 y 391;
(3) Factor 3 — Funcionamiento: Capítulos 392 y 395;
(4) Factor 4 — Vehículo: Capítulos 393, 396 y datos de inspección de los últimos 12 meses;
(5) Factor 5 — Materiales peligrosos: Capítulos 171, 180 y 397; y
(6) Factor 6 — Accidentes: Índice de accidentes registrables por millones de millas
(g) Para cade instancia de incumplimiento con una reglamentacion severa, se estipularan 1.5 puntos.
(h) Para cada instancia de incumplimiento con una reglamentacion critica, se estipulara 1 punto.
(i) **Factor Vehículo.** (1) Cuando se registren al menos tres inspecciones vehiculares en el Sistema de Información de la Administración de Empresas de Autotransporte (MCMIS) durante los 12 meses previos a la auditoría de seguridad, o se realicen en el momento de la revisión, el Factor Vehículo (Cap. 396) se evaluará en base a las calificaciones Fuera de Servicio (OOS) y de incumplimiento con las reglamentaciones críticas y severas. Los resultados de la revisión de la calificación OOS afectará al Factor Vehículo de la siguiente forma:
(i) Si la empresa de autotransporte ha tenido por lo menos tres inspecciones de vía pública en los 12 meses previos a la auditoría de seguridad, y la calificación OOS del vehículo es de 34 por ciento o más, se asignará un punto contra la empresa de transporte. Ese punto será agregado a todos los demás puntos asignados al descubrir el incumplimiento con las reglamentaciones críticas y severas del Cap. 396 para determinar el nivel de control sobre la administración de seguridad de la empresa para ese factor.
(ii) Si la calificación OOS del vehículo de la empresa de autotransporte es menor al 34 por ciento, o si se realizaron menos de tres inspecciones, la determinación del nivel de controles sobre la administración de seguridad de la empresa sólo se basará al descubrir el incumplimiento de las reglamentaciones críticas y severas del Cap. 396.
(2) Más de dos millones de inspecciones en la vía pública se realizan al año en los EE.UU. Esta información sobre la inspección vehicular se retiene en el MCMIS y se integra a la evaluación sobre la capacidad de las empresas de autotransporte para mantener satisfactoriamente sus vehículos, evitándoles de esta forma que reciban la calificación durante las inspecciones en rutas. Cada auditoría de seguridad continuará siguiendo los requisitos del Cap. 396, sobre Inspección, Reparación y Mantenimiento, revisados como se indica en la explicación anterior.
(j) **Factor Accidente.** (1) Además de los cinco factores de reglamentación, se incluye un sexto factor en el procedimiento dirigido al historial de accidentes de la empresa de autotransporte. Este factor constituye el promedio de accidentes registrables, que la empresa de transporte ha experimentado durante los últimos 12 meses. Los accidentes registrables, tal como se define en 49 CRF 390 5, se refieren al accidente relacionado con un vehículo comercial que circula en la vía pública dentro del comercio interestatal o intraestatal y que culmina en una fatalidad; las lesiones corporales causadas a una persona que, como resultado de la lesión, inmediatamente recibe tratamiento médico fuera de la escena del accidente; o a uno o más automotores que provocan daños causantes de una discapacidad, como resultado del accidente, lo que requiere que el vehículo sea retirado de la escena por un remolque u otro vehículo.
(2) La experiencia demuestra que las empresas de autotransporte urbano, aquellas que funcionan completamente dentro de un radio de menos de 100 millas aéreas (normalmente áreas urbanas), tienen una exposición mayor a situaciones de accidente debido a su entorno y normalmente arrojan mayores promedios de accidentes.

(3) El índice de accidentes registrables será utilizado para determinar los controles básicos para la administración de seguridad de las empresas de transporte según el Factor 6, Accidentes. Será utilizado sólo cuando una empresa de transporte tenga dos o más accidentes registrables dentro de los 12 meses anteriores a la auditoría de seguridad. Una empresa de transporte urbano (aquella que funciona completamente dentro de un radio de 100 millas aéreas) con un índice registrable por millones de millas superior a 1.7 se considerará que tiene controles básicos para la administración de seguridad inadecuados, según el factor accidente. Todas las demás empresas de transporte con un índice de accidentes registrables por millones de millas superior a 2.4 se considerarán que tienen controles básicos para la administración de seguridad inadecuados, según el factor accidente. Los índices resultan de duplicar aproximadamente el índice nacional de accidentes promedio de los EE.UU. en los Años Fiscales 1994, 1995 y 1996.
(4) La FMCSA procederá con el tema prevención cuando un nuevo participante se oponga a la evaluación del accidente presentando prueba precisa, que constate que el índice registrable no es un medio justo para evaluar el factor accidente. La prevención será determinada de acuerdo a la siguiente premisa: “Si un conductor, que está en su sano juicio y es prudente, pudiera haber previsto la posibilidad de un accidente, que en realidad ocurrió, y pudiera haberlo evitado tomando las medidas necesarias bajo su control, y no hubiera generado una situación de riesgo causando otra clase de percance, el accidente podría haberse prevenido”.
(k) **Factor de Calificaciones**
(1) La siguiente tabla muestra los cinco factores reglamentarios, según FMCSR y HMR, asociados con cada factor y el factor accidentes. Los controles básicos para la administración de seguridad de cada empresa de transporte sobre cada factor se determina de la siguiente forma:
(i) Factor 1 — Generalidades Capítulos 390 y 387;
(ii) Factor 2 — Conductor Capítulos 382, 383 y 391;
(iii) Factor 3 — Funcionamiento: Capítulos 392 y 395;
(iv) Factor 4 — Vehículo: Capítulos 393, 396 y Calificación Fuera de Servicio;
(v) Factor 5 — Materiales Peligrosos: Capítulos 171, 177, 180 y 397; y
(vi) Factor 6 — Accidentes: Índice de accidentes registrables por millones de millas.
(2) Para los párrafos III (k)(1)(i) al (v) (Factores 1 al 5), si las violaciones combinadas de reglamentaciones severas y/o críticas para cada factor es igual a tres o más puntos, la empresa no podrá obtener controles básicos de administración de seguridad por ese factor individual.
(3) Según los párrafos III (k)(1)(vi), si el índice de accidentes registrables supera los 1.7 puntos de accidentes registrables por millones de millas para una empresa de transporte urbana (1.5 para todas las demás empresas de transporte), se determinará que la empresa tiene controles básicos inadecuados para la administración de seguridad.
Sin perjuicio de la verificación de la FMCSA sobre los puntos enumerados en el Cap. II (a)(1) al (5) anterior, si la auditoría de seguridad determina que la empresa de transporte presenta controles básicos inadecuados para la administración de seguridad en por lo menos tres factores diferentes, según se describen en el Cap. III, la solicitud de la empresa para obtener la autorización provisoria será denegada. Por ej., la FMCSA evalúa una empresa sobre:
(1) Una instancia de incumplimiento con la reglamentación crítica del Cap. 387 con un punto para el Factor 1;.
(2) Dos instancias de incumplimiento con las reglamentaciones severas del Cap. 382 con tres puntos para el Factor 2;
(3) Tres instancias de incumplimiento con las reglamentaciones críticas del Cap. 396 con tres puntos para el Factor 4;
(4) Tres instancias de incumplimiento con las reglamentaciones severas de los capítulos 171 y 397 con cuatro puntos y medio (4.5) para el Factor 5.
Con este ejemplo, la empresa de transporte no recibirá la autorización provisoria porque obtuvo tres o más puntos para los Factores 2, 4 y 5 y la FMCSA determinó que la empresa tenía controles básicos inadecuados sobre la administración de seguridad en por lo menos tres factores diferentes.
[67 RF 12715, 2002]

CAPITULO 366 — DESIGNACIÓN DEL REPRESENTANTE AUTORIZADO PARA RECIBIR NOTIFICACIONES PROCESALES

§366.1 Campo de aplicación.
§366.2 Forma de designación.
§366.3 Personas que reúnen los requisitos exigibles.
§366.4 Estados requeridos.
§366.5 Designaciones generales.
§366.6 Cancelación o cambio
NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13303, 13304 y 14704; 49 CRF 1.73.

§366.1 Campo de aplicación.

Estas normas relacionadas con la presentación de designaciones de personas, a quienes se las pueda noti-ficar de un proceso judicial, rigen a las empresas de autotransporte y sus agentes, y al momento de la suc-esión, a sus fiduciarios (según se define en 49 CRF 387.319(a).

[55 RF 11197, mar. 27, 1990. según nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49940, sep. 24, 1997]

§366.2 Forma de designación.

Las designaciones podrán efectuarse en el Formu-lario BOC-3, Designación de representantes para reci-bir notificaciones del proceso judicial. Solo un formulario completo actualizado puede estar archivado. Deberá incluir todos los Estados, donde se requieran las designaciones de representantes. La empresa de trans-porte o el agente deberá retener una copia en la sede principal de su empresa.

§366.3 Personas que reúnen los requisitos exigi-bles.

Todas las personas designadas (según se definen en 49 Cód. de EE.UU. 13102(16)) deberán residir o tener su empresa en el Estado para el cual han sido designadas. Si se designa a un funcionario del Estado, se deberá presentar la prueba de su aceptación para recibir las notificaciones del proceso judicial.

[55 RF 11197, mar. 27, 1990. según nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49940, sep. 24, 1997]

§366.4 Estados requeridos.

(a) **Empresas de autotransporte.** Toda empresa de autotransporte (de bienes o pasajeros) deberá real-izar una designación por cada Estado donde se le autorice a funcionar y por cada Estado que recorra durante sus funciones. Toda empresa de autotransporte (incluso las privadas) que funcione en los EE.UU. entre puntos de un país extranjero deberá presentar una des-ignación por cada Estado que recorra.

(b) **Agentes.** Todo agente deberá realizar una desig-nación por cada Estado donde tenga oficinas o donde se celebren los contratos.
[55 RF 11197, mar. 27,1990, según enmienda 55 RF 47338, nov. 13, 1990]

§366.5 Designaciones generales.

Cuando una asociación o una sociedad de capital haya presentado ante la FMCSA una lista de represen-tantes autorizados para recibir notificaciones por cada Estado, las empresas de autotransporte podrán realizar las designaciones requeridas utilizando la siguiente declaración:
Personas nombradas en la lista de representantes autorizados para recibir notificaciones procesales pre-sentada ante la FMCSA
por_____
(Nombre de la asociación o sociedad de capital) y toda revisión efectuada sobre ella y presentada con posterior-idad, para los Estados donde esta empresa de trans-porte se encuentre autorizada a funcionar o pueda ser autorizada para ello, inclusive los Estados que se recor-ran durante tales funciones, salvo aquellos Estados para los que se nombren designaciones individuales.

§366.6 Cancelación o cambio.

(a) Una designación podrá ser cancelada o cambiada sólo por una designación nueva, salvo que una empresa de transporte o agente deje de estar sujeto al §366.4 en todo o en parte por un año; en este caso, la designación ya no será requerida y podrá ser cancelada sin efectuar otra designación.

[55 RF 11197, mar. 27, 1990. según nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49940, sep. 24, 1997]

CAPÍTULO 367 — NORMAS PARA REGISTRARSE EN LOS DISTINTOS ESTADOS

§367.1 Definiciones.
§367.2 Participación de los Estados.
§367.3 Elección del Estado para registrarse.
§367.4 Requisitos para registrarse.
§367.5 Recibos del registro.
§367.6 Contabilidad del Estado del registro.
§367.7 Ilicitud de las infracciones; sanciones penales y civiles.

APÉNDICE A DEL CAPÍTULO 367 — Solicitud uniforme de reg-istro en un Estado único para las empresas de autotransporte registradas en la Secretaría de Transporte.
NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13301 y 14504; 49 CRF. 1.73

§367.1 Definiciones.

(a) **La Secretaría** — La Secretaría de Transporte.
(b) **Empresa de autotransporte y transportista** — Persona autorizada a transportar pasajeros o bienes, como empresa de transporte público o por contrato, en el comercio interestatal o extranjero, según las disposi-ciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13902.
(c) **Automotor** — Vehículo autopropulsado o propul-sado a motor con el que una empresa de autotransporte funciona en el comercio interestatal o extranjero, según la autorización emitida por la Secretaría.
(d) **Sede principal de la empresa** — Asiento único que funciona como sede de la empresa de autotrans-porte y donde ésta mantiene o puede tener disponible los registros de funcionamiento.
(e) **Estado** — Un Estado de los EE.UU. o del Distrito de Columbia.
[58 RF 28933, mayo 18, 1993. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15420, abr. 1, 1997]

§367.2 Participación de los Estados.

(a) Un Estado reúne los requisitos para participar como Estado de registro y para percibir ingresos por aranceles sólo si, a partir del 1° de enero de 1991, impuso o cobró un arancel por la estampilla o un número de identificación de un automotor, según las disposiciones de lo que antecede a este capítulo.
(b) El Estado que reúne los requisitos e intenta comenzar a participar, o dejar de hacerlo, en el pro-grama de registro deberá notificar públicamente su intención al primer día de julio del año anterior al año de registro en que comenzará o cesará su participación.

§367.3 Elección del Estado para registrarse.

(a) Cada empresa de autotransporte a la que se le solicite registrarse y pagar aranceles de presentación deberá elegir un Estado único participante como su Estado de registro. La empresa de transporte deberá elegir el Estado donde se encuentre la sede principal de la empresa, si dicho Estado es un Estado participante. La empresa de transporte que tenga su sede principal fuera de un Estado participante deberá elegir el Estado donde hará funcionar la mayor cantidad de automotores durante el año siguiente al registro. En caso de que una empresa de transporte ponga en circulación la misma cantidad de automotores en más de un Estado, deberá elegir uno de esos Estados.
(b) La empresa de transporte no podrá cambiar su Estado de registro a menos que cambie su sede principal
o que el Estado de registro deje de participar en el pro-grama, en cuyo caso la empresa de transporte deberá elegir un Estado de registro para el año siguiente al registro, según las normas contempladas en el párrafo (a) de este artículo.
(c) La empresa de transporte deberá notificar su elección a la comisión estadual del Estado de registro seleccionado y, a la comisión estadual de su Estado de registro anterior, dentro de los 30 días posteriores a su elección. Si la empresa de transporte cambia su sede principal durante el período de registro anual, especifi-cado en §367.4(b)(2), la empresa de transporte podrá seguir utilizando su Estado de registro anterior, de exis-tir, durante el año siguiente al registro.

(d) La empresa de transporte deberá notificar su elección a su asegurador o aseguradores lo antes posible, luego de haber realizado su elección.
[58 RF 28933, mayo 18, 1993. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15420, abr. 1, 1997]

§367.4 Requisitos para registrarse.

(a) Salvo lo dispuesto en el párrafo (c)(1) de este artículo, sobre las empresas de transporte que funcio-nan con autorización temporaria, sólo aquellas que posean un certificado o permiso emitido por la Secre-taría, según 49 Cód. de EE.UU. 13902, deberán regis-trarse conforme estas normas.
(b) La empresa de autotransporte que funcione en el comercio interestatal o extranjero, en uno o más Esta-dos participantes, con un certificado o permiso emitido por la Secretaría, deberá registrarse anualmente en un Estado único de registro y se considerará que dicho reg-istro cumple con los requisitos de registro de todos los Estados participantes.
(1) El año de registro corresponderá al año calen-dario.
(2) La empresa de transporte deberá presentar su solicitud de registro anual entre el 1er. día de agosto y el día 30 de noviembre del año anterior al año del regis-tro. La empresa de transporte que pretende comenzar a funcionar durante el año de registro actual podrá regis-trarse en cualquier momento, pero deberá hacerlo antes de comenzar a funcionar.
(3) La solicitud de registro deberá presentarse como la que aparece en el Apéndice de este capítulo y deberá contener la información y estar acompañada del arancel que se especifican en el párrafo (c) de este artículo. No se prorratearán los aranceles por operaciones anuales parciales.
(4) La empresa de transporte que haya cambiado su Estado de registro desde su última presentación deberá identificar el Estado de registro con el que se registró previamente.
(c) La empresa de autotransporte deberá presentar o hacer que se presente ante el Estado de registro que le corresponda lo siguiente:
(1) Copias de los certificados y/o permisos. La empresa de transporte deberá complementar su presen-tación entregando copias de cualquier autorización para funcionar nueva, a medida que ésta sea emitida. Una vez que la empresa de transporte haya presentado copias de sus autorizaciones, podrá entonces cumplir con el requisito de presentación cuando certifique que las copias fueron presentadas. La empresa de trans-porte podrá, con permiso de su Estado de registro, pre-sentar un resumen de sus autorizaciones para funcionar en lugar de las copias. No se requerirá que la empresa de transporte a la que se le otorgó autorización temporaria de emergencia, o autorización temporaria por 120 días o menos, presente prueba de dicha autor-ización, pero deberá cumplir con los requisitos de este artículo.
(2) Una copia de su garantía de responsabilidad frente a terceros presentada ante la Secretaría y aceptada por ella, según 49 CRF Cap. 387, Sección C, o una copia de la orden de la Secretaría que apruebe la solicitud de auto-aseguro por responsabilidad frente a terceros u otro acuerdo o garantía de responsabilidad frente a terceros, según las disposiciones de ese capítulo. La empresa de transporte deberá complemen-tar sus presentaciones según sea necesario para aseg-urar que la última información ha sido presentada. Una vez que la empresa de transporte haya presentado, o haya hecho presentar, la copia de su constancia u orden emitida por la Secretaría, podrá entonces cumplir con el requisito de presentación al certificar que ya lo hizo y que su garantía, auto-aseguro o acuerdo permanecen en vigencia.
(3) Una copia de la designación de un representante, o representantes autorizado(s) a recibir notificaciones procesales, presentada ante la Secretaría y aceptado por ella, según 49 CRF Cap. 366. La empresa de transporte deberá completar la presentación según sea necesario para asegurar que la información actual ha sido presen-tada. Una vez que la empresa de transporte haya pre-sentado una copia de la designación, podrá entonces cumplir con el requisito de presentación al certificar que su designación ha sido presentada.
(4) Un arancel para la presentación de la constancia de seguro. Además de ese arancel, la empresa de trans-porte deberá presentar la siguiente información:
(i) La cantidad de automotores que pretende poner en funcionamiento en cada Estado participante durante el año siguiente al registro;
(ii) El arancel por automotor que cada Estado partic-ipante en cuestión cobra, que deberá ser igual al arancel, sin superar los $10, que dicho Estado recaudó o cobró a partir del 15 de noviembre de 1991;
(iii) El arancel total perteneciente a cada Estado par-ticipante; y
(iv) El total de todos los aranceles, según el párrafo (c)(4)(iii) de este artículo.
(d) Conforme las obligaciones estipuladas en el pár-rafo (c)(2) de este artículo, la empresa de transporte deberá presentar oportunamente ante el Estado de reg-istro las copias de toda notificación de cancelación o de todo certificado de reemplazo de seguro, fianzas de caución u otra garantía que hayan sido presentados ante la Secretaría, según 49 CRF Cap. 387, Sección C.
(e) La empresa de transporte deberá realizar las pre-sentaciones complementarias en cualquier momento durante el año de registro como sea necesario, para especificar los automotores adicionales y/o Estados en donde circularán dichos automotores y pagar los aranceles adicionales.
(f) La empresa de autotransporte deberá presentar ante su asegurador o aseguradores una copia de la infor-mación probatoria, incluyendo toda información com-plementaria, presentada ante su Estado de registro, según los párrafos (c)(4) y (e) de este artículo.
(g) El cobro o la recaudación de todo arancel que no concuerde con el sistema de aranceles antes establecido será considerado una carga para el comercio inter-estatal. Esto incluye los aranceles por registros o pre-sentaciones de pruebas de seguro ya sea determinadas directamente para la empresa de transporte o indirecta-mente para la aseguradora u otra parte, que busquen el reintegro por parte de la empresa de transporte.
(h) Según el alcance por el que todo requisito de reg-istro de un Estado imponga obligaciones que excedan aquellas especificadas en este capítulo, el requisito será considerado una carga irrazonable impuesta al trans-porte dentro de la jurisdicción de la Secretaría, según 49 Cód. de EE.UU. 13501.
[58 RF 28933, mayo 18, 1993. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15420, abril 1, 1997]

§367.5 Recibos de registro.

(a) A la empresa de autotransporte que cumpla con los requisitos de registro complementarios o anuales del §367.4, el Estado de registro deberá emitir un recibo a favor de la empresa de transporte en el que conste que esa empresa ha presentado la constancia de seguro requerida y ha pagado los aranceles de acuerdo con los requisitos de ese artículo. El Estado de registro también deberá emitir una cantidad de copias oficiales del recibo equivalente al número de automotores por los cuales se han abonado los aranceles.
(1) El recibo y las copias oficiales deberán contener sólo la información que identifique a la empresa de transporte y que especifique los Estados por los cuales se han abonado los aranceles. Los recibos y las copias oficiales complementarias deberán contener sólo la información relacionada con los registros complementa-rios básicos.
(b) Los recibos y las copias oficiales emitidas según la presentación realizada durante el período de registro anual especificado en §367.4(b)(2) deberán emitirse dentro de los 30 días de la presentación de una solicitud de registro totalmente aceptable. Todos los otros recibos y copias oficiales deberán emitirse

alrededor del día 30 posterior a la fecha de presentación de una solicitud de registro complementaria aceptable. Todos los recibos y copias oficiales vencerán a la medianoche del día 31 de diciembre del año de registro para el cual fueron emitidos.
(c) Se permite que las empresas de transporte pon-gan en funcionamiento sus automotores sólo en aquellos Estados participantes con respecto a los cuales se hayan abonado los aranceles correspondientes, según lo indi-can los recibos y las copias oficiales. No podrán poner en funcionamiento en un Estado participante más automo-tores que el número de ellos por el cual se hayan abonado aranceles.
(d) La empresa de autotransporte no podrá copiar o alterar un recibo o una copia oficial de un recibo.
(e) La empresa de autotransporte deberá conservar en cada uno de sus automotores una copia oficial del recibo, que indique que se ha presentado la constancia de seguro requerida y se han pagado los aranceles cor-respondientes para cada Estado en el que circulan sus automotores.
(f) La empresa de autotransporte podrá transferir las copias oficiales de sus recibos de los automotores que estén fuera de servicio a los automotores de reemplazo.
(g) El conductor de un automotor deberá presentar una copia oficial del recibo para la inspección ante una demanda razonable del personal autorizado del gobi-erno.
(h) Ningún Estado de registro deberá solicitar calco-manías, estampillas, tarjetas de cabina o cualquier otro medio de registro o de identificación de automotores específicos, que circulen para una empresa de autotransporte.
[60 RF 30012, jun. 7, 1995. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15420, abr. 1, 1997]

§367.6 Contabilidad del Estado de registro.

(a) El Estado participante deberá asignar y remitir el último día de cada mes, o antes, a cada uno de los demás Estados participantes la porción correspondiente de los ingresos por aranceles que las empresas registra-das hayan presentado durante el mes anterior. Cada envío deberá estar acompañado de una declaración pro-batoria que identifique a las empresas registradas y especifique la cantidad de automotores por la cual cada empresa registrada haya abonado el arancel. Un Estado participante deberá presentar un informe denominado “sin actividad” a cualquier otro Estado participante por el cual aquél no haya cobrado aranceles durante algún mes cualquiera.
(b) Un Estado participante deberá llevar registros de los ingresos por aranceles percibidos de cada uno de los otros Estados participantes y enviados a ellos. Dichos registros deberán especificar los aranceles percibidos de cada Estado participante y enviados a él por cada empresa de autotransporte registrada. Un Estado par-ticipante deberá conservar dichos registros por un mín-imo de 3 años.
(c) Un Estado participante deberá llevar registros de cada empresa de autotransporte por la que actúe como Estado de registro. Los registros deberán, como mínimo, incluir copias de las solicitudes de registro complemen-tarias anuales que contengan la información requerida según §367.4(c). Un Estado de registro deberá conservar dichos registros por un mínimo de 3 años.
[58 RF 28933, mayo 18, 1993. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15420, abr. 1, 1997]

§367.7 Ilicitud de las infracciones; sanciones penales y civiles.

Toda infracción a las disposiciones de estas normas es ilícita. Nada de lo establecido en estas normas podrá evitar que un Estado imponga sanciones penales o civiles a toda persona o empresa que infrinja cualquiera de sus disposiciones.

Apéndice A del Capítulo 367 — Solicitud uniforme de registro en un Estado único para las empresas de autotransporte registradas en la Secretaría de Transporte.

Números de identificación de la empresa de autotransporte:
Nº (Nros.) FMCSA de la Empresa de Autotransporte:
_____
Nº del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT)_____
Solicitante (Idéntico al nombre que figure en el pedido de la FMCSA):
Nombre: _____
D/B/A _____
Dirección de la sede principal de la empresa:[1]
Calle _____
Ciudad _____
Estado_____
Código Postal _____
Domicilio postal, en caso de diferir de la dirección anterior:
Calle _____
Ciudad _____
Estado_____
Código Postal _____
Tipo de registro:
[ ] *Nuevo registro de empresa de transporte* — La empresa de autotransporte no se registró anterior-mente.
[ ] *Registro anual*— La empresa de autotransporte renueva su registro anual.
[ ] *Registro complementario* — La empresa de autotransporte agrega vehículos adicionales o Estados donde circular luego del registro anual.
[ ] *Elección de un nuevo Estado de registro*— La empresa de autotransporte ha cambiado la sede princi-pal de sus negocios o su Estado de registro anterior ha abandonado el programa de registro. El Estado de reg-istro anterior correspondía a.
[ ] Estados adicionales no registrados en años ante-riores. Lista
_____

_____

Tipo de empresa de autotransporte: (Marque una)
[ ] Individual [ ] Sociedad de personas (partner-ship) [ ] Sociedad de capital (corp.)
En caso de ser una sociedad de capital, nombre el
Estado donde se constituyó:_____
Nombre los socios o administradores:
Nombre: _____
Cargo:_____
Nombre: _____
Cargo:_____
Nombre: _____
Cargo:_____
Tipo de autorización registrada ante la FMCSA:
Certificado o permiso permanente [ ]
[1]La sede principal corresponde al lugar donde funciona la casa central de la empresa de autotransporte y donde ésta conserva o puede poner a disposición sus registros de funcionamiento.
Autorización temporaria (TA) [ ]
Autorización temporaria de emergencia (ETA) [ ]
Certificado(s) o permiso(s) de la FMCSA:
[ ] Orden(es) de autorización de la FMCSA adjunta(s) para el registro inicial.
[ ] Orden(es) de autorización de la FMCSA adjunta(s) para autorizaciones adicionales recibidas.
[ ] Sin cambios desde el registro del año anterior.
Constancia de garantía de responsabilidad frente a terceros:
[ ] El solicitante presenta, o hace que se presente, una copia de su constancia de garantía de responsabil-idad frente a terceros entregada a la FMCSA y aceptada por ella, según 49 CRF Cap. 387, sección C.
[ ] El solicitante presentó, o hizo que se presentara, una copia de su constancia de garantía de responsabil-idad frente a terceros entregada a la FMCSA y aceptada por ella, según 49 CRF Cap. 387, sección C, y la garantía permanece en vigencia.
La FMCSA aprobó el auto-aseguro u otras garantías:
[ ] Se adjunta la orden de seguro de la FMCSA para el registro nuevo de la empresa de transporte (Marque una, cuando sea para completar un registro anual.)
[ ] La orden de la FMCSA que aprueba el plan de auto-aseguro u otra garantía aún sigue en vigencia y la empresa de transporte cumple cabalmente con todas las condiciones impuestas por orden de la FMCSA.
[ ] La empresa de autotransporte ya no está apro-bada por un plan de auto-aseguro u otra garantía y la empresa de autotransporte presentará, o hará que se presente, una copia de la constancia de garantía de responsabilidad frente a terceros junto con esta solici-tud en el Estado de registro.
Materiales peligrosos: (Marque una)
[ ] El solicitante *no* cargará materiales peligrosos en cantidad alguna.
[ ] El solicitante cargará materiales peligrosos que exigen de las siguientes limitaciones, según el Libro 49 CRF, 387.303:
(Marque una)
[ ] Responsabilidad frente a terceros y seguro contra daños a bienes por $1 millón.
[ ] Responsabilidad frente a terceros y seguro contra daños a bienes por $5 millones.
Representantes autorizados a recibir notificaciones procesales:
[ ] Se adjunta Formulario de la FMCSA N° BOC-3 o designación conjunta para un registro nuevo.
[ ] Se adjunta Formulario de la FMCSA N° BOC-3 o designación conjunta, que refleja los cambios en las des-ignaciones de los representantes autorizados a recibir notificaciones procesales.
[ ] Sin cambios desde el registro del año anterior.
Certificación:
El que suscribe, so pena de falsedad, certifica que la información antes mencionada es fiel y correcta y que se encuentra autorizado a celebrar y presentar este instru-mento en nombre del solicitante. (Disposiciones sobre sanciones sujetas a las leyes del Estado de registro.)
Nombre (en letra imprenta) _____
Firma _____
Cargo_____

Fecha_____

[58 RF 28933, mayo 18, 1993. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15420, abr. 1, 1997]

CAPÍTULO 368 — SOLICITUD DE CERTIFICADO DE REGISTRO PARA CIRCULAR EN MUNICIPALIDADES DE LOS EE.UU. SOBRE LA FRONTERA INTERNACIONAL EE.UU. - MÉXICO O DENTRO DE LAS ZONAS COMERCIALES DE TALES MUNICIPALIDADES

§368.1 Certificado de registro
§368.2 Definiciones.
§368.3 Cómo solicitar un certificado de registro
§368.4 Requisito de notificación a la FMCSA acerca de cambios en la información del solicitante.
§368.5 Reinscripción de ciertas empresas de transporte que posean certificados de registro
§368.6 Medidas tomadas por la FMCSA en relación a la solicitud.

§368.7 Requisito de portar el certificado de registro en el vehículo.
§368.8 Apelaciones.
NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13301 y 13902; Normas de Derecho Público: Pub. L. 106-159, 113 Stat. 1748 y 49 CRF 1.73.

§368.1 Certificado de registro.

(a) Una empresa de autotransporte con domicilio legal en México debe presentarse ante la FMCSA y reci-bir un Certificado de Registro para ofrecer servicios de transporte interestatal en las municipalidades de los EE.UU. sobre la frontera internacional EE.UU. - México o dentro de las zonas comerciales de tales municipal-idades, según se define en 49 Cód. de EE.UU. 13902(c)(4)(A)
(b) El certificado de registro sólo autoriza el trans-porte interestatal de bienes en las municipalidades de los EE.UU. sobre la frontera internacional EE.UU. - México o dentro de las zonas comerciales de tales municipalidades. El titular de un Certificado de Regis-tro que circula con un vehículo más allá de esta área está sujeto a las sanciones y a las órdenes de baja de servicio aplicables.
[62 RF 15420, abr. 1, 1997; 67 RF 12660, mar. 19, 2002]

§368.2 Definiciones.

Transporte interestatal se refiere al transporte que se describe en 49 Cód. de EE.UU. 13501 y al trans-porte que circula dentro de los EE.UU. que de otra man-era estaría fuera de la competencia de la Secretaría según 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1)
Empresa de autotransporte con domicilio legal en México se refiere a la empresa de transporte de bienes cuya sede principal se encuentre ubicada en México.

[50 RF 20773, mayo 20, 1985, según enmienda 54 RF 42959, oct. 19, 1989; 62 RF 15421, abr. 1, 1997; 67 RF 12660, mar. 19, 2002]

§368.3 Cómo solicitar un certificado de registro

(a) Si desea obtener un certificado de registro según este capítulo, deberá presentar una solicitud que incluya lo siguiente:
(1) Formulario OP-2 — Solicitud de Certificado Mex-icano de Registro para Empresas de Autotransporte Extranjeras y Empresas de Autotransporte Extranjeras Privadas según 49 Cód. de EE.UU. 13902;
(2) Formulario MCS-150 — Informe de Identifi-cación de Empresas de Autotransporte, y
(3) Notificación de los medios utilizados para desig-nar representantes autorizados a recibir notificaciones procesales, ya sea entregando junto con el juego de solic-itudes el Formulario BOC-3 — Designación de Empre-sas de Autotransporte — Empresas de Autotransporte, Agentes y Agentes de Carga, o una carta en la que se declare que el solicitante utilizará un servicio autor-izado a recibir notificaciones procesales, que entregará el Formulario BOC-3 electrónicamente.
(b) La FMCSA sólo procesará su solicitud para obtener el Certificado de Registro si cumple con las sigu-ientes condiciones:
(1) La solicitud debe completarse en inglés.
(2) La información brindada debe ser fiel y completa, según las instrucciones del Formulario OP-2, Formu-lario MCS-150 y el Formulario BOC-3;
(3) La solicitud deberá incluir todos los documentos probatorios requeridos y las certificaciones aplicables, establecidas en las instrucciones del Formulario OP-2, Formulario MCS-150 y Formulario BOC-3;
(4) La solicitud deberá incluir el pago a la FMCSA del arancel de inscripción por el monto establecido en 49 CRF 360 3(f)(1); y
(5) La solicitud deberá estar firmada por el solici-tante.
(c) La falta de presentación de una solicitud com-pleta, según se describe en el párrafo (b) de este artículo, podrá derivar en el rechazo de su solicitud.
(d) Si se presenta información falsa, según se estip-ula en este artículo, se aplicarán las sanciones federales que correspondan.
(e) Se deberá entregar la solicitud en la dirección que figura en las instrucciones del Formulario OP-2.
(f) La solicitud descrita en el párrafo (a) de este artículo se podrá obtener en cualquier División de la FMCSA o se podrá bajar del sitio web de la FMCSA en: *http://www.fmcsa.dot.gov/factsfigs/formspubs.htm*.
[50 RF 20773, mayo 20, 1985, según enmienda 54 RF 42959, oct. 19, 1989; 62 RF 15421, abr. 1, 1997; 67 RF 12660, mar. 19, 2002]

§368.4 Requisito de notificación a la FMCSA acerca de cambios en la información del solici-tante.

(a) Deberá notificar a la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) sobre todos los cambios o correcciones que se introduzcan en la información de las partes I, IA o II del Formulario OP-2 o del Formulario BOC-3 — Desig-nación de Agentes — Empresas de Autotransporte, Agentes y Agentes de carga, durante el proceso de solic-itud o mientras tenga el Certificado de Registro. Deberá notificar a la FMCSA por escrito dentro de los 45 días de introducido el cambio o la corrección.
(b) Ante el incumplimiento del párrafo (a) de este artículo, la FMCSA podrá suspender o revocar el Certi-ficado de Registro hasta que se cumplan esos requisitos.
[50 RF 20773, mayo 20, 1985; 67 RF 12661, mar. 19, 2002]

§368.5 Reinscripción de ciertas empresas de transporte que posean certificados de registro

(a) Todo titular de un certificado de registro que autorice el funcionamiento sólo en las municipalidades de los EE.UU. sobre la frontera internacional EE.UU. — México, o en las zonas comerciales de tales municipal-idades, emitido antes del 18 de abril de 2002, y que desee continuar realizando esas operaciones única-mente deberá presentar una solicitud de acuerdo con los procedimientos establecidos en §368.3 de este capítulo, excepto que se exima el arancel estipulado en el párrafo (b)(4) de ese artículo. La solicitud se deberá presentar antes del 20 de octubre de 2003.
(b) La FMCSA podrá suspender o revocar el certifi-cado de registro de cualquier interesado que no cumpla con los procedimientos establecidos en este artículo.
(c) Los certificados de registro emitidos antes del 18 de abril de 2002 permanecerán en vigencia hasta que la FMCSA obre sobre la solicitud OP-2 presentada

según el párrafo (a) de este artículo.
[62 RF 15421, abr. 1, 1997; 67 RF 12661, mar. 19, 2002]

§368.6 Medidas tomadas por la FMCSA en rel-ación a la solicitud.

(a) La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) revisará la solic-itud para determinar si la información es correcta, com-pleta y adecuada. Los errores menores serán corregidos sin notificar al solicitante. Se podrá rechazar aquellas solicitudes que estén incompletas.
(b) Si el solicitante no requiere o no reúne las condi-ciones para obtener el Certificado de Registro, la FMCSA rechazará la solicitud y notificará al solicitante.
(c) La FMCSA verificará la veracidad de la infor-mación y de las certificaciones entregadas en la solici-tud, comparándolas con los datos que conserven las bases de datos de los gobiernos de México y de los EE.UU.
(d) Si la FMCSA determina que la solicitud y las cer-tificaciones demuestran que el solicitante no contradice la política de aptitud de seguridad de la FMCSA, emitirá un Certificado de Registro provisorio, que incluirá el número distintivo del Ministerio de Trans-porte de los EE.UU. (USDOT), por el que se autoriza a la empresa de autotransporte a brindar servicios de transporte interestatal de bienes únicamente en las municipalidades de los EE.UU. sobre la frontera inter-nacional EE.UU. — México, o dentro de las zonas com-erciales de tales municipalidades.
(e) La FMCSA podrá emitir un Certificado de Regis-tro permanente al titular del Certificado de Registro provisorio no antes de los 18 meses posteriores a la fecha de emisión del Certificado, y sólo una vez que el sistema de monitoreo de seguridad para las empresas de transporte con domicilio legal en México, establecido en la sección B del Cap. 385 de este subtítulo, esté apro-bado por la FMCSA.
(f) No se publicará una notificación de la autoriza-ción solicitada en el *Registro Federal* ni en el *Registro de la FMCSA*. No se permitirá la presentación de comen-tarios ni quejas. No habrá audiencias orales.
[50 RF 20773, mayo 20, 1985, según enmienda 50 RF 40030, oct. 1, 1985; 54 RF 52035, dic. 20, 1989; 55 RF 47338, nov. 13, 1990; 62 RF 15421, abr. 1, 1997; 67 RF 12661, mar. 19, 2002]

§368.7 Requisito de portar el certificado de regis-tro en el vehículo.

El titular de un Certificado de Registro deberá llevar una copia del Certificado de Registro en todo vehículo que ofrezca servicios de transporte según el alcance del Certificado y deberá presentarlo toda vez que lo solicite un oficial o inspector autorizado federal o estatal.

[62 RF 15421, abr. 1, 1997; 67 RF 12661, mar. 19, 2002]

§368.8 Apelaciones.

El solicitante tiene derecho a apelar el rechazo de la solicitud. La apelación deberá presentarse por escrito y especificar en detalle la razón por la que se considera que la resolución del organismo de rechazar la solicitud fue equivocada. La apelación deberá presentarse ante el Director de la Oficina de Análisis de Datos y Sistemas de Información dentro de los 20 días contados a partir de la fecha de la carta que rechace la solicitud. La res-olución del Director será la orden final del organismo.

[67 RF 12661, mar. 19, 2002; 67 RF 12661, mar. 19, 2002]

CAPÍTULO 370 — PRINCIPIOS Y PRÁCTICAS PARA LA INVESTI-GACIÓN Y DISPOSICIÓN VOLUN-TARIA DE RECLAMOS POR PÉRDIDAS Y DAÑOS Y TRAMITACIÓN DE DERECHOS DE SALVAMENTO

§370.1 Campo de aplicación de las normas.
§370.3 Presentación de reclamos.
§370.5 Admisión de reclamos.
§370.7 Investigación de reclamos.
§370.9 Disposición de reclamos.
§370.11 Tramitación de derechos de salvamento.
NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13301 y 14706; y 49 CRF 1.73.

§370.1 Campo de aplicación de las normas.
Las normas establecidas en el presente capítulo regirán la tramitación de los reclamos por pérdidas, daños, perjuicios o demoras contra los bienes transpor-tados o aceptados para transportar, en el comercio inter-es tatal o ex tranjero , por c a da empresa de autotransporte, empresa de transporte marítimo y agente de carga (en adelante, la empresa de transporte), según el Libro 49 Cód. de EE.UU., Cap. B, Sublibro IV.

§370.3 Presentación de reclamos.
(a) **Cumplimiento de las normas.** La empresa de transporte no deberá pagar de manera voluntaria un reclamo por pérdidas o daños al equipaje, o por pérdi-das, daños, perjuicios o demoras causados a la carga, a menos que el reclamo se presente según se establece en el párrafo (b) de este artículo, ante la empresa de trans-porte que recibe o entrega, o ante la empresa de trans-porte que emite el conocimiento de embarque, recibo, pasaje o talón de equipaje, o ante la empresa de trans-porte en cuya línea de transporte ocurrió la pérdida, daño, perjuicio, o demora alegada, dentro de los límites de tiempo aplicables al mismo y como también lo requiera la ley, los términos del conocimiento de embarque u otro contrato de transporte y todas las dis-posiciones de tarifa aplicables al mismo.
(b) **Requisitos mínimos de presentación.** Comu-nicación escrita o electrónica (si así se acordare entre la empresa de transporte y el cargador o consignatario involucrados) redactada por quien reclame, presentada ante la empresa de transporte correspondiente dentro del plazo especificado en el conocimiento de embarque o contrato de acarreo o transporte y:

(1) La enumeración de los hechos suficientes como para identificar el equipaje o cargamento (o cargamen-tos) de los bienes,
(2) Con una declaración de la responsabilidad por pérdidas, daños, perjuicios o demora alegados y
(3) El reclamo por el pago de un monto especificado o determinable en dinero, será considerado acatamiento suficiente a las disposiciones relativas a la presentación de reclamos, comprendidos en el conocimiento de embarque u otro contrato de transporte, siempre y cuando, que en caso de que los reclamos se lleven a cabo de manera electrónica, se establezcan los procedimientos para asegurar a la empresa de transporte acceso razonable a los documentos probatorios.
(c) **Documentos que no constituyen reclamos.** Los informes sobre órdenes defectuosas, tasación de daños, las anotaciones de faltantes o daños, o ambos, que se encuentren en las facturas de flete, recibos de entrega u otros documentos, o los informes de inspec-ción emitidos por las empresas de transporte o sus agencias de inspección, ya sea que el alcance de la pérdidas o daños se indique en dólares y centavos o de cualquier otra manera, por sí solos no serán considerados por las empresas de transporte como elementos suficientes para cumplir con los requisitos mínimos de present-ación de reclamos especificados en el párrafo (b) de este artículo.
(d) **Reclamos presentados por montos incier-tos.** Cada vez que se presente un reclamo contra una empresa de transporte adecuada por un monto incierto, tal como “$100, más o menos”, la empresa contra quien se haya presentado ese reclamo deberá determinar el estado del equipaje o cargamento involucrado al momento de realizar la entrega, si fue entregado, y deberá determinar con tanta precisión como sea posible el grado, de existir, de las pérdidas o los daños por los cuales puede ser responsable. Sin embargo, no pagará de manera voluntaria un reclamo bajo dichas circun-stancias, hasta tanto reciba un reclamo formal presen-tado por escrito que indique un monto de dinero cierto o determinable, según las disposiciones del párrafo (b) de este artículo.
(e) **Otros reclamos.** Si la investigación de un rec-lamo demuestra que se han presentado reclamos simi-lares contra una o más empresas de transporte por el mismo cargamento, la empresa de transporte que inves-tigue ese reclamo deberá comunicarse con las otras empresas de transporte y, antes de llegar a un acuerdo entre ellas en cuanto a la disposición adecuada de ese reclamo o reclamos, deberá notificar a quienes hayan hecho el reclamo acerca de la recepción de reclamos con-tradictorios o superpuestos, y deberá solicitar mayores fundamentos a cada reclamante sobre la titularidad de los bienes en cuestión o el derecho que los asista con respecto a dicho reclamo.

§370.5 Admisión de reclamos.

(a) Al recibir por escrito o por vía electrónica un rec-lamo adecuado en el modo y con las formalidades descriptas en las normas, toda empresa de transporte deberá acusar recibo del reclamo por escrito o por vía electrónica a quien reclame, dentro de los 30 días sigu-ientes a la fecha que lo haya recibido, a menos que la empresa de transporte ya haya pagado o rechazado dicho reclamo por escrito o por vía electrónica dentro de los 30 días de la recepción. Cuando acuse recibo del reclamo, la empresa de transporte deberá indicar en su admisión qué pruebas documentarias adicionales o información pertinente podrá requerir de quien reclame para procesar el reclamo, según lo revele el análisis pre-liminar del reclamo presentado.
(b) Al momento de recibir cada reclamo, la empresa de transporte deberá crear un archivo separado, asignar un número de archivo a los reclamos sucesivos y anotar ese número en todos los documentos presentados para apoyar el reclamo y en todos los registros y correspon-dencia que correspondan al reclamo, incluyendo la con-stancia de recepción. Al momento que se reciba el reclamo, la empresa de transporte deberá hacer regis-trar la fecha de recepción en la portada del documento del reclamo y la fecha de recepción también deberá aparecer en la constancia de recepción que la empresa de transporte entregue al reclamante. La empresa de transporte también deberá hacer anotar el número de archivo del reclamo en la orden de embarque, de estar en su posesión, y en el recibo de entrega, de existir, que cubra dicho embarque, a menos que la empresa de transporte haya establecido un procedimiento interno coherente y ordenado para asegurar:
(1) Que toda información contenida en las órdenes de embarque, recibos de entrega, hojas contables y todo otro registro pertinente, confeccionados para el trans-porte del cargamento sobre el cual se presentó el rec-lamo, esté disponible para ser analizado al recibir un reclamo;
(2) Que todos los registros y documentos menciona-dos anteriormente (o sus reproducciones fieles y comple-tas) se analizan de hecho en el curso de la investigación del reclamo (y se confecciona un registro acorde para probar que dicha investigación se ha llevado a cabo); y
(3) Que dichos procedimientos evitan el pago dupli-cado o ilícito de los reclamos.

§370.7 Investigación de los reclamos.
(a) **Casos en los que se requiere investigación inmediata.** Se investigará inmediata y detalladamente cada reclamo presentado contra una empresa de trans-porte de la manera prescrita en el presente, si la inves-tigación no se ha llevado a cabo antes de la recepción del reclamo.
(b) **Documentos probatorios.** Cuando sea una parte necesaria de la investigación, se deberá probar cada reclamo con el conocimiento de embarque original, la prueba de los gastos de flete, de existir, y la factura original, la copia fotográfica de la factura original, la copia exacta de la misma o cualquier extracto de la misma, certificados por quien reclame como instrumen-tos fieles y correctos de los bienes y valores involucrados en el reclamo, o con la certificación de los precios o valores, con descuentos de comercialización u otros, rebajas o deducciones de cualquier naturaleza, y las condiciones estipuladas en ellos, o la depreciación refle-jada en los mismos; sin embargo, *siempre que* los bienes involucrados en el reclamo no hayan sido facturados al destinatario que aparece en el conocimiento de embarque o en el caso de que una factura no indique el precio o valor, o en el caso de que los bienes en cuestión hayan sido vendidos, o transferidos únicamente a los valores contables, y antes de pagar un reclamo de man-era voluntaria, la empresa de transporte requiera a quien reclama que establezca el valor de destino en la cantidad embarcada, transportada, o en cuestión; *a menos que*, cuando se determine asimismo que los docu-mentos probatorios constituyen una parte necesaria de la investigación, la empresa de transporte los retenga para una posible inspección de la FMCSA.
(c) **Verificación de las pérdidas.** Cuando un rec-lamo por pérdida de un paquete completo o de todo un cargamento no pueda verificarse en contra ante una investigación, la empresa de transporte deberá obtener del destinatario de la carga en cuestión una declaración por escrito certificada de que los bienes por los cuales se ha presentado el reclamo no han sido recibidos de nin-guna otra fuente.

§370.9 Disposición de los reclamos.

(a) Toda empresa de transporte, según el Cap. B, Sublibro IV, del Libro 49 del Cód. de los EE.UU., que reciba un reclamo, escrito o por vía electrónica, por pér-didas o daños del equipaje o por pérdidas, daños, per-juicios o demoras contra los bienes transportados deberá pagar, rechazar o proponer a quien reclame una oferta de compromiso firme de pago, en forma escrita o electrónica, dentro de los 120 días de haber recibido el reclamo; sin embargo, *siempre que* el reclamo no se pueda procesar y tramitar dentro de los 120 días de recibido, la empresa de transporte, en ese momento y al finalizar cada período de 60 días sucesivos mientras continúe pendiente el reclamo, deberá notificar en forma escrita o electrónica a quien reclame sobre el estado del reclamo y la razón de la demora para llegar a la resolución final del mismo y deberá retener en el archivo de reclamos correspondiente una copia de esa notificación enviada a quien

reclame.
(b) Cuando se llegue a un acuerdo sobre un reclamo por pérdidas o daños, una empresa de autotransporte público de enseres domésticos, según se define en §375.1 (b)(1) de este título, deberá utilizar los gastos de reposición del artículo perdido o dañado como base para aplicar el factor de depreciación para alcanzar al valor actual real del artículo perdido o dañado. *Siempre que*, cuando no se pueda reponer o no se puede obtener una reposición adecuada del artículo, la medición correcta de los daños deberá corresponder a los gastos originales, incrementada por un factor que derive del índice de pre-cios al consumidor y reducida por un factor de la depre-ciación sobre la vida útil promedio.

§370.11 Tramitación de derechos de salvamento.
(a) Siempre que un equipaje o material, una mercad-ería u otro bien transportado por una empresa de trans-porte, sujeta a las disposiciones contenidas en el presente, sea dañado(a) o se alegue que ha sido dañado(a) y, como consecuencia de ello, no se entregue, sea rechazado(a) o negado(a) al ser presentado(a) al propietario, destinatario o persona autorizada a reci-birlo(a), la empresa de transporte, luego de notificar debidamente al propietario y a las otras partes interesa-das, siempre que sea posible hacerlo, y a menos que se le aconseje lo contrario luego de cursar la notificación, deberá encargarse de vender o de disponer de dichos bienes en forma directa o a través de un agente de sal-vamento competente. La empresa de transporte sólo deberá disponer de los bienes de manera que proteja justa y equitativamente los intereses de todas las perso-nas interesadas en los mismos. La empresa de trans-porte deberá confeccionar un registro con detalle suficiente como para identificar los bienes en cuestión y poder correlacionarlo con el cargamento o transporte en cuestión y, de existir, con el reclamo de los mismos. Asi-mismo la empresa de transporte deberá asignar a cada lote de bienes un número sucesivo y anotar ese número de lote en el registro de embarque y en el reclamo, en caso de que se haya presentado alguno.
(b) Siempre que se disponga del material o mercad-ería de salvamento en forma directa a través de un agente o empleado de una empresa de transporte o a través de un agente o compañía de salvamento, en la que la empresa de transporte o uno o más de sus direc-tores, administradores o gerentes tengan algún interés, financiero o de otra naturaleza, los registros de salva-mento de esa empresa de transporte deberá reflejar de manera completa los detalles de cada transacción o rel-ación, o ambos, según sea el caso.
(c) Al recibir un reclamo de un cargamento por el cual se haya tramitado el salvamento en la manera aquí prescrita anteriormente, la empresa de transporte deberá registrar en su archivo de reclamos correspondi-ente el número de lote asignado, la cantidad de dinero recuperado, de existir, por la disposición de los bienes y la fecha de envío de ese dinero a la(s) persona(s) que se encuentre(n) legalmente autorizada(s) a recibir esa suma.

CAPÍTULO 371 — AGENTES DE BIENES

§371.1 Campo de aplicación.
§371.2 Definiciones.
§371.3 Registros que deberán llevar los agentes.
§371.7 Declaración falsa.
§371.9 Descuento y contraprestación.
§371.10 Deberes y obligaciones de los agentes.
§371.13 Contabilidad.
NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13301, 13501 y 14122; 49 CRF 1.73.

§371.1 Campo de aplicación.

Este capítulo se aplicará, con el alcance que se estipule, a todos los agentes de autotransporte, según se define en §371.2.

[32 RF 20034, dic. 20, 1967, según enmienda 62 RF 15421, abr. 1, 1997]

§371.2 Definiciones.

(a) **Agente** — se refiere a una persona que, a cambio de una contraprestación, dispone u ofrece disponer el transporte de bienes por una empresa de autotrans-porte autorizada. Las empresas de autotransporte, o las personas que sean empleados o agentes de buena fe de las empresas de transporte, no serán consideradas como agentes, conforme al significado utilizado en este artículo, cuando dispongan u ofrezcan disponer el trans-porte de cargamentos que estén autorizados a transpor-tar y que hayan aceptado y se hayan comprometido legalmente a transportar.
(b) **Agentes de buena fe** — son aquellas personas que forman parte de la organización normal de una empresa de autotransporte y desempeñan sus obliga-ciones bajo las directivas de la empresa de transporte, según un acuerdo preexistente, que estipula una rel-ación continua, excluyendo el ejercicio de la discreción por parte del agente para asignar el tráfico entre la empresa de transporte y otros.
(c) **Corretaje o servicio de corretaje** — es la dis-posición del transporte o el movimiento físico de un automotor o de bienes. Se podrá llevar a cabo en nombre de una empresa de autotransporte, consignador o con-signatario.
(d) **Servicio de no-corretaje** — se refiere a todos los demás servicios prestados por un agente en nombre de una empresa de autotransporte, consignador o con-signatario.

§371.3 Registros que deberán ser llevados por los agentes.

(a) Un agente deberá llevar un registro de cada transacción. A los fines de este artículo, los agentes podrán llevar listas principales de los consignadores y de la dirección y el número de registro de la empresa de transporte, en vez de repetir esta información en cada transacción. El registro deberá indicar:
(1) El nombre y la dirección del consignador;
(2) Nombre, dirección y número de registro de la empresa de autotransporte originaria;
(3) El conocimiento de embarque o número de fac-tura del flete;
(4) El monto de la contraprestación recibida por el agente en concepto del servicio de corretaje prestado y el nombre del pagador;
(5) Una descripción de todo servicio de no-corretaje prestado en relación a cada cargamento u otra activ-idad, el monto de la contraprestación recibida por el servicio y el nombre del pagador; y
(6) El monto de todo gasto de flete cobrado por el agente y la fecha de pago a la empresa de transporte.
(b) Los agentes deberán conservar los registros requeridos por este artículo durante un lapso de tres años.

(c) Cada parte de una transacción intermediada ten-drá derecho a revisar el registro de la transacción, requerido de conformidad con estas normas.
[45 RF 68942, oct. 17, 1980. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15421, abr. 1, 1997]

§371.7 Declaración falsa

(a) Un agente no deberá prestar ni ofrecer prestar servicio de corretaje alguno (incluyendo la publicidad) bajo otro nombre que no sea el registrado.
(b) Un agente no deberá, directa o indirectamente, declarar sus operaciones como si fueran de una empresa de transporte. Toda publicidad deberá reflejar el estado de la operación del agente.
[45 RF 68942, oct. 17, 1980. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15421, abr. 1, 1997]

§371.9 Descuento y contraprestación.

(a) Un agente no deberá cobrar o recibir contraprest-ación alguna por parte de una empresa de autotrans-porte en concepto de servicios de corretaje cuando:
(1) El agente sea el propietario o posea un interés benéfico material en el cargamento o
(2) El agente pueda ejercer control sobre el carga-mento, dado que el agente es propietario del cargador, el cargador es propietario del agente, o existe una propiedad común entre los dos.
(b) El agente no deberá entregar ni ofrecer entregar nada de valor a ningún cargador, consignador o consig-natario (o a sus administradores o empleados) excepto artículos de publicidad de poco valor entregados con fines promocionales.

§371.10 Deberes y obligaciones de los agentes.

Cuando el agente actúe en nombre de una persona obligada por la ley o por la normativa de la FMCSA a enviar facturas o pagos, el agente deberá también acatar la ley o la normativa que se aplica a esa persona.

[45 RF 68943, oct. 17, 1980, según enmienda 62 RF 15421, abr. 1, 1997]

§371.13 Contabilidad.

Todo agente que participe en cualquier otro negocio deberá llevar las cuentas de modo tal que las ganancias y los gastos relacionados con la porción del negocio des-tinado al corretaje se diferencien de las otras activ-idades. Los gastos que sean comunes se deberán asignar en base equitativa; sin embargo, el agente deberá estar preparado para explicar el fundamento de la asig-nación.

[45 RF 68943, oct. 17, 1980]

CAPÍTULO 372 — EXENCIONES, ZONAS COMERCIALES Y ÁREAS TERMINALES

Sección A — Exenciones

§372.101 Transporte casual, ocasional o recíproco de pasajeros por una contraprestación cuando alguien vende o acuerda ese transporte a cambio de una contraprestación.
§372.103 Vehículos automotores utilizados únicamente para transportar a niños y maestros desde la escuela o hacia la misma.
§372.107 Definiciones.
§372.109 Cómputo del tonelaje permitido para el transporte de quienes no reúnan la calidad de miembros y agricultores.
§372.111 Límite y mantenimiento de registros del transporte para quienes no reúnan la calidad de miembros.
§372.113 [Reservado]
§372.115 Mercadería no exenta, según 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(6).
§372.117 Autotransporte de pasajeros indirecto al transporte aéreo.

Sección B — Zonas comerciales

§372.201 Albany, NY.
§372.203 Beaumont, Tex.
§372.205 Charleston, S.C.
§372.207 Charleston, W. Va.
§372.209 Lake Charles, La.
§372.211 Pittsburgh, Pa.
§372.213 Pueblo, Colo.
§372.215 Ravenswood, W. Va.
§372.217 Seattle, Wash.
§372.219 Washington, D.C.
§372.221 Twin Cities.
§372.223 Gobiernos consolidados.
§372.225 Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky.
§372.227 Syracuse, NY.
§372.229 Spokane, Wash.
§372.231 Tacoma, Wash.
§372.233 Chicago, IL.

§372.235 Nueva York, NY.
§372.237 Condados de Cameron, Hidalgo, Starr, y Willacy, TX.
§372.239 Definiciones.
§372.241 Zonas comerciales determinadas en general, con excepciones
§372.243 Distancias de control y datos poblacionales.

Sección C — Áreas terminales
§372.300 Distancias y datos poblacionales.
§372.301 Áreas terminales de empresas de autotransporte y agentes de carga en las municipalidades donde se presta el servicio.
§372.303 Áreas terminales de empresas de autotransporte y agentes de carga en las comunidades no incorporadas donde se presta el servicio.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13504 y 13506; y 49 CRF 1.73.

Sección A — Exenciones

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 10525, 10526, 10931.

FUENTE: 32 RF 20036, dic. 20, 1967, a menos que se especi-fique lo contrario. Nueva designación: 61 RF 54708, oct. 21, 1996.

§372.101 Transporte casual, ocasional o recíproco de pasajeros por una contraprestación cuando alguien vende o acuerda ese transporte a cam-bio de una contraprestación.

La exención parcial de la reglamentación, según las disposiciones establecidas en 49 Cód. de EE.UU., sub-título IV, Cap. B, sobre el transporte casual, ocasional y recíproco de pasajeros, en vehículos automotores, den-tro del comercio interestatal o exterior, a cambio de una contraprestación, según 49 Cód. de EE.UU. 13506(b), y que se elimina por el presente con el alcance necesario para que todas las disposiciones establecidas en 49 Cód. de EE.UU. subtítulo IV, Cap. B, se apliquen a ese trans-porte cuando éste se venda o se ofrezca a la venta, se preste, se procure, se contrate o se disponga, por cual-quier individuo que venda, ofrezca a la venta, preste, procure, contrate o disponga de ese transporte a cambio de una contraprestación, o, como una ocupación o activ-idad comercial regular.

[32 RF 20036, dic. 20, 1967. Nueva designación: 61 RF 54708, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15421, abr. 1, 1997]

§372.103 Vehículos automotores utilizados única-mente para transportar a niños y maestros desde la escuela o hacia la misma.

La exención establecida en 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(1) no debe considerarse como inaplicable a los vehículos automotores utilizados en el momento del transporte de escolares y maestros desde la escuela y hacia la misma, aún cuando esos automotores se empleen en otros momentos para el transporte que exceda el alcance de la exención.

[36 RF 9022, mayo 18, 1971, según enmienda 62 RF 15421, abr. 1, 1997]

§372.107 Definiciones.

Según se utilizan en las reglamentaciones de este capítulo, los siguientes términos tendrán el significado que a continuación se detalla:

(a) **Asociación cooperativa** — El término “asoci-ación cooperativa” significa una asociación que sea ajusta a la siguiente definición estipulada en la Ley de Comercialización Agrícola, sancionada el 15 de junio de 1929, según enmienda (12 Cód. de EE.UU. 1141j):

Según se utiliza en la presente ley, el término “asoci-ación cooperativa” se refiere a toda asociación en la que agricultores se agrupan para procesar, preparar para comercializar, manejar y/o comercializar los productos de campo de sus miembros; también abarca toda asoci-ación en la que los agricultores se agrupan para com-prar, probar, clasificar, procesar, distribuir y/o prestar suministros para el campo y/o servicios para el rubro agropecuario. No obstante, siempre y cuando esas asoci-aciones sean manejadas para el beneficio mutuo de sus miembros, como productores y compradores, y que se ajusten a uno o ambos de los siguientes requisitos:

Primero. Que ningún miembro de la asociación pueda tener más de un voto debido a la cantidad de acciones o capital que pueda tener como propietario en ella; y

Segundo. Que la asociación no pague dividendos en acciones o capital que exceda el 8 por ciento anual. Y, en cualquier caso, se ajusten a lo siguiente:

Tercero. Que la asociación no comercialice productos de campo, suministros agropecuarios y servicios del rubro agropecuario con o para quienes no reúnan la cal-idad de miembro, por una cantidad mayor al valor del monto total de la negociación llevada a cabo por ésta con o para sus miembros. Se deberá hacer caso omiso a toda transacción realizada por cualquier asociación coopera-tiva norteamericana, o cualquier asociación cooperativa que actúe en representación de los EE.UU., o cualquier repartición u organismo de ese país, al determinar el volumen de negociaciones de los miembros, o de quienes no reúnan la calidad de tales, realizadas por esa asociación.

Las asociaciones que no se ajusten a esa definición no reúnen las condiciones para funcionar, según la exención parcial estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(5).

(b) **Federación de asociaciones cooperativas** — El término “federación de asociaciones cooperativas” se refiere a una federación compuesta por dos o más asoci-aciones cooperativas, o por uno o más agricultores, cuya federación no posea mayores facultades u objetivos que una asociación cooperativa, según se define en el pár-rafo (a) de este artículo. Las federaciones de asocia-ciones cooperativas que no se ajusten a esa definición no reúnen las condiciones para funcionar, según la exención parcial estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(5).

(c) **Miembro** — El término “miembro” se refiere a todo agricultor o asociación cooperativa que ha aceptado ser, ha sido aceptada y es miembro regular, según la Constitución, los estatutos o las normas de la asociación cooperativa o de la federación de asociaciones cooperati-vas.

(d) **Agricultor** — El término “agricultor” se refiere a todo(a) individuo, sociedad de personas, sociedad de capital u otra entidad comercial dedicado(a) a las

activ-idades agrícolas ya sea como productor de mercaderías agrícolas o como propietario de una hacienda.
(e) **Transporte interestatal** — El término "trans-porte interestatal" se refiere al transporte en vehículo automotor dentro del comercio interestatal o exterior, sujeto a la jurisdicción de la FMCSA, según se establece en 49 Cód. de EE.UU. 13501.
(f) **Transporte de miembro** — El término "trans-porte de miembros" se refiere al transporte llevado a cabo por una asociación cooperativa o una federación de asociaciones cooperativas para sí o para sus miembros; no obstante, el término no incluye el transporte real-izado con miras a la actividad comercial no agrícola realizada por esos miembros.
(g) **Transporte de quienes no reúnan la calidad de miembro** — El término "transporte de quienes no reúnan la calidad de miembro" se refiere al transporte realizado por una asociación cooperativa o por una fed-eración de asociaciones cooperativas distinto al trans-porte de miembros, según se define en el párrafo (f) de este artículo.
(h) **Año fiscal** — El término "año fiscal" se refiere al período contable anual adoptado por la asociación coop-erativa o por la federación de asociaciones cooperativas a los fines de las declaraciones de impuestos sobre los ingresos federales.
[43 RF 2397, ene. 17, 1978, según enmiendas: 45 RF 45524, jul. 3, 1980; 47 RF 13353, mar. 30, 1982; 47 RF 15142, abr. 8, 1982]

§372.109 Cómputo del tonelaje permitido para el transporte de quienes no reúnan la calidad de miembros y agricultores.
El transporte interestatal realizado por una asoci-ación cooperativa, o una federación de asociaciones cooperativas, para quienes no reúnan la calidad de miembros y no sean agricultores, asociaciones coopera-tivas o federaciones de asociaciones cooperativas o el gobierno de los EE.UU. a cambio de una contraprest-ación, (excepto el transporte eximido en contrario, según el sublibro IV, capítulo B, título 135 del Libro 49 del Código de los EE.UU.) se limitará al indirecto a la actividad principal del transporte y que sea necesaria para su desempeño efectivo. En ningún caso, deberá exceder el 25 por ciento de sus servicios de transporte interestatal totales en ningún año fiscal, medido en términos de tonelaje. Una asociación cooperativa o una federación de asociaciones cooperativas puede transpor-tar sus propios bienes, los bienes de sus miembros, los de otros agricultores y los de otras cooperativas o fed-eraciones según la ley existente, excepto cuando las dis-posiciones estipuladas en §372.11 puedan aplicarse al transporte de los miembros o de quienes no reúnan la calidad de tal.
(a) La frase "indirecto a la actividad principal del transporte y que sea necesaria para su desempeño efec-tivo" significa que el transporte interestatal de la asoci-ación cooperativa o de la federación de asociaciones cooperativas para quienes no reúnan la calidad de miembros, según se describe anteriormente, se realiza con los mismos camiones o tractores utilizados en un viaje previo o posterior al transporte principal realizado por la asociación cooperativa o federación; que no sea económicamente factible conducir los camiones o trac-tores vacíos en los viajes de regreso (viajes de ida, cuando el transporte principal sea de ida para la asoci-ación o federación), y, que las ganancias adicionales obtenidas de ese transporte sea necesaria para que el transporte principal sea financieramente viable. El transporte para quienes no reúnan la calidad de miem-bros, según se describe anteriormente, realizado por una cooperativa o una federación por medio de camiones o tractores arrendados por viajes de ida, siendo la asoci-ación cooperativa o la federación el arrendatario, no es indirecto ni necesario.
(b) El tonelaje base al que se aplica el límite del 25 por ciento es todo tipo de tonelaje transportado por la asociación cooperativa o la federación de asociaciones cooperativas dentro del comercio interestatal o exterior, ya sea para sí, para sus miembros, o para quienes no reúnan la calidad de tal, actuando para o en nombre de los EE.UU. o cualquier repartición o instrumento de ese país y realizado dentro de la exención estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(5).
[43 RF 2397, ene. 17, 1978; según enmienda: 43 RF 21894, mayo 22, 1978; 45 RF 45524, jul. 3, 1980; 62 RF 49940, sep. 24, 1997]

§372.111 Límite y mantenimiento de registros del transporte para quienes no reúnan la calidad de miembros.
(a) Límite general del transporte para quien no reúna la calidad de miembro. Ninguna asociación coop-erativa o federación de asociaciones cooperativas puede dedicarse al transporte interestatal de quien no reúna la calidad de miembro a cambio de una contraprestación en ningún año fiscal, que, medido en términos de tonelaje, exceda el total del transporte interestatal del miembro en ese mismo año fiscal.
(b) Registros de transporte interestatal cuando se realiza un transporte de quien no reúne la calidad de miembro. Toda asociación cooperativa o federación de asociaciones cooperativas que realice transporte inter-estatal para quienes no reúnan la calidad de miembros deberá confeccionar y conservar, por un período de por lo menos dos años, registros por escrito de todo el trans-porte interestatal realizado para miembros y para quienes no reúnan la calidad de tal. Estos registros deberán incluir:
(1) Fecha de envío,
(2) Los nombres y las direcciones del consignador y consignatario,
(3) El origen y el destino del envío,
(4) Una descripción de los artículos del envío o carga-mento,
(5) El peso o volumen del cargamento,
(6) Una descripción del equipo utilizado ya sea por número de unidad o por número de licencia y, en caso que este equipo no sea propio, el nombre y la dirección de los dueños y conductores,
(7) El total cobrado,
(8) Una copia de todos los contratos de arren-damiento ejecutados por la asociación cooperativa o la federación de asociaciones cooperativas para obtener los equipos para realizar el transporte, según 49 Cód. de EE.UU. 13506 (a)(5).
(9) Si el transporte que se realiza es
(i) Transporte de un miembro,
(ii) Transporte de quienes no reúnan la calidad de miembros para quienes no reúnan la misma condición y que sean agricultores, asociaciones cooperativas o fed-eraciones.
(iii) Otro transporte de quien no reúna la calidad de miembro, y de ser clase (iii), cómo el transporte fue indi-recto y necesario, según §372.109(a).
[43 RF 2397, ene. 17, 1978; según enmienda: 45 RF 45524, jul. 3, 1980; 62 RF 38036, jul. 16, 1997; 62 RF 49940, sep. 24, 1997.]

§372.113 [Reservado]

§372.115 Mercadería no exenta, según 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(6).

Según 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(6), se estipula una exención a la reglamentación para los automotores utilizados en el translado de ganado, pescados y mer-caderías agrícolas no manufacturadas comunes. Se ha determinado reglamentariamente que ciertas mercad-erías específicas sean no exentas. La decisión adminis-trativa N° 133, que se transcribe a continuación, es una lista de las mercaderías no exentas por ley.

DECISIÓN ADMINISTRATIVA N° 133

LISTA DE MERCADERÍAS NO EXENTAS POR LEY, SEGÚN 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(6)

Grasa animal
Manteca
Frutas y verduras enlatadas
Cera de carnauba importada en planchas o trozos
Ganado vacuno sacrificado
Carbón vegetal
Queso
Carbón
Granos de cacao
Granos de café, tostado o instantáneo
Carne de copra (coco)
Hilo de algodón
Harina o torta de semillas de algodón
Diatomita
Comidas, congeladas
Productos para la industria de producción animal:
Alfalfa
Fardos de alfalfa
Pulpa de remolacha
Molienda de salvado
Carne de copra
Gluten de trigo
- Residuos destilados de granos de trigo, con o sin aditivos solubles
- Carne de pescado
- Maíz descascarillado
- Acemite
- Pastillas de residuos del suelo
- Afrechillo de trigo
- Molienda de trigo

Fertilizante, comercial
Pescado:
Enlatado o salado como tratamiento de conservación
Pescado o camarones cocinados o parcialmente cocinados, congelados o no
Herméticamente sellados en contenedores como tratamiento de conservación
Aceite de pescado
Conservado o tratado para conservarlo, como ahumado, salado, con especias, en vinagre, en salmuera
Laja
Semilla de lino Harina
Productos forestales:
Productos de resina, como trementina
Frutas y frutas silvestres:
- Bananas, frescas, secas, deshidratadas o congeladas
- Enlatados
- Congelados
- Cáscaras de naranjas luego de se exprimidas
- Jugo, fruta, común o concentrado
- Tartas, congeladas
- Conservados, por ej. mermelada
- Puré, frutillas y otros, congelados

Granos:
- Aceites extraídos de granos
- Rosetas de maíz, abiertas
- Arroz, precocido
- Germen de trigo

Ripio
Pelo, puerco u otro animal, producto de la matanza de animales
Heno, endulzado con 3 por ciento de melaza por peso
Fibra de cáñamo

Cuero, verde y salado
Insecticidas
Piedra caliza, agricultura
Ganado:
- Monos
- Caballos de carrera
- Caballos de exhibición
- Animales de zoológico

Leña, aserrada o alisada
Jarabe de arce
Comidas:
- Alfalfa
- Copra
- Semilla de algodón
- Pescado
- Semilla de lino
- Linaza
- Maní
- Semilla de soja

Productos con carne y carne fresca, congelada o enlatada
Leche y crema:
- Chocolatada
- Condensada
- Esterilizada en latas selladas herméticamente

Melazas
Frutas secas (incluyendo maníes):
- Comidas con maní
- Tostadas o hervidas

Aceite, menta
Aceite, extraído de vegetales, granos, semillas, pescados u otros productos
Pieles
Tartas, congeladas
Palomas, de carrera
Pulpa, remolacha
Pulpa, caña de azúcar
Roca, (excepto la roca vesicular quebrada naturalmente para fines decorativos)
Goma, cruda, en atados
Caucho, látex, natural, líquido, al que se le ha extraído el agua y agregado amoníaco
Arena
Semillas:
Aceite extraído de semillas
Pieles, animal
Tierra, cerámicos
Tierra, superficie
Sopa, congelada
Azúcar
Pulpa de caña de azúcar
Azúcar sin refinar
Jarabe, caña
Jarabe, arce
Té
Tabaco:
- Cigarros y cigarrillos
- Homogenizados
- Cigarrillos

Tierra, de superficie
Árboles:
Leños
Verduras:
- Batatas, congeladas
- Enlatadas
- Cocidas

Papas fritas
Aceite, extraído de vegetales
Sopa, congelada
Comida con semillas de soja

Lana importada de un país extranjero
Peluza y partes superiores de la lana
Desperdicio de lana (cardada, hilada, tejida o de tejido de punto)
Hilo de lana

NOTA 1: Según 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(6)(D), todo producto de pescado o marisco enumerado que no sea para el consumo humano se encuentra *exento.*
NOTA 2: Según 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(6)(E), todo alimento de ganado, ave, semillas agrícolas o plan-tas enumerado que se transporta a una planta de pro-ducción agrícola o a una empresa dedicada a la venta a productores agrícolas de los productos utilizados en la producción agrícola se encuentra *exento.*

[53 RF 17707, may. 18, 1988, según enmienda: 62 RF 15421, abr. 1, 1997.]

§372.117 Autotransporte de pasajeros indirecto al transporte aéreo.

(a) **Pasajeros de un viaje aéreo inmediatamente previo o posterior.** El transporte de pasajeros por automotor es indirecto al transporte aéreo siempre que, (1) se destine al transporte de pasajeros que han real-izado o harán viajes aéreos inmediatamente previos o posteriores; y (2) la zona dentro de la cual el autotrans-porte es indirecto al transporte aéreo, salvo que pueda ser individualmente determinado según el art. (c) del presente, no deberá exceder en tamaño al área cir-cundada por un radio de 40 Km. (25 millas) del límite del aeropuerto en el cual los pasajeros arriben o salgan, y por los límites de las zonas comerciales (según lo define la Secretaría) de cualquier municipalidad, donde cualquier parte de ellas se encuentre dentro de un radio de 40 Km. (25 millas). del aeropuerto en cuestión.
(b) **Substitución de transporte aéreo por auto-motor debido a condiciones de emergencia.** El transporte de pasajeros por automotor es indirecto al transporte aéreo si constituye un servicio de substi-tución o reemplazo del servicio aéreo por el automotor, a cargo de la empresa de transporte aéreo en situaciones de emergencia, que surjan de la imposibilidad de la aerolínea de realizar el transporte debido a malas condi-ciones climáticas, fallas en el equipo u otra causa que escape al control de la empresa de transporte aéreo.
(c) **Determinación individual de zonas exentas.** Por iniciativa propia o a pedido de persona interesada y mediante el procedimiento adecuado, la Secretaría podrá determinar si el área dentro de la cual el trans-porte automotor de pasajeros, que surja de un traslado aéreo inmediato anterior o posterior, debe llevarse a cabo, a fin de respetar las disposiciones establecidas en el párrafo (a) del presente, de determinarse individual-mente, con respecto a todo aeropuerto o ciudad particu-lar a la que el aeropuerto preste servicios, y si debería haberse establecido en consecuencia, los límites apropi-ados, que difieran en extensión de éste definido en el párrafo (a)(2) de este artículo.
(d) **Zonas exentas y operaciones —** (1) **Aeropu-ertos Internacionales de Washington, Dulles y Baltimore.** El transporte de pasajeros por automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, que surja de un traslado aéreo inmediato anterior o posterior, entre el Aeropuerto Internacional de Dulles, cerca de Chantilly, Va. y el Aeropuerto Internacional de Baltimore-Washington, cerca de Baltimore, Md., se encuentra par-cialmente exento de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(8)(A).
(2) **Aeropuerto de Savannah, Ga.** El transporte de pasajeros por automotor, dentro del comercio inter-estatal o exterior, que surja de un traslado aéreo inme-diato anterior o posterior, entre el aeropuerto de Savannah, Ga., y todos los puntos de Hilton Head Island, S.C., se encuentra parcialmente exento de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(a)(8)(A).
(3) **Aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago (Chicago, Ill).** El transporte de pasajeros por automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, que surja de un traslado aéreo inmediato anterior o pos-terior, entre el aeropuerto Internacional O'Hare de Chicago, Ill., por una parte y, por la otra, los puntos de Indiana en la autopista U.S. 30 y al norte de ella, y en la autopista Indiana 49, y al oeste de ella, se encuentra parcialmente exento de la reglamentación estipulada en 49 Cod. de EE.UU. 13506(a)(8)(A).

[32 RF 20036, dic. 20, 1967, según enmienda: 37 RF 5252, mar. 11, 1972; 42 RF 10003, feb. 18, 1977; 42 RF 15705; mar. 23, 1977; 62 RF 15421, apr. 1, 1997]

Sección B — Zonas comerciales

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 10321 y 10526, y 5 Cód. de EE.UU. 553.

FUENTE: 41 RF 56653, dic. 29, 1976, a menos que se indique lo contrario. Nueva designación: 61 RF 54708, oct. 21, 1996.

§372.201 Albany, NY.

La zona adyacente a Albany, NY, y comercialmente, una parte de ese ciudad, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común de un trans-porte o cargamento continuo hacia o desde un lugar que exceda esa zona, se encuentra exento parcialmente de la reglamentación estipulada en el Art. 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación a continuación:
(a) La municipalidad misma de Albany, NY.
(b) Todos los puntos con una línea trazada a 12,8 Km. (8 millas) por fuera de los límites municipales de Albany.
(c) Todos los puntos en ese área a más de 12,8 Km. (8 millas) por fuera de los límites municipales de Albany, limitado por una línea como sigue: Comenzando en ese punto en el límite oeste de Cohoes, NY, donde cruza la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, desde allí a lo largo del límite oeste y norte de Cohoes hasta el río Mohawk, desde allí a lo largo de ese río hasta el límite norte del pueblo de Waterford, desde allí a lo largo de los límites norte y este del

pueblo de Waterford hasta el límite norte de la ciudad de Troy (todo lo cual se encuentra incluido bajo la siguiente dis-posición).
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Albany o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del pár-rafo (d) de este artículo.
[41 RF 56653, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997.]

§372.203 Beaumont, Tex.

La zona adyacente a Beaumont, Tex, y comercial-mente, parte de la misma, dentro de la cual el trans-porte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común de un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto por fuera de esa zona, se encuentra exento par-cialmente de las reglamentaciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Beaumont, Tex.
(b) Todos los puntos con una línea trazada a 12,8 Km. (8 millas) por fuera de los límites municipales de Beaumont;
(c) Todos los puntos del Condado de Jefferson y del Condado de Orange, Tex.;
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Beaumont o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[41 RF 56653, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997.]

§372.205 Charleston, S.C.

La zona adyacente a Charleston, S.C., y comercial-mente, parte de ésta, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común de un trans-porte o cargamento continuo hacia o desde un punto por fuera de esa zona, se encuentra exento parcialmente de las reglamentaciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Charleston, S.C.
(b) Todos los puntos con una línea trazada a 9,6 Km. (6 millas) por fuera de los límites municipales de Charleston;
(c) Aquellos puntos del Condado de Charleston, S.C., que no se encuentran dentro de las áreas descriptas en el párrafo (b) de este artículo; y aquellos puntos del Condado de Berkley, S.C., que no se encuentren dentro de las áreas descriptas en el párrafo (b) de este artículo, y que se encuentren al oeste de la autopista 41 Carolina del Sur; y todos los puntos del Condado de Dorchester, S.C.
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y
(c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Charleston o por cualquier otra municipalidad incluida según los términos del párrafo
(d) de este artículo.
[41 RF 56653, dic. 29, 1976, según enmienda: 46 RF 28658, mayo 28, 1981; 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.207 Charleston, W. Va.

La zona adyacente a Charleston, W. Va., comercial-mente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de la zona, se encuentra exento parcial-mente de las reglamentaciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Charleston, W. Va.
(b) Todos los puntos con una línea trazada a 9,6 Km. (6 millas) por fuera de los límites municipales de Charleston;
(c) Aquellos puntos del Condado de Kanawha, W. Va., que no se encuentren dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo; y aquellos puntos del Condado de Putman, W. Va., al sur de la autopista 34 Virginia Oeste.
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad, totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Charleston o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[41 RF 56653, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997.]

§372.209 Lake Charles, La.

La zona adyacente a Lake Charles, La., y comercial-mente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de la zona, se encuentra exento parcial-mente de las reglamentaciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Lake Charles, La.
(b) Todos los puntos con una línea trazada a 9,6 Km. (6 millas) por fuera de los límites municipales de Lake Charles;

(c) Aquellos puntos en Calcasieu Parish, La., que no se encuentran dentro de las áreas descriptas en el pár-rafo (b) de este artículo; y que se encuentran al este de la autopista 27 de Louisiana (sección oeste);
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Lake Charles o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[41 RF 56653, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.211 Pittsburgh, Pa.

La zona adyacente a Pittsburgh, Pa. y comercial-mente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de esa zona, se encuentra exento par-cialmente de las reglamentaciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Pittsburgh, Pa.
(b) Todos los puntos con una línea trazada a 24 Km. (15 millas) por fuera de los límites municipales de Pitts-burgh;
(c) Aquellos puntos del Condado de Allegheny, Pa., que no se encuentran dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo;
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Pittsburgh o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[41 RF 56654, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.213 Pueblo, Colo.

La zona adyacente a Pueblo, Colo y comercialmente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte auto-motor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un trans-porte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de la zona, se encuentra exento parcialmente de las reglamentaciones estipuladas en 49 Cod. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Pueblo, Colo.;
(b) Todos los puntos con una línea trazada a 9,6 Km. (6 millas) por fuera de los límites municipales de Pueblo;
(c) Aquellos puntos del Condado de Pueblo, Colo., que no se encuentran dentro de las áreas descriptas en el párrafo (b) de este artículo;
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad incluida según los términos del pár-rafo (d) de este artículo.
[41 RF 56654, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.215 Ravenswood, W. Va.

La zona adyacente a Ravenswood, W. Va. y comercial-mente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de esa zona se encuentra exento parcial-mente de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Ravenswood, W. Va.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 6,4 Km. (4 millas) por fuera de los límites municipales de Ravenswood;
(c) Aquellos puntos del Condado de Jackson, W. Va., que no se encuentran dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo; y que se encuentran al norte de la autopista 33 U.S.;
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Ravenswood o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[41 RF 56654, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.217 Seattle, Wash.

La zona adyacente a Seattle, Wash. y comercial-mente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de esa zona se encuentra exento parcial-mente de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Seattle, Wash;
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 24 Km. (15 millas) por fuera de los límites municipales de Seattle;
(c) Aquellos puntos del condado de King, Wash., que no se encuentran dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo, y que se encuentran al oeste de una línea, que comienza en la intersección de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, y de la auto-pista 18 Washington, desde allí en dirección norte, a lo largo de la autopista 18 Washington hasta el cruce con la autopista 90 Interestatal, desde allí en dirección oeste, a lo largo de la autopista 90 Interestatal hasta el cruce con la autopista 203 Washington, desde allí en dirección norte, a lo largo de la autopista 203 Washing-ton hasta la línea del condado

de King; y aquellos pun-tos del condado de Snohomish, Wash., que no se encuentran dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo y que se encuentran al oeste de la auto-pista 9 Washington; y aquellos puntos del condado de Kitsap, Wash., que no se encuentran dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo, extendién-dose dentro del área limitada por una línea, que comienza en la intersección de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, y la autopista 3 Washington hasta el límite del Parque Industrial Olympic View/ Aeropuerto del Condado Bremerton-Kitsap, desde allí en dirección oeste, sur, este y norte, a lo largo del límite del Parque Industrial Olympic View/Aeropuerto del condado Bremerton-Kitsap, hasta su cruce con la auto-pista 3 Washington, hasta su intersección con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo.
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Seattle o por cualquier otra munic-ipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[41 RF 56654, dic. 29, 1976, según enmienda: 46 RF 25314, mayo 6, 1981; 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.219 Washington, D.C.

La zona adyacente a Washington D.C., y comercial-mente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte automotor del comercio interestatal o exterior, sin con-trol, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de esa zona, se encuentra exento parcialmente de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Washington, D.C.;
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 24 Km. (15 millas) por fuera de los límites municipales de Washington D.C.
(c) Todos los puntos de los condados de Fairfax y Lou-doun, VA.; y todos los puntos del condado de Prince Wil-liam, VA., incluyendo la ciudad de Manassas, VA. y la ciudad de Manassas Park, VA.;
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Washington, D.C., o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del pár-rafo (d) de este artículo.
[41 RF 56654, dic. 29, 1976, según enmienda: 46 RF 56424, nov. 17, 1981; 62 RF 15422, abr. 1, 1997.]

§372.221 Twin Cities.

A fin de determinar las zonas comerciales mediante la fórmula general población – millaje, según se establece en §372.241, cada una de las siguientes com-binaciones de ciudades será considerada como una única municipalidad:
(a) Con una población igual a la suma de sus pobla-ciones combinadas y
(b) Con límites comprendidos por sus límites corpo-rativos combinados, pasando por alto la porción común de ellos:
(1) Bluefield, Va.-W. Va.
(2) Bristol, Va.-Tenn.
(3) Davenport, Iowa, y Rock Island y Moline, Ill.
(4) Delmar, Del-Md.
(5) Harrison, Ohio-Harrison Oeste, Ind.
(6) Junction City, Ark.-La.
(7) Ciudad de Kansas, Mo. -Ciudad de Kansas, Kans.
(8) Minneapolis-St. Paul, Minn.
(9) St. Louis, Mo.- St. Louis Este, Ill.
(10) Texarkana, Ark.-Tex.
(11) Texhoma, Tex.-Okla.
(12) Union City, Ind.-Ohio.
[41 RF 56654, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997.]

§372.223 Gobiernos consolidados.

La zona adyacente a un gobierno consolidado y com-ercialmente, una parte del mismo, dentro del cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo, hacia o desde un punto por fuera de esa zona se encuentra exento parcialmente de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) Todos los puntos dentro de los límites del gobi-erno consolidado.
(b) Todos los puntos fuera de los límites del gobierno consolidado, que en todo momento estuvieron dentro de la zona comercial de la municipalidad central anterior-mente independiente.
(c) Cuando la población actual de la municipalidad central anteriormente independiente sea identificable, todos los puntos fuera de los límites del gobierno consol-idado, que se encuentren dentro del territorio determi-nado por la fórmula de población-kilómetros más reciente medida desde los límites de la municipalidad central anteriormente independiente
(d) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por el gobierno consolidado o por cualquier otra municipal-idad incluida bajo los términos del párrafo (a), (b) o (c) de este artículo.
[41 RF 56654, dic. 29, 1976, según enmienda: 62 FR 15422, abr. 1, 1997]

§372.225 Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky.

La zona adyacente al Condado Urbano Lexington-Fayatte, Fy y comercialmente, una parte de él, dentro del cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento con-tinuo, hacia o desde un punto por fuera de esa zona, se encuentra exento parcialmente de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a contin-uación:
(a) El mismo Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky.
(b) Todas las otras municipalidades y áreas no incor-poradas dentro de los 8 Km. (5 millas) de la intersección de la Autopista U.S. 27 (Nicholasville Road) con la línea del límite corporativo entre el Condado de Jessamine, Ky. y el Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky.
[39 RF 18769, mayo 30, 1974. Nueva designación: 41 RF 56655, dic. 29, 1976. Nueva designación posterior: 55 RF 42198, oct. 18, 1990, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.227 Syracuse, NY.

La zona adyacente a Syracuse, NY y comercialmente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte auto-motor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo para un cargamento, hacia o desde puntos ubicados por fuera de esa zona, se encuentra exento parcialmente de la reglamentación, incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Syracuse, NY.,
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 16 Km. (10 millas) por fuera de los límites municipales de Syracuse;
(c) Aquellos puntos en los pueblos de Van Buren y Lysander, condado de Onondaga, NY, que no se encuen-tran dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo, pero que se encuentran dentro de un área lim-itada por un línea que comienza en la intersección de la nueva autopista 48 Nueva York con la línea descripta en (b) arriba, desde allí en dirección noroeste, a lo largo de la nueva autopista 48 Nueva York hasta el cruce con la autopista 370 Nueva York, desde allí en dirección oeste, a lo largo de la autopista 370 de Nueva York hasta el cruce de Emerick Rd., desde allí en dirección norte, a lo largo del camino Emerick hasta el cruce con el camino Dunham, desde allí en dirección norte a lo largo del camino Dunham hasta el cruce de la autopista 192 de Nueva York, desde allí en dirección este a lo largo de la autopista 193 de Nueva York hasta el cruce con la nueva autopista 48 de Nueva York, desde allí en dirección norte a lo largo de la nueva autopista 48 de Nueva York hasta el cruce con la autopista 213 de Nueva York, desde allí en dirección este a lo largo de la autopista 213 de Nueva York hasta el cruce con la autopista 213A de Nueva York, desde allí en dirección este a lo largo de la autopista 213A de Nueva York hasta el cruce con la autopista 37 Nueva York, desde allí en dirección sur, a lo largo de la autopista 37 Nueva York hasta su intersec-ción con la línea descripta en el párrafo (b) arriba;
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites del área combinada, que se define en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Syracuse o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[42 RF 44816, sep. 7, 1977. Nueva designación: 55 RF 42198, oct. 18, 1990, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997.]

§372.229 Spokane, Wash.

La zona adyacente a Spokane, WA y comercialmente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte auto-motor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo para un cargamento, hacia o desde puntos ubicados por fuera de esa zona, se encuentra exento parcialmente de las reglamentaciones según 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se com-pone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Spokane, WA.;
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 12,8 Km. (8 millas) fuera de los límites municipales de Spokane;
(c) Todos los puntos dentro de ese área a más de 12,8 Km. (8 millas) por fuera de los límites municipales de Spokane limitados por una línea, que se detalla a continuación: Desde la intersección de la línea descripta en (b) arriba y la autopista 2 U.S., desde allí en dirección oeste, a lo largo de la autopista 2 U.S. hasta el cruce con Brooks Rd., desde allí en dirección sur, a lo largo de Brooks Rd. hasta el cruce con Hallett Rd., desde allí en dirección este, a lo largo de Hallett Rd. hasta su inter-sección con la línea descripta en este artículo;
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Spokane o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos de este artículo.
[45 RF 62085, sep. 18, 1980. Según nueva designación y enmienda: 55 RF 42198, oct. 18, 1990; 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.231 Tacoma, Wash.

La zona adyacente a Tacoma, WA y comercialmente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte auto-motor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo para un cargamento, hacia o desde puntos ubicados por fuera de esa zona se encuentra exento parcialmente de las reglamentaciones según 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se com-pone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Tacoma, WA.;
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 12,8 Km. (8 millas) por fuera de los límites municipales de Tacoma;
(c) Aquellos puntos del condado de Pierce, WA., que no se encuentran dentro del área descripta en el párrafo (b) de este artículo, pero que se encuentran en la auto-pista 162 Washington, comenzando en su intersección con la línea descripta en (b) arriba, que se extiende hasta e incluye Orting, WA y todos los puntos dentro de la zona comercial de Orting.
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites del área combinada, que se define en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Tacoma o por cualquier otra munic-ipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[45 RF 66460, oct. 7, 1980. Nueva designación: 55 RF 42198, oct. 18, 1990, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.233 Chicago, IL.

La zona adyacente a Chicago, IL, y comercialmente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte auto-motor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un carga-mento, hacia o desde esa zona, se encuentra exento par-cialmente de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Chicago, IL.;
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 32 Km. (20 millas) por fuera de los límites municipales de Chicago;
(c) Todos los puntos del condado de Lake, IL.
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites del área combinada, que se define en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[46 RF 11286, feb. 6, 1981. Nueva designación: 55 RF 42198, oct. 18, 1990, según enmienda 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.235 Nueva York, NY.

La zona adyacente a Nueva York, NY, y comercial-mente, una parte de ella, dentro de la cual el transporte automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un car-gamento, hacia o desde los puntos ubicados por fuera de esa zona, se encuentra exento parcialmente de la reglamentación según 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1), incluye y se compone de todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Nueva York, NY;
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 32 Km. (20 millas) fuera de los límites municipales de Nueva York, NY;
(c) Todos los puntos del condado de Morris, NJ;
(d) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas, que se definen en los párrafos (b) y (c), y
(e) Todos los de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o así rodeada, salvo por un límite hídrico, por la municipalidad de Nueva York o por cualquier otra municipalidad incluida bajo los términos del párrafo (d) de este artículo.
[50 RF 34478, ago. 26, 1985. Nueva designación: 55 RF 42198, oct. 18, 1990, según enmienda 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.237 Condados de Cameron, Hidalgo, Starr, y Willacy, TX.

(a) El transporte dentro de una zona comprendida por los condados de Cameron, Hidalgo, Starr y Willacy, TX, realizado por empresas de autotransporte de bienes, dentro del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un carga-mento hacia o desde los puntos que se encuentran fuera de esa zona, se encuentra exento parcialmente de la reglamentación estipulada en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1).
(b) Con el alcance que las zonas comerciales de las municipalidades que se encuentran dentro de los cuatro condados (según se establece en 49 CRF 372.241), se extiendan fuera de los límites de esta zona de cuatro condados, las áreas de esas zonas comerciales serán con-sideradas parte integrante de la zona y parcialmente exentas de la reglamentación establecida en 49 Cód. de EE.UU. 13506(b)(1).
[51 RF 1815, ene. 15, 1986. Nueva designación: 55 RF 42198, oct. 18, 1990, según enmienda: 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.239 Definiciones.

A los fines de este capítulo, se definen los siguientes términos:
(a) **Municipalidad** — se refiere a cualquier ciudad, pueblo, villa o división municipal que haya sido creado(a) por ley legislativa especial o que haya sido, por el contrario, individualmente incorporado(a) o regis-trado(a) conforme las leyes estatales generales, o que sea reconocido(a) como tal, de conformidad con la Con-stitución o por las leyes del Estado donde se encuentre, y que cuente con gobierno local. No incluye un pueblo del distrito, o del tipo de Nueva Inglaterra.
(b) **Municipales contiguas** — se refiere a las municipalidades, según se definen en el párrafo (a) de este artículo, que tienen en algún punto un límite municipal o corporativo en común.
(c) **Área no incorporada** — significa cualquier área que no se encuentre dentro de los límites corpora-tivos o municipales de cualquier municipalidad, según se define en el párrafo (a) de este artículo.
[32 FR 20048, dic. 20, 1967]

§372.241 Zonas comerciales determinadas en gen-eral, con excepciones

La zona comercial de cada municipalidad de los EE.UU., con las excepciones indicadas en la nota al final de este artículo, dentro de la cual el transporte de pasa-jeros o bienes, que circula dentro del comercio inter-estatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un cargamento o transporte continuo, hasta o desde un punto sin esa zona, que se encuentra exenta de todas las disposiciones establecidas en 49 Cód. de EE.UU., subtítulo IV, Cap. B, deberá considerarse com-prendida por:
(a) La misma municipalidad, en adelante denomi-nada, municipalidad base;
(b) Todas las municipalidades contiguas a la munici-palidad base;
(c) Todas las otras municipalidades y todas las áreas no incorporadas dentro de los EE.UU. que sean adya-centes a la municipalidad base según se indica a contin-uación:
(1) Cuando la municipalidad base tiene una población menor a 2.500, todas las áreas no incorpora-das dentro de los 4,8 Km. (3 millas) de sus límites corpo-rativos y todas las de cualquier otra municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 4,8 Km. (3 millas) de los límites corporativos de la munici-palidad base,
(2) Cuando la municipalidad base tiene una población de 2.500, y menor de 25.000, todas las áreas no incorporadas dentro de los 6,4 Km. (4 millas)

kilómetros de sus límites corporativos y todas las de cualquier otra municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 6,4 Km. (4 millas) de los límites corporativos de la municipalidad base.
(3) Cuando la municipalidad base tiene una población de 25.000 y menor de 100.000, todas las áreas no incorporadas dentro de los 9,6 Km. (6 millas) de sus límites corporativos y todas las de cualquier otra munic-ipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 9,6 Km. (6 millas) de los límites corporativos de la municipalidad base, y
(4) Cuando la municipalidad base tiene una población de 100.000, y menor de 200.000, todas las áreas no incorporadas dentro de los 12,8 Km. (8 millas) de sus límites corporativos y todas las de cualquier otra municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 12,8 Km. (8 millas) de los límites corpora-tivos de la municipalidad base.
(5) Cuando la municipalidad base tiene una población de 200.000, y menor de 500.000, todas las áreas no incorporadas dentro de los 16 Km. (10 millas) de sus límites corporativos y todas las de cualquier otra municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 16 Km. (10 millas) de los límites corpora-tivos de la municipalidad base.
(6) Cuando la municipalidad base tiene una población de 500.000, y menor de 1 millón, todas las áreas no incorporadas dentro de los 24 Km. (15 millas) de sus límites corporativos y todas las de cualquier otra municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 24 Km. (15 millas) de los límites corpora-tivos de la municipalidad base.
(7) Cuando la municipalidad base tiene una población de 1 millón o más, todas las áreas no incorpo-radas dentro de los 32 Km. (20 millas) de sus límites corporativos y todas las de cualquier otra municipal-idad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 32 Km. (20 millas) de los límites corporativos de la municipalidad base, y
(d) Todas las municipalidades totalmente rodeadas, o así rodeadas, salvo por un límite hídrico, por la munic-ipalidad base, por cualquier municipalidad contigua a ella, o por cualquier municipalidad adyacente a ella, que se incluyan en la zona comercial de esa municipal-idad base, según las disposiciones establecidas en el párrafo (c) de este artículo.
NOTA: A excepción de: Las municipalidades cuyas zonas comerciales hayan sido o son, en adelante, deter-minadas de manera individual o especial.

32 RF 20048, dic. 20, 1967, según enmienda 34 RF 9870, jun. 26, 1969; 34 RF 15482, oct. 4, 1969; 41 RF 56655, dic. 29, 1976; 62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.243 Distancias de control y datos poblacion-ales.

Al aplicar §372.241:
(a) Se usarán distancias de líneas aéreas o millajes sobre los límites corporativos de las municipalidades.
(b) Se considerará que la población de cualquier municipalidad es la cifra más alta para esa municipal-idad indicada en cualquier censo decenal, a partir del censo decenal de 1940, (inclusive).
(c) La contracción de los límites municipales no alterará el tamaño de las zonas comerciales.
[32 RF 20040, dic. 20, 1967, según enmienda 37 RF 15701, ago. 4, 1972; 50 RF 10233, mar. 14, 1985; 62 RF 15422, abr. 1, 1997.]

Sección C — Áreas terminales

NORMAS APLICABLES: 49 Stat. 543, 544 y 546, según enmienda; 49 Cód. de EE.UU. 302, 303, 304.

FUENTE: 32 RF 20049, dic. 20, 1967, a menos que se indique lo contrario. Nueva designación: 61 RF 54708, oct. 21, 1996.

§372.300 Distancias y datos poblacionales.

Al aplicar la presente sección, las distancias y los datos poblacionales se determinarán de la misma man-era como se especifica en 49 CRF 372.243. Ver también definiciones en 49 CRF 372.239.

[62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.301 Á re as te rmina l es de e m pr esa s d e autotransporte y agentes de carga en las municipalidades donde se presta el servicio.
El área de la terminal según el significado estipulado en 49 Cód. de EE.UU. 13503 de cualquier empresa de autotransporte de bienes o agentes de carga, según 49 Cod. de EE.UU., Subtítulo IV, Cap. B, que se encuentre en cualquier municipalidad autorizada a recibir el ser-vicio de esa empresa de autotransporte de bienes o empresa de autotransporte de pasajeros por el trans-porte express o de agentes de carga, dentro de la cual el transporte realizado por empresa de autotransporte al prestar servicios de transferencia, recolección o entrega puede ser realizado por, o para, esa empresa de autotransporte de bienes o ese agente de carga sin el acatamiento a las disposiciones estipuladas en 49 Cod. de EE.UU., Subtítulo IV, Cap. B, consiste de, e incluye, todos los puntos o lugares, que se encuentran:
(a) Dentro de la zona comercial, según lo define La Comisión de esa municipalidad, y
(b) No fuera de los límites de la autorización para funcionar de esa empresa de autotransporte de bienes o de ese agente de carga.
[62 RF 15422, abr. 1, 1997]

§372.303 Á re as te rmina l es de e m pr esa s d e autotransporte y agentes de carga en las comu-nidades no incorporadas donde se presta el servicio.

El área de la terminal, según el significado establec-ido en 49 Cód. de EE.UU. 13503, de cualquier empresa de autotransporte de bienes, según 49 Cód. de EE. UU. subtítulo IV, Cap. B, o de cualquier agente de carga, según subtítulo IV, Cap. B, Cód. de EE.UU., en cual-quier comunidad no incorporada, que posea una oficina de correo, que lleve el mismo nombre, que se encuentre autorizada a recibir el servicio de esa empresa de autotransporte de bienes o empresa de autotransporte de pasajeros, en el transporte express o de agentes de carga, dentro de la cual el transporte realizado por la empresa de autotransporte al prestar servicios de trans-ferencia, recolección o entrega, pueda ser realizado por, o para, esa empresa de autotransporte de bienes o ese agente de carga, sin el acatamiento a las disposiciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU., subtítulo IV, Cap. B, se compone de:
(a) Todos los puntos de los EE.UU. que se encuentran dentro de los límites de la autorización para funcionar otorgada a la empresa de autotransporte de bienes

o al agente de carga en cuestión, y dentro de los 4,8 Km. (3 millas) de la oficina de correo, que se encuentre en ese punto no incorporado autorizado, si tiene una población menor de 2.500, dentro de los 6,4 Km. (4 millas), si tiene una población de 2.500 y menor de 25.000, o dentro de los 9,6 Km. (6 millas), si tiene una población de 25.000 o más;
(b) Todos los de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre incluida, según (a) de este artículo; y
(c) Cualquier municipalidad totalmente rodeada por cualquier municipalidad incluida bajo el párrafo (b) de este artículo, o tan rodeada enteramente, salvo por un límite hídrico.
[32 RF 20049, dic. 20, 1967, según enmienda 41 RF 56655, dic. 29, 1976; 51 RF 44297, dic. 9, 1986; 62 RF 15423, abr. 1, 1997; 67 RF 61818, oct. 2, 2002]

CAPÍTULO 373 — RECIBOS Y FACTURAS

Sección A — Recibos y facturas de la empresa de autotransporte.

§373.101 Conocimientos de embarque de la empresa de autotransporte.
§373.103 Facturas de gastos.
§373.105 Paquetes de bajo valor.

Sección B — Agentes de carga; conocimientos de embarque

§373.201 Conocimientos de embarque de la empresa de autotransporte

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13301 y 14706; 49 CRF 1.73.

Sección A — Recibos y facturas de la empresa de autotransporte

NORMAS APLICABLES: 5 Cód. de EE.UU. 553, 49 Cód. de EE.UU. 721 (a), 13710, 14122.
FUENTE: 55 RF 11198, mar. 27, 1990, a menos que se especifique lo contrario. Nueva designación 61 RF 54708, oct. 21,1996.

§373.101 Conocimientos de embarque de la empresa de autotransporte.
Toda empresa de transporte público deberá emitir un recibo o conocimiento de embarque por los bienes a transportar en el comercio interestatal o extranjero, que deberá contener la siguiente información:
(a) Nombres del consignador y consignatario.
(b) Puntos de origen y destino.
(c) Cantidad de paquetes.
(d) Descripción del flete o carga transportada.
(e) Peso, volumen o medida de la carga transportada (de ser aplicable la calificación de la misma).
La empresa de transporte deberá llevar un registro de esta información, según se establece en 49 CRF Cap. 379.
[55 RF 11198, mar. 27, 1990, según enmienda 56 RF 30874, jul. 8, 1991; 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§373.103 Facturas de gastos.
(a) **Bienes.**
Toda empresa de transporte público deberá emitir una factura de gastos o de transporte de carga por cada cargamento transportado, la que deberá contener la siguiente información:
(1) Nombres del consignador y consignatario (excepto en un cargamento reconsignado, no indicar el nombre del consignador original).
(2) Fecha de embarque.
(3) Puntos de origen y destino (excepto en el carga-mento reconsignado, no indicar el punto de embarque original, a menos que el consignatario final se haga cargo de los gastos desde ese punto).
(4) Cantidad de paquetes.
(5) Descripción de la carga transportada.
(6) Peso, volumen o medida de la carga transportada (de ser aplicable a la calificación de la misma).
(7) Tarifa(s) exacta(s) tasada(s).
(8) El total de los costos a pagar, incluyendo la natu-raleza y el monto de cualquier gasto por servicio espe-cial y los lugares en donde se prestó tal servicio.
(9) Recorrido y nombre de cada empresa de trans-porte que participe en el mismo.
(10) Punto(s) de transbordo a través del cual se transfirió el cargamento.
(11) Dirección del remitente o dirección de la sede principal del emisor de la factura.
Se le deberá otorgar la factura original de gastos o de transporte al cargador o al destinatario que se encuen-tre a cargo de los gastos y el transportista deberá tener una copia, según 49 CRF Cap. 379. Si la factura se transmite electrónicamente (en caso de que haya sido acordado por el transportista y el pagador), se deberá entregar una copia de recibo al pagador contra pago.
(b) **Servicio de charter.** Toda empresa de autotransporte público de pasajeros, que preste servi-cios de charter, deberá emitir una factura de gasto con la siguiente información:
(1) Número de serie, que consiste en uno de una serie de números consecutivos asignados por adelantado e impresos en la factura.
(2) Nombre del transportista o empresa de trans-porte.
(3) Nombres del pagador y empresa, de existir, para los cuales se realiza el transporte.
(4) Fecha(s) en que se realizó el transporte.
(5) Origen, destino y recorrido general del viaje.
(6) Identificación y cantidad de asientos de cada vehículo utilizado.

(7) Cantidad de personas transportadas.
(8) Kilometraje (millaje) por los cuales se establecen los costos, incluyendo todo kilometraje (millaje) sin carga o o sin cargo para pasajeros, indicados separada-mente.
(9) Tarifas aplicables por kilómetro (milla), hora, día u otras unidades.
(10) Gastos detallados del transporte, incluyendo servicios y tarifas especiales.
(11) Total de costos liquidables y cobrados.
El transportista deberá llevar una copia de todas las facturas de gastos emitidas durante el período establec-ido en 49 CRF Cap. 379. Si por alguna razón, se arruin-ara, anulara o inutilizara cualquier factura de gastos, se deberá mantener una copia o registro por escrito de su disposición por un período similar al anteriormente mencionado.

[55 RF 11198, mar. 27, 1990,según enmienda 59 RF 2303, ene. 14, 1994; 61 RF 19860, mayo 3, 1996; 62 RF 15423, abr.1, 1997]

§373.105 Paquetes de bajo valor.

El transportista y el cargador podrán optar por renunciar a las disposiciones anteriormente menciona-das y utilizar un registro de libros o sistema de documentación más moderno para la distribución de paquetes de “bajo valor”, lo que incluya la opción de transportar dichos paquetes, según las disposiciones establecidas en 49 Cód. de EE.UU. 14706(c). En última instancia, el cargador será responsable de determinar qué paquetes se considerarán de bajo valor. Una pauta útil para esta determinación es un valor de factura menor o igual que el costo de preparación de una demanda por daños o pérdidas.
[55 RF 11198, mar. 27, 1990. Nueva designación 61 RF 54708, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr.1, 1997]

Sección B — Agentes de carga; conocimientos de embarque

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 10701, 10702, 10730, 10741, 10766, 10927, 11101 y 11707.

§373.201 Conocimientos de embarque para los agentes de carga.

Todo agente de carga de enseres domésticos (del inglés, HHGFF) que preste servicios de transporte den-tro del comercio interestatal, deberá emitir al cargador los conocimientos de embarque, que cubran el trans-porte desde su punto de origen hasta su destino final. Cuando una empresa de transporte público reciba la carga en el lugar de origen y emita un recibo de ella en forma, y con una nota que refleje el nombre del HHGFF, éste al recibir el cargamento en la estación “*on line*” o de consolidación, deberá emitir un conocimiento de embarque en forma a la fecha en que el transportista reciba el cargamento.

[55 RF 11201, mayo 27, 1990. Nueva designación 61 RF 54708, oct. 21, 1996]

CAPÍTULO 374 — REGLAMENTACIONES DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS

Sección A — Discriminación en el funcionamiento de las empresas interestatales de transporte público de pasajeros
§374.101 Discriminación prohibida.
§374.103 Aviso a imprimir en boletos.
§374.105 Discriminación en las instalaciones de la terminal.
§374.107 Aviso a colocar en las instalaciones de la terminal.
§374.109 Transportistas no eximidos de obligaciones existentes.
§374.111 Informes de impedimentos en las reglamentaciones.
§374.113 Definiciones.

Sección B — Restricción de fumar en los vehículos de las empresas interestatales de transporte de pasajeros
§374.201 Prohibición de fumar en los vehículos de las empresas interestatales de transporte de pasajeros.

Sección C — Adecuación del servicio de las empresas interurbanas de transporte público de pasajeros
§374.301 Campo de aplicación.
§374.303 Definiciones.
§374.305 Boletos e información.
§374.307 Servicio de equipaje.
§374.309 Instalaciones de la terminal.
§374.311 Responsabilidad del servicio.
§374.313 Equipamiento.
§374.315 Transporte de pasajeros con discapacidades.
§374.317 Identificación del ómnibus y conductor.
§374.319 Eximisión de las disposiciones.

Sección D — Avisos y procedimientos para la declaración de exceso de valor del equipaje
§374.401 Limitaciones mínimas permisibles de responsabilidad por equipajes.
§374.403 Aviso de posibilidad del pasajero para declarar el exceso de valor del equipaje.
§374.405 Declaración de exceso de valor del equipaje.

Sección E — Derechos indirectosdel charter

§374.501 Campo de aplicación.
§374.503 Autorización.
§374.505 Excepciones.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13301 y 14101; 49 CRF 1.73.

Sección A — Discriminación en el funcionamiento de las empresas interestatales de transporte público de pasajeros

FUENTE: 36 RF 1338, ene. 28, 1971, a menos que se indique lo contrario. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996.

§374.101 Discriminación prohibida.

Ninguna empresa de transporte público de pasajeros, según 49 Cód. de EE.UU, Sublibro IV, Cap. B, hará fun-cionar un vehículo automotor dentro del comercio inter-estatal o exterior cuya disponibilidad de asientos se base en raza, color, credo o nacionalidad.

[36 RF 1338, ene. 28, 1971. Nueva designación; 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.103 Aviso a imprimir en boletos.

Toda empresa de transporte público de pasajeros, según 49 Cód. de EE.UU., Sublibro IV, Cap. B, deberá hacer que se imprima en todos los boletos vendidos por ella para transportar en cualquier vehículo, que circule dentro del comercio interestatal o exterior, un aviso completamente legible que rece: “La disponibilidad de asientos en los vehículos que circulan dentro del comer-cio interestatal o exterior no harán distinción de raza, color, credo o nacionalidad.”

NOTA: La siguiente interpretación de lo dispuesto en §374.103 (anteriormente §1055.2) aparece en 27 RF 230, ene. 9, 1962:

Las palabras “La disponibilidad de asientos en los vehículos que circulen en el comercio interestatal o exterior no harán distinción de raza, color, credo o nacionalidad”, deberán apare-cer en el frente de cada boleto que esté dentro del alcance del artículo. Si el boleto contiene diferentes partes o consiste de elementos adicionales, como cupones, talones de identificación
o cheques, será suficiente a los fines del §374.103, que el aviso aparezca sólo una vez en el boleto y se ubique en el frente de la sección del boleto que conservará el pasajero.

[36 RF 1338, ene. 28, 1971. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.105 Discriminación en las instalaciones de la terminal.

Ninguna empresa de transporte público de pasajeros, según 49 Cód. de EE.UU., Sublibro IV, Cap. B, que cir-cule dentro del comercio interestatal o exterior deberá brindar, mantener acuerdos, utilizar, poner a dis-posición, adherirse a cualquier convenio de disponibil-idad, o respetar cualquier práctica que involucre la disponibilidad de cualesquiera de las instalaciones de la terminal que funcionen, se dispongan o mantengan de esa forma comprometiendo la separación de cualquier porción de la misma, el uso de la misma según la raza, color, credo o nacionalidad.

[36 RF 1338, ene. 28, 1971. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.107 Aviso a colocar en las instalaciones de la terminal.

Ninguna empresa de transporte público de pasajeros, según 49 Cód de EE.UU., Sublibro IV, Cap. B, que cir-cule dentro del comercio interestatal o exterior, deberá utilizar cualquier instalación de la terminal, que no exhiba notoriamente y totalmente visible al público, un aviso totalmente legible o un cartel con el texto completo de estas reglamentaciones. Dicha señal o cartel deberá tener la siguiente leyenda: “Aviso público: Reglamenta-ciones aplicables a los vehículos y a las instalaciones de la terminal de las empresas interestatales de transporte público de pasajeros, por orden de la Secretaría, Minis-terio de Transporte de los EE.UU.”

[36 RF 1338, ene. 28, 1971. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr.1, 1997]

§374.109 Transportistas no eximidos de obliga-ciones existentes.

Nada estipulado por esta reglamentación deberá interpretarse para eximir a empresa interestatal de transporte público de pasajeros alguna, según 49 Cód. de EE.UU., Sublibro IV, Cap. B, de cualquiera de sus obligaciones conforme la **Ley de Comercio Inter-estatal** o su(s) certificado(s) de conveniencia y necesidad pública.
[36 RF 1338, ene. 28, 1971. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.111 Informes de impedimentos en las reglamentaciones.

Toda empresa de transporte público de pasajeros, según 49 Cód. de EE.UU. Sublibro IV, Cap. B, que cir-cule dentro del comercio interestatal o exterior deberá informar a la Comisión, dentro de los quince (15) días de transcurrido el hecho, todo impedimento interpuesto por cualquier persona, municipalidad, condado, distrito, Estado, o cuerpo político contra el cumplimiento de los requisitos de las reglamentaciones del presente capítulo. Este informe deberá incluir una declaración sobre la medida que el transportista haya tomado para eliminar cualquier impedimento en cuestión.

[36 RF 1338, ene. 28, 1971. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.113 Definiciones.

A los fines de estas reglamentaciones se definen los siguientes términos y frases:
(a) **Instalaciones de la terminal** Según se utiliza en estas reglamentaciones, el término “instalaciones de la terminal” se refiere a todas las instalaciones, incluy-endo la sala de espera, baños, comedores, bares y bol-eterías, que la empresa de transporte público ponga a disposición de los pasajeros de un automotor que circule dentro del comercio interestatal y exterior como una parte habitual de su servicio de transporte.
(b) **Separación** Según se utiliza en §374.103, el término “separación” incluye, entre otras cosas, la exhibición de todo aviso que indique que cualquier sec-ción de las instalaciones de la terminal se encuentra separada, asignada, restringida, ofrecida, disponible, utilizada, o que de otro modo distinga según raza, color, credo o nacionalidad.
[36 RF 1338, ene. 28, 1971. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

Sección B — Restricción de fumar en los vehículos de las empresas interestatales de transporte de pasajeros

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 10101, 10102, 10321, 10922, 11101 y 5 Cód. de EE.UU. 553.

§374.201 Prohibición de fumar en los vehículos de las empresas interestatales de transporte de pasajeros.
(a) Toda empresa de autotransporte público de pasa-jeros, según 49 Cód. de EE.UU., Sublibro IV, Cap. B, deberá prohibir fumar (portar entre otros, cigarros, cigarrillos o pipas encendidas) dentro de los vehículos que transportan pasajeros en servicios regulares o espe-ciales dentro del comercio interestatal.
(b) El transportista deberá tomar las medidas nece-sarias para asegurar que se prohiba fumar a pasajeros, conductores y otros empleados en violación del presente artículo. Estas medidas deberán incluir el aviso apropiado a los pasajeros, exhibir el símbolo internacional de prohibido fumar y la colocación de avisos en todos los vehículos que transporten pasajeros, con letras de color fuerte que contrasten con el fondo y de tamaño, forma y color tal que resulten totalmente legibles. Los avisos y carteles deberán exhibirse y mantenerse de tal manera que se conserven legibles y deberán indicar que fumar está prohibido por normativa federal.
(c) Las disposiciones del párrafo (a) de este artículo no deberán aplicarse a los charters, según se define en §374.503, del presente capítulo.

[56 RF 1745, ene. 17, 1991. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr.1, 1997.]

Sección C — Adecuación del servicio de las empresas interurbanas de transporte público de pasajeros

NORMAS APLICABLES: 5 Cód. de EE.UU. 553 y 559 49 Cód. de EE.UU. y 10102, 10321, 10701, 10702-10705, 10708, 10721, 10722, 10723, 10724, 10730, 10741, 10761, 10762, 10764, 10922, 11101, 11141-11145, 11701, 11702, 11707, 11708, 11901, 11904, 11906, 11909, 11910 y 11914 49.

FUENTE: 55 RF 11199, mar. 27, 1990, a menos que se especi-fique lo contrario. Nueva designacion: 61 RF 54709, oct. 21, 1996.

§374.301 Campo de aplicación.

Las presentes normas rigen sólo a las empresas de autotransporte público de pasajeros que funcionan en recorridos regulares.

§374.303 Definiciones.

(a) **Transportista** — se refiere a una empresa de transporte público de pasajeros.
(b) **Ómnibus** — se refiere a un vehículo que trans-porta pasajeros, independientemente del diseño o dis-ponibilidad de asientos, utilizado la circulación autorizada de un transportista.
(c) **Instalaciones** — se refiere a cualquier estruc-tura ofrecida por un transportista o para el mismo, en la cual o cerca de la cual los ómnibus hacen ascender o descender a los pasajeros.
(d) **Terminal** — se refiere a una instalación que el transportista utiliza, principalmente para suministrar a los pasajeros servicios de transporte.
(e) **Estación** — se refiere a una instalación, difer-ente de la terminal, que el transportista utiliza para hospedar a los pasajeros.
(f) **Servicio** — se refiere al transporte de pasajeros entre los puntos o rutas autorizados.
(g) **Transporte con servicio de traslado** — se refiere al transporte de pasajeros principalmente entre puntos a no más de 100 millas aéreas de distancia y sin conexión de ómnibus, o servicios de interlínea desde o hasta puntos más lejanos a las 100 millas aéreas. Las características comunes del servicio de traslado incluyen tarifas reducidas, boletos de viajes múltiples y abonos de traslado durante las horas pico de la mañana y noche.
(h) **Equipaje** — se refiere a los bienes que un pasa-jero lleva consigo para uso personal o su conveniencia.
(i) **Baños** — se refiere a un compartimiento en un ómnibus y/o terminal equipado con un inodoro, lavato-rio, jabón o una alternativa razonable, espejo, cesto para basura y papel higiénico.

§374.305 Boletos e información.
(a) **Servicio de información.** (1) Durante las horas comerciales en cada terminal o estación, se deberé brin-dar información sobre horarios, boletos, tarifas, equi-paje y otros servicios que ofrezca el transportista.
(2) Los representantes y el personal de las empresas de transporte que vendan u ofrezcan vender boletos, o que brinden información sobre los boletos y servicios de la empresa, deberán ser competentes y estar informa-dos adecuadamente.
(b) **Servicio de información telefónica.** Toda instalación donde se expendan boletos deberá brindar información telefónica al público viajante, incluyendo horarios de los ómnibus e información de las tarifas actualizadas cuando se encuentren habilitadas para la venta de boletos.
(c) **Horarios.** Se deberá brindar al público los horar-ios de los recorridos regulares, en forma impresa en todas las instalaciones donde se vendan boletos para utilizar esos servicios. El cronograma de horarios deberá indicar los lugares a lo largo del recorrido del transportista donde se encuentran las instalaciones, los puntos de origen y destino de los viajes en ómnibus. Cada horario deberá indicar la hora de llegada o salida para cada punto mencionado.

(d) **Devolución de boletos.** Todo transportista deberá reembolsar los boletos no utilizados a pedido del interesado, en relación con la tarifa en vigencia, en todos los lugares donde se expendan boletos, y dentro de los 30 días siguientes al pedido.
(e) **Anuncios.** Ningún ómnibus con cronograma de horarios (excepto el servicio de traslado) podrá abando-nar la terminal o estación hasta tanto se anuncie públi-camente el punto de salida y abordaje. El anuncio deberá darse por lo menos 5 minutos antes de la salida inicial y antes de las salidas desde los lugares donde el ómnibus tiene programado detenerse durante más de 5 minutos.

§374.307 Servicio de equipaje.
(a) **Procedimientos de control.** (1) Las empresas deberán emitir recibos, los que podrán formalizarse en boletos pre-impresos para todo el equipaje controlado por el servicio.
(2)(i) Si el servicio de control del equipaje no se brinda al costado del ómnibus, todo el equipaje contro-lado en el mostrador de acceso, por lo menos 30 minutos y no más de una hora antes del horario de salida, deberá transportarse en el mismo horario que el pasajero con boleto.
(ii) Si el servicio de control de equipaje se ofrece al costado del ómnibus, los pasajeros que hagan controlar sus equipajes en el mostrador de acceso a menos de 30 minutos antes de la salida programada, serán notifica-dos que sus equipajes posiblemente no viajen en el mismo horario que ellos. Dicho equipaje deberá entonces ubicarse en el próximo ómnibus disponible que se dirija al mismo destino. Todo equipaje controlado al costado del ómnibus durante el embarque, o en ubica-ciones alternativas que se brindanen a tal fin, deberá transportarse en el mismo horario que el pasajero con boleto.
(b) **Seguridad del equipaje.** Todo equipaje contro-lado deberá ubicarse en un área segura o controlada prohibida al público. El equipaje listo para embarcar no deberá quedar sin control.
(c) **Responsabilidad por equipajes.** (1) Ninguna empresa deberá liberarse totalmente de su responsabil-idad por los artículos entregados como equipaje contro-lado, a menos que dichos artículos hayan sido exceptuados por la Secretaría. (Otra responsabilidad está sujeta a la sección D del presente capítulo). Se deberá colocar un aviso notoriamente visible que enu-mere los artículos exceptuados en cada ubicación donde se acepte el equipaje a controlar.
(2) Las empresas podrán negarse a aceptar equipaje controlado y, de aceptarse sin conocimiento, podrán deslindar responsabilidad por pérdidas o daños de los siguientes artículos:
(i) Artículos cuyo transporte como equipaje contro-lado esté prohibido por ley o reglamentaciones;
(ii) Artículos frágiles o perecederos, artículos cuyas dimensiones exceden las limitaciones de tamaño en las tarifas de la empresa; recipientes con artículos adheridos o salientes, armas y materiales de olor desagradable;
(iii) Dinero; y
(iv) Todos aquellos artículos que la Secretaría exime a pedido del transportista.
(3) Las empresas no necesitarán ofrecer cobertura por exceso de valor en los artículos de valor extraordi-nario (entre otros, instrumentos negociables, títulos de crédito, manuscritos, publicaciones únicas, documentos, joyas y relojes.)
(d) **Cargamentos rápidos.** El pasajero y su equi-paje siempre tendrán prioridad sobre los cargamentos rápidos.
(e) **Equipaje en destino.** Todo equipaje deberá estar disponible al pasajero dentro de un tiempo razon-able que no exceda los 30 minutos luego del arribo al destino del pasajero. De no ser así, la empresa deberá entregar el equipaje en la dirección local del pasajero quedando los gastos de envío a cargo de la empresa de transporte.
(f) **Equipaje perdido o demorado.** (1) El equipaje controlado que no pueda ser ubicardo dentro de la hora siguiente al arribo del ómnibus, en el cual se suponía que debía ser transportado, deberá considerarse per-dido. El transportista deberá notificar al pasajero en ese momento y proporcionarle un formulario de rastreo apropiado.
(2) Todo transportista deberá poner a disposición en cada boletería y mostrador de equipajes un formulario apropiado para rastrear y registrar reclamos por equi-paje extraviado o mal ubicado. El formulario se deberá completar por duplicado y estar firmado por el pasajero y el representante de la empresa de autotransporte. La empresa de autotransporte o su representante deberá recibir el formulario original firmado, junto con toda documentación necesaria e información adicional y el comprobante del reclamo, por el cual se deberá entregar un recibo. El pasajero deberá conservar el duplicado del mecionado formulario.
(3) La empresa deberá prestar esfuerzos inmediatos y diligentes para recuperar el equipaje extraviado.
(4) El pasajero podrá llenar un formulario de rastreo de equipaje no controlado y extraviado. La empresa de autotransporte deberá enviar el equipaje no controlado recuperado a la terminal o estación más cercana a la dirección indicada en el formulario de rastreo y deberá notificar al pasajero que el equipaje será retenido hasta que el mismo sea reclamado.
(g) **Composición de reclamos.** Sin perjuicio de lo dispuesto en 49 CRF 370.9, si no se encuentra el equi-paje controlado extraviado dentro de los 15 días, la empresa deberá tramitar inmediatamente la causa como reclamo. La fecha en que la empresa de autotrans-porte o su representante reciba el formulario de rastreo, será el primer día del plazo de 60 días en el que se deberá resolver el reclamo mediante ofrecimiento firme de acuerdo de crédito o por escrito, explicando el rechazo del reclamo.
[55 RF 11199, mar. 27, 1990. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.309 Instalaciones de la terminal.

(a) **Seguridad del pasajero.** Todas las terminales y estaciones deben brindar seguridad adecuada a los pasajeros y empleados y ser patrulladas regularmente.
(b) **Instalaciones externas.** Aquellas terminales y estaciones que se encuentren cerradas al momento en que los ómnibus estén programados para llegar o partir, deberán disponer, en la medida de lo posible, de un telé-fono público, iluminación externa, publicación de crono-gramas de horarios, refugios cubiertos, información sobre alojamientos locales y números de teléfono de ser-vicios de taxi y policía.
(c) **Mantenimiento.** Las terminales debrán estar limpias.

§374.311 Responsabilidad del servicio.

(a) **Horarios.** Las empresas deberán establecer horarios que puedan cumplirse de manera razonable, incluyendo conexiones en los lugares de empalme, para brindar un buen servicio en todos los puntos autoriza-dos.
(b) **Continuidad del servicio.** Ninguna empresa deberá cambiar una ruta habitual existente sin antes presentar una notificación por escrito ante la división de la FMCSA. La empresa deberá exhibir claramente una copia de dicho anuncio en cada instalación y en cada ómnibus involucrado. Dicho aviso deberá

exhibirse durante un tiempo razonable antes de que entre en vigencia y deberá incluir el nombre de la empresa de autotransporte, una descripción del cambio de horario propuesto, la fecha de entrada en vigencia del mismo, las razones del cambio, la disponibilidad de servicios alternativos y el nombre y dirección del representante de la empresa de autotransporte que los pasajeros puedan contactar.
(c) **Interrupciones del viaje.** La empresa deberá mitigar, en la medida de lo posible, todo inconveniente que le ocasione al pasajero la interrupción del servicio de transporte.
(d) **Asientos y reservas.** La empresa deberá brin-dar suficiente cantidad de vehículos para satisfacer las demandas normales de viaje de los pasajeros, incluyendo la demanda común de los fines de semana y la habitual de las temporadas, de estación, días feriados y vacaciones. Dentro de lo posible, se deberá garantizar a todos los pasajeros (excepto servicio de transbordo) la disponibilidad de pasajes y asientos.
(e) **Inspección de paradas de descanso.** Toda empresa deberá inspeccionar de manera periódica todos los puntos de descanso que utilice para asegurarse de que se encuentren limpios.
[55 RF 11199, mar. 27, 1990. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.313 Equipamiento.

(a) **Control de temperatura.** La empresa de trans-porte deberá mantener una temperatura razonable en cada ómnibus (excepto en los del servicio de transbordo).
(b) **Baños.** Cada ómnibus (excepto los de servicio de transbordo) con asientos para más de 14 pasajeros sen-tados (sin incluir al conductor) deberá contar con un baño limpio, periódicamente mantenido, libre de olores desagradables. Se puede circular con un ómnibus sin baño siempre y cuando realice paradas de descanso razonables.
(c) **Servicio del ómnibus.** Se deberá mantener lim-pio cada ómnibus, y todos los artículos requeridos en buenas condiciones de funcionamiento.

§374.315 Transporte de pasajeros con discapacidades.

El servicio ofrecido por la empresa de transporte a pasajeros con discapacidades, según 42 Cód. de EE.UU. 12101 y las reglamentaciones sobre éste estipuladas por la Comisión de Transporte (49 CRF Cap. 27, 37 y 38) y el Procurador General (28 CRF Cap. 36), incorporando los lineamientos establecidos por la Junta de Cum-plimiento de Dificultades Arquitectónicas y del Trans-porte (36 CRF Cap. 1191).

[57 35764, ago. 11, ago. 1992]

§374.317 Identificación del ómnibus y conductor.

Todo ómnibus y conductor que brinden el servicio deberán estar identificados de manera visible por los pasajeros. El conductor podrá identificarse por el nombre o número de la compañía.

§374.319 Eximisión de las disposiciones.

(a) **Solicitudes.** Cuando el cumplimiento de cual-quier norma imponga una carga indebida a la empresa de autotransporte, ésta podrá solicitar a la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte que sea considerada como si estuviera brindando servicios de transbordo o que se la exima de la norma. La solicitud de eximisión deberá justificarse por medio de las declaraciones certificadas que corre-spondan.
(b) **Aviso al público.** La empresa deberá exhibir visiblemente, durante un término de 30 días, en cada una de sus instalaciones y en cada ómnibus al servicio, un aviso de la presentación de cualquier pedido. El aviso deberá incluir el nombre y la dirección de la empresa de autotransporte, las razones de la eximisión que se pre-tende y una descripción concisa de las mismas; asi-mismo deberá incluir una declaración que toda persona interesada podrá presentar comentarios por escrito a la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte (FMCSA) (con copia enviada por correo a la empresa de autotransporte) en una fecha específica o antes, que sea de un mínimo de 30 días posteriores a la fecha en que se publicó el aviso.
[55 RF 11199, mar. 27, 1990. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

Sección D — Avisos y procedimientos para la declaración de exceso de valor del equipaje

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 1 y 301 *y ss.* 5 Cód. de EE.UU. 553 y 559.

FUENTE: 40 RF 1249, ene. 7, 1975, a menos que se indique lo contrario. Nueva desiganción: 61 RF 54709, oct. 21, 1996.

§374.401 Limitaciones mínimas permisibles de responsabilidad por equipajes.

(a) Las empresas de autotransporte público de pasa-jeros y equipajes, según 49 Cód. de EE. UU 13501, no podrán publicar las disposiciones de aranceles que lim-iten su responsabilidad por extravíos o daños del equi-paje registrado por un pasajero transportado en un recorrido regular o en traslados especiales a menos que:
(1) El monto por el cual se limita la responsabilidad sea de $250 o más por tarifa de adulto, y
(2) Las disposiciones permitan al pasajero, por un costo adicional, declarar el exceso de valor del monto limitado y recuperar el monto incrementado (que no sea superior al valor real) en caso de extravíos o daños. Las empresas de autotransporte podrán publicar un valor máximo por el cuál se harán responsables; no obstante, ese valor máximo no podrá ser inferior a $1.000. El pasajero deberá adjuntar de manera segura una identi-ficación apropiada a cada artículo que registre, indi-cando en forma clara y legible el nombre y domicilio donde habrá de enviarse el equipaje en caso de que éste se extravíe y posteriormente se recupere. A solicitud de los pasajeros, las empresas inmediatamente deberán poner a disposición de los pasajeros los rótulos de iden-tificación.
(3) Las empresas no necesitarán ofrecer cobertura de exceso de valor sobre los artículos enumerados en 49 CRF 374.307 (c)(3).
[49 Cód. de EE.UU.10321, 5 Cód. de EE.UU. 553.]

[46 RF 22899, abr. 22, 1981, según enmienda 47 RF 21840, mayo 20, 1982; 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.403 Aviso de posibilidad del pasajero para declarar el exceso de valor del equipaje.

(a) Toda empresa de autotransporte público de pasa-jeros y equipajes, según 49 Cód de EE.UU., Sublibro IV, Cap. B, que estipulen en sus aranceles la declaración de equipaje en exceso de una limitación al permiso de transportar equipaje sin cargo, deberán informar clara y adecuadamente al público sobre la posibilidad de declarar dicho exceso de valor de equipaje.
(b) El aviso al que se hace referencia en el párrafo (a) del presente artículo deberá indicarse en letras impre-sas grandes y claras y de la siguiente manera:

AVISO — RESPONSABILIDAD POR EQUIPAJE Esta empresa de autotransporte no se responsabiliza por extravíos o daños ocacionados al equipaje que supere los $_____. Si el pasajero desea una cobertura adicional por el valor de su equipaje podrá, al registrar el equipaje, declarar que su equipaje posee un valor en exceso del límite anteriormente mencionado y pagar un cargo según: IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAJE Según las reglamentaciones de la FMCSA, se deberá identificar correctamente todo el equipaje. Los rótulos deberán indicar de manera clara el nombre y dirección donde habrá de enviarse el equipaje extraviado. Se pueden conseguir rótulos de identificación de equipaje en todas las ventanillas de las boleterías y en los mos-tradores para equipajes. La declaración de esos costos por exceso de valor deberá ser clara y se podrá agregar cualquier otra dis-posición que corresponda al pie, en letras de imprenta claras y legibles.
(c) El aviso al que se hace referencia en los párrafos (a) y (b) del presente artículo deberá (1) colocarse en una posición cercana al vendedor de boletos, lo suficiente-mente visible para que el público se entere de las dis-posiciones, (2) presentarse en el formulario que se adjuntará a cada boleto emitido (y el vendedor del bole-tos deberá, cuando sea posible, notificar verbalmente a cada cliente que lea el formulario adosado al boleto), (3) colocarse en cualquier lugar o cerca de cualquier sitio donde se haga controlar el equipaje, lo suficientemente visible como para que las disposiciones puedan informar a cada pasajero que registre su equipaje, y (4) colocarse en cada punto de embarque o área de espera que la empresa utilice, en las instalaciones que ésta o sus rep-resentantes mantengan, lo suficientemente visible como para que cada pasajero que aborde pueda infor-marse de las disposiciones de éste aviso.
[40 RF 1249, ene. 7, 1975, según enmienda en 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.405 Declaración de exceso de valor del equi-paje.

Toda empresa de autotransporte público de pasajeros y equipaje, según 49 Cód. de EE.UU., Sublibro IV, Cap. B, que estipule en sus tarifas la declaración de exceso de valor del equipaje de una limitación al permiso de trans-portar equipaje sin cargo, deberá estipular la declaración de exceso de valor del equipaje en cualquier momento o lugar donde se registre el equipaje, inclusive (a) en un mostrador de registro de equipaje dentro de los 15 minutos previos a la hora de embarque programada, y (b) al costado del ómnibus o en un mostrador de regis-tro de equipaje razonablemente cerca del área de embarque, mientras el embarque transcurra en una ter-minal o cualquier otro lugar de servicio autorizado.
[40 RF 1249, ene. 7, 1975, según enmienda en 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

Seccion E – Derechos indirectos del charter

NORMAS APLICABLES: 5 Cód de EE.UU. 553 y 559 y 49 Cód. de EE.UU. 10321, 10922, 10932.

FUENTE: 54 RF 46619, nov. 6, 1989, a menos que se especifique lo contrario. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996.

§374.501 Campo de aplicación.

Las normas del presente capítulo se aplicarán a los derechos inherentes al charter, según 49 Cód. de EE.UU. 13506 [49 Cód. de EE.UU. 10932 (c)]. Estas reglamentaciones no se aplicarán a la interpretación de la autorización presente en un certificado para trans-portar pasajeros en traslados especiales y/o charter.

[54 RF 46619, nov. 6, 1989. Nueva designación: 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§374.503 Autorización.

Las empresas que transporten pasajeros, dentro del comercio interestatal o exterior, en recorridos regulares autorizados mediante certificado emitido como resultado de la solicitud presentada antes del 2 de enero de 1967, podrán transportar a grupos especiales o char-ters, en el comercio interestatal o exterior, entre lugare y puntos de los EE.UU. (incluyendo Alaska y Hawai). El término “grupo especial o charter” se refiere a un grupo de pasajeros que, con un propósito común y bajo un con-trato único y a una tarifa fija por el translado según las tarifas de la empresa, ha adquirido el uso exclusivo de un vehículo de transporte de pasajeros para viajar jun-tos como grupo a un destino específico o según un itin-erario particular.

§374.505 Excepciones.

(a) Los derechos indirectos o incidentales al charter no autorizan el transporte de pasajeros a quienes la empresa haya vendido boletos individuales o con quienes la empresa haya celebrado contratos de trans-porte separados o individuales.
(b) El servicio brindado según los derechos indirectos de charter no podrá prestarse entre los mismos lugares
o en la misma ruta con una frecuencia tal que consti-tuya un servicio de recorrido regular.
(c) El transporte de pasajeros dentro del Distrito de Tránsito del Área Metropolitana de Washington (según se define en el *Washington Metropolitan Area Transpor-tation Regulation Compact*, Pub. L. N° 86-794, 74 Stat. 1031 (1960), según enmienda en Pub. L. No. 87-767, 76 Stat. (1962)), no se encuentra autorizado por estas nor-mas; no obstante se encuentra sujeto a la jurisdicción y a las reglamentaciones de la Comisión de Transporte del Área Metropolitana de Washington.
(d) Un receptor público o privado de asistencia gubernamental (dentro del significado estipulado en 49 Cód de EE.UU. 13902 (b)(8)) podrá prestar servicios

según los derechos indirectos del charter sólo para gru-pos especiales o de charter que se originen en la zona donde el receptor público o privado preste servicios de transporte masivo, con un cronograma de horarios reg-ulares según el certificado habilitante específico que le confiere los derechos indirectos de charter.
[54 RF 46619, nov. 6, 1989. Nueva designación 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

CAPÍTULO 375 — TRANSPORTE DE ENSERES DOMÉSTICOS EN EL COMERCIO INTERESTATAL O EXTERIOR

§375.1 Campo de aplicación y definiciones.
§375.2 Información para los cargadores.
§375.3 Presupuesto.
§375.4 Costos finales en embarques sujetos a las disposiciones sobre volumen y peso mínimo.
§375.5 Pedido de servicio.
§375.6 Recibo o conocimiento de embarque.
§375.7 Determinación del peso.
§375.8 Despacho razonable.
§375.9 Notificación de costos
§375.10 Recibo firmado por eximición de embarque, prohibición.
§375.11 Venta de seguros a cargadores.
§375.12 Responsabilidad de los transportistas.
§375.13 Tramitación de demandas y consultas.
§375.14 Contratos de agentes.
§375.15 Cobranza de costos de flete por embarques de enseres domésticos perdidos o destruidos en tránsito.
§375.16 Cobranza de costos de flete en los embarques transportados en más de un vehículo.
§375.17 Publicidad por las empresas de transporte público de enseres domésticos.
§375.18 Preparación y presentación del informe de desempeño anual.
§375.19 Uso de planes con tarjetas de débito.

NORMAS APLICABLES: 5 Cód. de EE.UU. 553; 49 Cód. de EE.UU. 13301 y 14104; 49 CRF 1.73.

FUENTE: 46 RF 16218, mar. 11, 1981, a menos que se especi-fique lo contrario. Nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996.

§375.1 Campo de aplicación y definiciones.

(a) Las reglamentaciones estipuladas en este capítulo se aplican al funcionamiento de las empresas de autotransporte que se dedican al transporte de enseres domésticos dentro del comercio interestatal o exterior, según se establece en el párrafo (b)(1).
(b) **Definiciones.** Tal como se emplean en este capítulo:
(1) **Enseres domésticos.** El término “enseres domésticos” se refiere a los efectos personales y bienes utilizados o a utilizar en una vivienda cuando sean parte del equipamiento o abastecimiento de ésa y cual-quier otro bien similar que la FMCSA pueda estipular mediante reglamentación; sin embargo, esta definición exceptúa los bienes que se trasladen desde una fábrica o depósito, distintos a los bienes que el/la dueño(a) de casa haya comprado con la intención de utilizarlos en su vivienda, que sean transportados por pedido de él/ella, y cuyos costos de transporte sean pagados al transpor-tista por el/la dueño(a) de casa.
(2) **Despacho razonable.** El término “despacho razonable” se refiere al desempeño del transporte, excluyendo aquél que se presta según las disposiciones arancelarias que requieran fechas de servicio garantiza-das, en las fechas o durante el plazo acordado por el transportista y el cargador y que se refleja en el pedido de servicio/conocimiento de embarque, *siempre que*, al transportista no se le impida su desempeño por razones de fuerza mayor, según lo interpreten los tribunales.
(3) **Publicidad.** El término “publicidad” se refiere a toda comunicación pública relacionada con una oferta o venta de cualquier servicio de transporte interestatal o exterior; no obstante, no deberá interpretarse que esto incluye la publicación del nombre, dirección y número de teléfono del transportista en la guía de teléfono o publicación similar.
(4) **Balanzas certificadas.** Según se utiliza en el presente capítulo, una balanza certificada es aquella dise ñada para pesar au tomotores, incluyendo remolques o semi-remolques no acoplados a un tractor y certificada por la autoridad de inspección de balanzas y una autoridad bajo licencia. Una balanza certificada también puede ser una balanza tipo plataforma o depósito correctamente inspeccionada y certificada.
(5) **Cargador individual.** Según se utiliza en este capítulo, “cargador individual” es toda persona que sea el consignador o consignatario de un embarque de enseres domésticos y se identifique como tal en el con-trato del conocimiento de embarque y sea dueño de los productos transportados.
(6) **Cargador comercial.** Según se utiliza en el pre-sente capítulo, “cargador comercial” se refiere a: (a) toda persona, excluyendo el gobierno federal, denominada consignador y/o consignatario en un contrato de cono-cimiento de embarque que no sea dueña de los produc-tos a transportar, pero asuma la responsabilidad de pagar el transporte y otros costos arancelarios a cuenta del propietario beneficiario de los productos, normal-mente un empleado del consignador y/o consignatario; o (b) un agente de carga quien ofrezca el embarque al transportista como medida adicional a las actividades del agente de carga exentas o autorizadas.
(7) **Cargador del conocimiento de embarque del gobierno.** Según se utiliza en este capítulo, “carga-dor del conocimiento de embarque del gobierno” se refi-ere a toda persona cuyos bienes sean transportados bajo los términos y condiciones de un conocimiento de embarque del gobierno emitido por un departamento o repartición del gobierno federal al transportista respon-sable de transportar el embarque.
(8) **Otros términos.** Cuando se defina en 49 Cód. de EE.UU. 10102, cualquier otro término utilizado en las reglamentaciones estipuladas en este capítulo, esas definiciones serán controlantes. Cuando se utilicen términos en este capítulo que no se encuentren defini-dos en el presente ni en 49 Cód. de EE.UU. 13102, ten-drán el significado práctico corriente de los mismos.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981; 46 RF 22594, abr. 20, 1981]

§375.2 Información para los cargadores.

(a) Antes de dar curso a un pedido de servicio de traslado de un embarque de enseres domésticos, según se define en 49 CRF 375.1(b)(1), toda empresa de trans-porte público a la espera de realizar el servicio deberá encargarse de que se provea al futuro cargador individ-ual de las siguientes publicaciones.

(1) Publicación OCE-100, *Sus derechos y respons-abilidades cuando viaja.*
(2) Un resumen conciso, de fácil lectura y preciso de un programa de conciliación de controversias en el que el transportista participe, según se estipula en 49 Cód. de EE.UU. 14708 y lo apruebe la FMCSA.
(3) Una copia del Formulario OCE-101, *Informe de Desempeño Anual*, más reciente que se haya presentado ante la FMCSA, según se indica en §375.18, si se requiere que el transportista complete la Parte B de ese formulario.
(4) Una descripción por escrito de los procedimientos de tramitación de demandas y consultas del cliente, establecidos y mantenidos por el transportista. En esa descripción deberá incluirse un número de teléfono que el cargador podrá utilizar para comunicarse con el transportista, acompañado de una declaración clara y concisa sobre quién deberá pagar esos llamados.
(b) **Requisitos Generales.** (1) El texto y el formato de la publicación no deberán cambiarse, sin el consen-timiento otorgado por escrito del Director, Oficina de Aplicación y Cumplimiento de la Administración Fed-eral de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA).
(2) El Director, Oficina de Aplicación y Cum-plimiento de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, dentro de los 30 días posteriores a la fecha de entrada en vigencia de la decisión tomada por la FMCSA, que altere cualquier norma or reglamentación publicada en 49 CRF 375, deberá hacer que se publique en el *Registro Federal* una notificación de enmienda a la Publicación OCE-100, que refleje el(los) cambio(s).
(3) Las dimensiones de la publicación serán opciona-les, *bajo la condición de que*, el producto resultante de la multiplicación del largo por el ancho no sea menor a 234 cm. cuadrados (36 sq. in.)
(4) El color y el diseño de la tapa y contratapa de la publicación será opcional. *bajo la condición de que*, las únicas palabras impresas o presentes en la tapa sean *"Sus derechos y responsabilidades cuando circula."*
[46 RF 16218, mar. 11, 1981, 46 RF 22594, abr. 20, 1981, según enmienda 59 RF 2305, ene. 14, 1994; 59 RF 34392, jul. 5, 1994; 62 RF 49940, 49941, sep. 24, 1997]

§375.3 Presupuesto.

(a) **Costos estimativos obligatorios.** Las empre-sas de transporte público dedicadas al transporte de enseres domésticos según lo define 49 CRF 375.1(b)(1) podrán ofrecer en sus aranceles para la preparación y entrega a los cargadores, los costos estimativos obligato-rios cuyos costos estarán a cargo del cargador por los servicios prestados incluidos en los presupuesto Los cos-tos estimativos obligatorios deberán entregarse por escrito al cargador o responsable del pago de los costos de flete y el transportista deberá guardar una copia de cada ese presupuesto como un suplemento del cono-cimiento de embarque. Todo presupuesto anteriormente mencionado deberá indicar claramente en el anverso que el presupuesto es obligatorio para el transportista y que los costos indicados son los costos que se gravarán por los servicios indicados en el presupuesto. Los costos estimativos obligatorios deberán describir claramente el embarque y todos los servicios a brindar.
(b) **Costos estimativos no obligatorios.** Las empresas de transporte automotor públicas dedicadas al transporte de enseres domésticos según se define en 49 CRF 375.1(b)(1) podrán ofrecer costos estimativos de los costos aproximados que se gravarán por el trans-porte de los mismos. Los costos estimativos no obligato-rios deberán ser razonablemente precisos. Los costos estimativos de costos aproximados no deberán ser oblig-atorios para los transportistas que brindan esos costos estimativos. Los costos finales en los embarques realiza-dos con costos estimativos no obligatorios serán aquel-los que constan en los aranceles de los transportistas correspondientes al transporte. Los costos estimativos no obligatorios deberán entregarse por escrito y sin cargo al cargador o persona responsable del pago de los costos de flete y el transportista deberá guardar una copia de cada presupuesto mencionado como un suple-mento al conocimiento de embarque. Esos costos esti-mativos deberán indicar claramente en el anverso del mismo que el presupuesto es no obligatorio para el transportista y que los costos indicados son los costos aproximados que se gravarán por los servicios indicados en el presupuesto. Los costos estimativos no obligatorios deben describir claramente el embarque y todos los servicios a brindar.
(c) **Se solicita que se ingresen los costos presu-puestados en el pedido de servicio y conocimiento de embarque.** Las empresas de autotransporte públi-cas que entreguen presupuestos no obligatorios deberán ingresar los costos presupuestados en el pedido de ser-vicio, si la misma fuera solicitada, y en la de cono-cimiento de embarque.
(d) **Costos máximos a pagar contra entrega en embarques de envío contra reembolso sujetos a los costos estimativos no obligatorios de costos aproximados.** En el momento de entrega de un embarque de pago contra entrega, excepto cuando ese embarque sea entregado a un depósito para su almace-namiento a pedido del cargador, en el que el transpor-tista haya entregado un presupuesto no obligatorio de los costos aproximados según las disposiciones del pár-rafo (b), el cargador podrá solicitar la entrega del embarque contra pago, en forma aceptable para el transportista, de un monto que no exceda el 110 por ciento de los costos presupuestados. El transportista deberá, a solicitud del cargador, renunciar posesión del embarque contra pago de no más del 110 por ciento de los costos presupuestados y deberá postergar la demanda de pago del balance de todo costo remanente por un período de 30 días luego de la fecha de entrega.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 49941 RF 62, sep. 24, 1997]

§375.4 Costos finales en embarques sujetos a las disposiciones sobre volumen y peso mínimo.

(a) Empresas de autotransporte públicas dedicadas al transporte de enseres domésticos, según se indica en 49 CRF 375.1(b)(1), que ofrecen servicio para carga-dores individuales con aranceles basados en el trans-porte de un peso y volumen mínimo, deberán indicar en el pedido de servicio los aranceles según el peso - volu-men mínimo y los costos mínimos aplicables al embarque.
(b) El incumplimiento con los requisitos del párrafo (a) deberá requerir, y el arancel gobernante deberá con-tener, una norma en la que los costos finales relaciona-dos con ese embarque sean computados según el peso o volumen real del embarque.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.5 Pedido de servicio.

(a) Pedido del servicio solicitado. Toda empresa de empresa de transporte público deberá, previo al recibo de un embarque de enseres domésticos según se indica en 49 CRF 375.1(b)(1) a trasladarse por un cargador individual, preparar una pedido de servicio que con-tenga la siguiente información mínima:
(1) Nombre y dirección y número de expediente ICC (Comisión de Comercio Interestatal) del transportista responsable de realizar el servicio.
(2) Nombre y dirección y, de ser posible, número de teléfono, del cargador.

(3) Nombre, dirección y número de teléfono de la ofi-cina del transportista de entrega o del agente ubicado en, o en el punto más cercano, del destino del embarque.
(4) Un número de teléfono al cual el cargador/consig-natario pueda contratar al transportista o su agente designado.
(5) Fecha acordada de retiro y de entrega, período o períodos de tiempo acordado dentro del cual se realizará el retiro, entrega o traslado completo. Si el embarque se transportará bajo un servicio garantizado, las fechas o períodos de tiempo garantizados de retiro, transporte o entrega y toda penalidad o requisitos de viáticos del contrato deberán acordarse según el presente ítem.
(6) Descripción completa de todo servicio especial o adicional solicitado y costos por peso o volumen mínimo aplicables al embarque.
(7) Todo número de registro o identificación que el transportista asigne al embarque.
(8) Monto de los costos presupuestados no obligato-rios, forma de pago de los costos totales y monto máximo requerido a pagar contra entrega para acceder a la pos-esión del embarque; o monto de los costos de pago requerido según el presupuesto obligatorio y condi-ciones de pago según ese presupuesto.
(9) Si el cargador solicita notificación de los costos previo a la entrega y número de teléfono o dirección donde deberá recibirse esa notificación.
(10) Firmas necesarias. El cargador que solicita el servicio y el transportista o su agente, deberán firmar el pedido de servicio. Se deberá entregar al cargador una copia fechada de el pedido de servicio en el momento en que la misma se ejecute.
(b) Enmiendas a una pedido de servicio. Previa-mente a la carga, se podrá enmendar una pedido de servicio según acuerden las dos partes.
[46 RF 16219, mar. 11, 1981; 46 RF 22594, abr. 20, 1981, según enmienda 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.6 Recibo o conocimiento de embarque.

(a) **Emisión de un recibo o conocimiento de embarque.** Toda empresa de transporte público dedi-cada al transporte de enseres domésticos según 375.1(b)(1) deberá emitir un recibo o conocimiento de embarque. El conocimiento de embarque deberá con-tener la información mínima requerida por §375.6(b) y los términos y condiciones del contrato. El transportista deberá entregar una copia completa del conocimiento de embarque al cargador previo al comienzo de carga del embarque.
(b) **Información mínima necesaria en un recibo o conocimiento de embarque.** Siempre que se emita un recibo o conocimiento de embarque de acuerdo con el párrafo (a), el transportista deberá hacer constar la siguiente información mínima:
(1) El nombre y dirección de la empresa de autotransporte que emite el recibo o conocimiento de embarque.
(2) Los nombres y direcciones de toda otra empresa de autotransporte, en caso de conocerse, que partici-parán, a través del servicio interlineal, en el transporte de embarque.
(3) El nombre, dirección y número de teléfono de la oficina del transportista que deberá contactarse en rel-ación al transporte del embarque.
(4) Cuando el servicio de transporte a realizar sea de pago contra entrega deberá constar el nombre, dirección y, de poseerlo, el número de teléfono de la persona a la que según §375.9(b) se deberá notificar.
(5) Cuando el transporte a realizar para cargador individual, a excepción de aquellos casos en que el transporte a realizar esté sujeto a las disposiciones arancelarias que ofrecen fecha de servicio garantizada, deberá constar la fecha o período de tiempo acordado para el retiro del embarque y la fecha o período de tiempo acordado para la entrega del mismo. Las fechas o períodos de tiempo acordados de retiro y entrega que consten en el recibo o conocimiento de embarque deberán respetar las fechas o períodos de tiempo de retiro y entrega que consten en el pedido de servicio o en una enmienda de esa pedido de servicio.
(6) Cuando el transporte a realizar esté sujeto a las disposiciones arancelarias que estipulan un retiro, ser-vicio de transporte y entrega garantizada, deberán con-star las fechas de retiro y entrega y cualquier penalidad o derechos de viático que correspondan al cargador según el acuerdo.
(7) La fecha real de retiro.
(8) El número de identificación del vehículo de la compañía o transportista donde se transportará el embarque.
(9) Los términos y condiciones de pago de los costos totales incluyendo notificación de todo costo mínimo.
(10) Cuando el transporte a realizar sea de pago con-tra entrega y en caso de que se haya entregado al carga-dor un presupuesto previo al traslado, deberá constar el monto máximo requerido a pagar al momento entrega para acceder a la entrega del embarque.
(11) La declaración requerida de valuación de aranceles liberados.
(12) Evidencia o cualquier cobertura de seguro ven-dida o procurada al cargador, incluyendo el monto de la prima para ese seguro.
(c) **Copia del recibo o conocimiento de embarque que acompaña al embarque.** Una copia del recibo o conocimiento de embarque deberá acom-pañar al embarque en todo momento mientras esté en posesión de un transportista. Cuando se cargue el embarque en el vehículo de transporte el recibo o cono-cimiento de embarque deberá estar en posesión del con-ductor responsable por el embarque.
[46 RF 16219, mar. 11, 1981; 46 RF 22594, abr. 20, 1981, según enmienda 50 RF 37534, 16 de sept. de 1985; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.7 Determinación del peso.

(a) Todo empresa autotransporte pública de enseres domésticos según un presupuesto no obligatorio deberá determinar el peso de cada embarque transportado pre-vio a la tasación de todo cargo que dependa del peso del embarque. Excepto que se estipule lo contrario en el presente el peso deberá obtenerse en una balanza que cumpla con la definición de balanza certificada según 49 CRF 375.1(b)(4).
(1) **Procedimiento de pesaje.** Excepto que se estipule lo contrario en el presente, el peso de cada embarque deberá obtenerse al determinar la diferencia entre el peso tara del vehículo donde se transportará el embarque anterior a ser cargado y el peso bruto del mismo vehículo luego de que se descargue el embarque.
(2) En el momento de ambos pesajes el vehículo deberá tener instalado o cargado todos las almohadillas, plataformas, carretillas, rampas y todo el equipo nece-sario para el transporte de esos embarques. Ni el con-ductor ni ninguna otra persona deberán permanecer en el vehículo en ninguno de los momentos de pesaje.
(3) Los tanques de combustible del vehículo deberán estar llenos en el momento de cada pesaje o, de lo con-trario, no se deberá agregar combustible entre los dos pesajes cuando el peso tara es el primer pesaje real-izado.
(4) El remolque de un vehículo combinado con remolque podrá ser desprendido del tractor y podrá pesarse el remolque por separado en cada pesaje siem-pre que el largo de la plataforma de la balanza sea ade-cuado para colocar y aguantar todo el remolque de una única vez.
(5) Los embarques que pesaren 1000 libras (453.5 Kg.) o menos podrán pesarse en una plataforma certificada o balanza de depósito previo a ser cargados para el transporte o posterior a ser descargados.

(6) El peso neto de los embarques transportados en contenedores deberá ser la diferencia entre el peso tara de un contenedor, incluyendo todas las almohadillas, bloqueo y abrazaderas utilizadas o a utilizarse en el transporte del embarque y el peso bruto del contenedor con el embarque cargado en el mismo.
(7) El cargador o toda persona responsable del pago de los costos por flete tendrá derecho a observar todo el pesaje del embarque. El transportista deberá notificar momento y ubicación específicos donde se realizará cada pesaje al cargador o persona con derecho a observar los pesajes y deberá además brindar a esa persona una oportunidad razonable de presenciar los pesajes para su observación. Se permitirá la renuncia de derechos de un cargador a observar cualquier pesaje o re pesaje, lo cual no afectará ningún derecho del mismo según las pre-sentes reglamentaciones o en otro respecto.
(b) **Recibos de pesaje.** El transportista deberá reci-bir un recibo de pesaje por separado de cada pesaje requerido según el presente artículo excepto cuando ambos pesajes se realicen en la misma balanza, se podrá utilizar un mismo recibo para registrar ambos pesajes. Cada recibo de pesaje deberá ser firmado por la persona que realiza el pesaje y deberá contener la siguiente información mínima:
(1) Nombre completo y ubicación de la balanza.
(2) Fecha de cada pesaje.
(3) Identificación de las entradas de peso como ser el peso tara, bruto y/o neto.
(4) Identificación del vehículo de la compañía o transportista
(5) Apellido del cargador tal como figura en el cono-cimiento de embarque.
(6) El número de registro del embarque o del cono-cimiento de embarque del transportista.
(7) El recibo o recibos originales del peso relaciona-dos con la determinación del peso del embarque deben ser guardados por el transportista como parte del archivo del embarque. Todas las facturas de flete pre-sentadas para cobrar cualquier costo del embarque que dependan del peso transportado deberán acompañarse de copias verdaderas de todos los recibos de pesaje obtenidos en la determinación del peso del embarque.
(c) **Repesaje de los embarques.** Antes del comienzo real de descarga de un embarque pesado en origen y luego de que el cargador haya sido informado del peso de facturación y costos totales, el mismo podrá solicitar un repesaje. Los costos deberán basarse en el peso del repesaje.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.8 Despacho razonable.

(a) A menos que se acepte para transportar según las fechas de retiro y entrega garantizadas:
(1) **Despacho razonable solicitado.** Cada empresa de transporte público que acepte embarques de enseres domésticos según 49 CRF 375.1(b)(1) para el transporte a cuenta de cargadores individuales deberán hacer que esos embarques sean transportados con un despacho razonable según se define en 49 CRF 375.1(b)(2).
(2) **Notificación de retraso de proveimiento del servicio con despacho razonable.** Cada vez que un transportista no pueda realizar ya sea el retiro y/o la entrega del embarque en las fechas de los períodos de tiempo especificados en el pedido de servicio, el trans-portista deberá notificar la demora al cargador por telé-fono, telegrama o en persona, a cuenta del transpor-tista. Esa notificación deberá realizarse tan pronto como el transportista tenga conocimiento de que no podrá brindar el servicio en cumplimiento bajo la condi-ciones de el pedido de servicio.
(3) **Notificación de demora del transportista.** En el momento de notificación de demora, el transpor-tista deberá notificar al cargador las fechas o períodos de tiempo en que podrá retirar y/o entregar el embarque considerando las necesidades del cargador. En caso de que la notificación de demora se realice previo al retiro del embarque, la enmienda se realizará por escrito según lo requiere 49 CRF 375.5(b) En caso de que la notificación de demora sea posterior al retiro del embarque, el representante transportista que notifique al cargador de la demora deberá preparar un registro por escrito de la fecha, tiempo y forma de notificación y la fecha o período de tiempo enmendada para la entrega por el transportista quien deberá conservar ese registro como parte de su archivo del embarque y se deberá noti-ficar al cargador con una copia verdadera del mismo, por correo preferencial o en persona.
(b) **Ofrecimiento de entrega.** Salvo solicitud o asentimiento del cargador, no se ofrecerá la entrega de un embarque que está siendo transportado por un car-gador individual antes de la fecha o período de tiempo acordado, especificado en el conocimiento de embarque. *En caso de que* un transportista pueda ofrecer la entrega definitiva de ese embarque 24 horas antes de la fecha o el primer día del período de tiempo especificado y el cargador no haya solicitado o asentido esa entrega anticipada, el transportista podrá, si así lo desease, colocar el embarque en depósito cerca del destino del embarque por propia voluntad y a su propia cuenta. Siempre que un transportista tome esa decisión deberá notificar inmediatamente al cargador el nombre y direc-ción del depósito donde se ha colocado el embarque, y deberá realizar y guardar un registro de esa notificación como parte de su registro del embarque. La responsabil-idad del transportista por el embarque según los térmi-nos y condiciones del conocimiento de embarque y su responsabilidad por los costos de re entrega, manipu-lación y almacenaje del mismo deberán prolongarse hasta la entrega definitiva. *Siempre que*, la responsabil-idad del transportista, según el conocimiento de embarque, no se extienda más allá de la fecha de entrega acordada o del primer día del período dentro del cual se deberá de haber realizado la entrega, según lo especifique el conocimiento de embarque.

[46 RF 16220, mar. 11, 1981; 46 RF 22594, abr. 20, 1981, según enmienda 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.9 Notificación de costos

(a) Siempre que un cargador individual de un embarque que se transporta bajo las condiciones de pago contra entrega específicamente solicite una notifi-cación del peso, volumen y costos reales del embarque y proporcione al transportista la dirección o número de teléfono donde se recibirá la comunicación, el transpor-tista deberá acatar esa solicitud al determinar el peso real y los costos. Esa notificación deberá realizarse telefónicamente, por telegrama o en persona.
(b) Siempre que un cargador solicite información sobre el peso y volumen y sobre los costos del embarque según el párrafo (a), el cargador deberá recibir la notifi-cación al menos de 24 horas, excluyendo sábados, dom-ingos y feriados nacionales, previo a cualquier oferta de entrega del embarque. El requisito de notificación de 24 horas no se deberá aplicar a un embarque a ser pesados nuevamente o a embarque que, con el consentimiento del cargador, deberá ser recogido y enviado dentro de un período de tiempo que abarque dos días laborales con-secutivos, o a un embarque al cual se hayan presupues-tado costos y el monto máximo requerido a pagar en el momento de la entrega es el 110 por ciento de los costos presupuestados.

§375.10 Recibo firmado por eximición de embarque, prohibición.

Un documento de embarque a ser firmado por el con-signatario en el momento de la entrega no deberá contener ningún tipo de expresión que insinúe que libera o exime al transportista o a su agente de responsabilidad, pero puede contener una declaración de que los bienes han sido recibido aparentemente en buenas condiciones a excepción de que se indique en los documentos de embarque.

§375.11 Venta de seguros a cargadores.

(a) Cuando se libera un embarque para su trans-porte a un valor no mayor a 60 centavos por libra (0,45 Kg.) por artículo y el cargador no declara un valor de $1,25 o más por libra (0,45 Kg.) y paga o acuerda pagar al transportista por responsabilizarse por el embarque el equivalente al valor declarado, todo trans-portista público de enseres domésticos según 49 CRF 375.1(b)(1), o todo empleado, agente o representante del mismo, podrá vender, ofrecer o mediar en la venta a cualquier cargador, todo tipo de seguro, bajo cualquier tipo de póliza, cubriendo pérdida o daños en exceso de la responsabilidad especificada del transportista de un embarque o embarques de enseres domésticos a ser transportados dentro del comercio interestatal o exte-rior por ese transportista. *Siempre que*, al cargador se le emita una póliza u otra prueba apropiada del seguro adquirido y una copia del mismo se le entregue al momento de que se venda u obtenga el seguro. Las póli-zas emitidas por el transportista deberán estar escritas en inglés sencillo y deberán especificar de manera clara la naturaleza y extensión de la cobertura. El incum-plimiento de la emisión de la póliza u otra prueba apropiada de compra de seguro hará pasible al trans-portista de cualquier demanda de recuperación por pér-dida o daños atribuidos al mismo.
(b) Todo transportista que ofrezca, venda o interme-die un seguro según se especifica en (a) deberá propor-cionar en sus aranceles la disposición de ese servicio. El arancel también deberá estipular el costo del transporte base para que incluya la asunción del transportista de responsabilidad plena por el valor del embarque en caso que la póliza u otra prueba apropiada del seguro adquir-ido por el cargador no se emita al mismo en el momento de compra.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.12 Responsabilidad de los transportistas.

(a) **Responsabilidad restringida..** A no ser que se estipule en §375.11(a), las empresas de transporte públicas de vehículo automotor de enseres domésticos según se define en 49 CRF 375.1(b)(1) no deberán asumir responsabilidades más allá de aquellas por las que son legalmente responsables según los legales cono-cimientos de embarque y aranceles publicados.
(b) **Limitaciones de responsabilidad.** Una empresa de transporte público que transporta enseres domésticos deberá ser responsable de cualquier pérdida y daño que ésta cause a cualquier artículo durante su traslado o almacenamiento en el viaje, incluyendo retiros y entregas que devengan de aquel; así también, será responsable por pérdida o daño a cualquier artículo o aparato que resulte del servicio de ese artículo o aparato por una tercera persona contratada por el transportista para que realice ese servicio, hasta el alca-nce establecido en el pedido de tarifas liberadas sin entregar; a excepción de que el transportista pueda eximir sus responsabilidades en los siguientes casos:
(1) No se necesitará asumir responsabilidad por los artículos perecederos incluidos en el embarque sin el conocimiento del transportista, y el transportista que aceptara transportar artículos perecederos podrá imponer condiciones razonables necesarias para aseg-urar el transporte seguro de esos productos.
(2) Cuando se libera un embarque por un valor mayor a sesenta centavos (60) por libra (0,45 Kg.), por artículo, la responsabilidad por pérdida o daño se podrá limitar a $100 por libra (0,45 Kg.), por artículo (según el peso real del artículo), para cualquier artículo incluido en el embarque que exceda los $100 por libra (0,45 Kg.), por artículo en valor, a menos que el cargador notifique específicamente al transportista por escrito que un artículo o artículos identificados con un valor mayor a $100 por libra (0,45 Kg.) se incluirá en el embarque. En ese caso, el cargador tendrá derecho a recuperar por completo hasta el valor declarado del artículo o artícu-los, sin exceder el valor declarado de todo el embarque.
(c) **Almacenaje en tránsito.** Una empresa de transporte público de enseres domésticos que retiene los productos para su almacenamiento en tránsito (S.I.T, por sus siglas en inglés) deberá, no menos de los 10 días antes del vencimiento del período de tiempo especifi-cado durante el cual los productos se mantendrán en ese depósito o el período máximo estipulado en el arancel del transportista para el almacenaje en tránsito, notifi-car por escrito al cargador (1) la fecha de conversión a almacenaje permanente, (2) la existencia de un período de nueve meses posterior a la fecha de conversión a almacenaje permanente durante el cual el cargador podrá iniciar una demanda en contra del transportista por pérdidas y/o daños que hayan sufrido los productos en tránsito o durante el período de S.I.T y, (3) que en la fecha de conversión, la responsabilidad del transpor-tista deberá extinguirse y los bienes deberán quedar sujetos a las normas, reglamentaciones y costos del dueño del depósito. La notificación deberá mandarse por correo certificado, con acuso de recibo. Una empresa de transporte público de enseres domésticos y que posea productos de almacenaje en tránsito por un período de tiempo menor de 10 días deberá, no luego de un día antes del vencimiento del tiempo especificado durante el cual se almacenarán los productos en ese depósito, notificar al cargador la información especificada en el párrafo (d)(1), (2) y (3) y llevar un registro de la misma como parte de sus archivos de embarque. El incum-plimiento o rechazo por parte del transportista de noti-ficar al cargador según lo anteriormente establecido, automáticamente producirá un aplazamiento de la responsabilidad del transportista según las disposi-ciones arancelarias aplicables con respecto al S.I.T., hasta el final del día siguiente de la fecha en que se notifique.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981; según enmienda 55 RF 18729, may. 9, 1990; 55 RF 30235, jul. 5, 1990; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.13 Tramitación de demandas y consultas.

(a) Empresas de autotransporte públicas dedicadas al transporte de enseres domésticos según se define en 49 CRF 375.1(a) deberán establecer y mantener un pro-cedimiento para responder a las demandas y consultas de los cargadores para los cuales se brinda ese servicio de transporte. El procedimiento deberá incluir medios por los cuales los cargadores se puedan comunicar por teléfono con la oficina principal del transportista.
(b) El transportista deberá mantener un registro por escrito de todas las demandas y consultas recibidas de cualquier cargador realizada por cualquier medio de comunicación y deberá integrarlo al archivo relacionado con el embarque.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.14 Contratos de agentes.

(a) Agentes de enseres domésticos de definen de la siguiente manera:
(1) Agentes Principales se definen como todos aquel-los agentes a los que se les permite o requiere, según las condiciones de cada contrato o acuerdo con un transpor-tista principal, brindar todo servicio de transporte para o en nombre del transportista principal, incluyendo la venta o arreglo de todo servicio de

transporte y quienes realizan esos servicios que no sean de emergencia o tem-porales.
(2) Agentes Militares se definen como todos los agentes a los que se les permite o requiere, según las condiciones de cada contrato o acuerdo con un transportista principal, brindar servicios de origen y/o destino sólo en embarques transportados con conocimientos de embarque del gobierno emitidos por el Ministerio de Defensa, y quienes proveen esos servicios que no sean de emergencia o temporales.
(3) Agentes temporarios se definen como todos aque-llos agentes a los que se les permite o requiere, según las condiciones de cada contrato o acuerdo con un transpor-tista principal brindar servicios de origen y/o destino para o en nombre del transportista principal, excluy-endo la venta, o acuerdo de todo servicio de transporte y quienes proveen esos servicios de emergencia o tempo-rales.
(b) Los contratos entre transportistas principales y sus agentes principales o militares deberán celebrarse por escrito y estar firmados por el principal o mandante y el agente o mandatario, y se deberán archivar copias de ese acuerdo en los archivos del transportista princi-pal durante un período no menor de 24 meses a partir de la fecha de terminación de cada acuerdo.
[46 RF 16222, mar. 11, 1981; 46 RF 22594, abr. 20, 1981]

§375.15 Cobranza de costos de flete por embarques de enseres domésticos perdidos o destruidos en tránsito.

(a) Ninguna empresa de transporte público de enseres domésticos, que circule dentro del comercio interestatal o exterior, deberá cobrar o exigir que el cargador pague cualquier costo de flete publicado (incluy-endo los costos por servicios accesorios o terminales), cuando ese embarque se pierda por completo o se destruya en tránsito. Las disposiciones de este inciso deberán aplicarse sólo al transporte de enseres domés-ticos, según se define en §375.1(b)(1) en estas normas. Sin perjuicio de toda otra disposición estipulada en este inciso, el transportista deberá cobrar y el cargador deberá pagar todo cargo de valuación específico debido. Este inciso no deberá aplicarse cuando cualquiera de esas pérdidas o daños se deban al acto u omisión del cargador.
(b) En caso que una parte, menor a la totalidad, del embarque de enseres domésticos se pierda o dañe en tránsito, la empresa de transporte público de enseres domésticos que circule dentro del comercio interestatal o exterior deberá, en el momento en que tramite las demandas por pérdidas, daños o perjuicios causados a los artículos del embarque, según se estipula en el Cap. 370 del presente título, reembolsar esa porción de sus costos de flete publicados (incluyendo todo cargo por servicios accesorios o terminal) que correspondan a esa porción del embarque que se haya perdido o destruido en tránsito. Para calcular los costos aplicables al embarque según al momento de entrega, el transpor-tista deberá multiplicar el porcentaje correspondiente a la porción del embarque entregado por los costos totales (incluyendo costos accesorios o terminales) aplicables al embarque ofrecido por el cargador. Si los costos computados de la manera establecida anteriormente excedieran los costos que de otro modo serían aplicables al embarque al momento de entrega, se deberá aplicar el menor de esos costos. Las disposiciones de este pár-rafo se deberán aplicar sólo al transporte de enseres domésticos según se define en §375.1(b)(1) de las pre-sentes normas. No obstante, cualquier otra disposición en el presente párrafo, el transportista deberá cobrar y el cargador deberá pagar la proporción de cualquier cargo por servicios accesorios o terminales prestados correspondientes a la proporción del embarque sin per-der o dañar en tránsito y cualquier costo de valuación específico que corresponda. Las disposiciones del pre-sente párrafo no deberán aplicarse hasta el punto que toda pérdida o destrucción sea considerada causa de un acto u omisión del cargador. Los transportistas deberán determinar, corriendo con los gastos a su cuenta, la pro-porción del embarque no perdido o destruido en trán-sito.
(c) Los derechos estipulados por el presente artículo son agregados, no reemplazos, a cualquier otro derecho que el cargador pueda tener con respecto a un embarque de enseres domésticos que se pierde o destruye, entera o parcialmente en tránsito, ya sea que el cargador haya ejercido los derechos estipulados en los párrafos (a) y (b) de este artículo o no.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981, según enmienda 36981 RF 54, sept. 6, 1989; 62 RF 49941 sep. 24, 1997]

§375.16 Cobranza de costos de flete en los embarques transportados en más de un vehículo.
(a) Siempre que un embarque de enseres domésticos a cobrar contra entrega, según 49 CRF 375.1(b)(1) se transporte en más de un vehículo, el transportista que entrega ese embarque separado o dividido deberá cum-plir los requisitos de los incisos (1), (2) o (3) del presente artículo en la cobranza de costos.
(1) A elección del transportista, la cobranza de los costos atribuibles al transporte de la porción del embarque transportado en cada vehículo podrá demorarse hasta que todas las porciones del embarque sean entregadas; o
(2) Siempre que los costos del total del embarque hayan sido determinados, el transportista podrá cobrar al momento de entrega, de cualquier parte del embarque, el porcentaje de los costos representados por la porción del embarque ofrecido a entrega; o
(3) En caso de que los costos correspondientes al transportista por el transporte del total del embarque no puedan determinarse razonablemente en el momento en que una porción del embarque se ofrezca a entrega, el transportista deberá determinar y cobrar los costos por la porción del embarque a entregar. Los costos totales estipulados por el transportista por el transporte de partes separadas de embarque no deberán exceder los costos correspondientes del total del embarque.
(b) En caso de pérdida o destrucción de una parte de un embarque que se transportase en más de un vehículo, la cobranza de los costos según el párrafo (a) del presente artículo deberá también cumplir los requi-sitos de 49 CRF 375.15.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.17 Publicidad por las empresas de trans-porte público de enseres domésticos.

(a) Toda empresa de transporte público dedicada al transporte de enseres domésticos en el comercio inter-estatal o exterior, incluyendo todo transportista que brinde servicios accesorios incidentales o como parte de ese transporte interestatal o exterior, deberá incluir y exigir a cada uno de sus agentes que incluyan en toda publicidad, según se establece en §375.1(b)(3), el nom-bre o marca de la empresa de autotransporte bajo cuya autorización para funcionar se originará el servicio pub-licitado, y el certificado o número de expediente asig-nado a esa autorización de funcionamiento emitido por la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte.
(b) Esos certificados o números de expediente deberán aparecer de la siguiente manera en cada publi-cidad. “FMCSA N°___”- pero no deberá incluir ningún sub-número que pueda haber sido asignado.
(c) Ninguna empresa de transporte público de enseres domésticos, según 49 CRF 375.1(b)(1), ni ningún agente u otro representante de esa empresa, deberá publicar, hacer publicar, o utilizar cualquier pub-licidad según §375.1(b)(3), que sea falsa, confusa o engañosa.
[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.18 Preparación y presentación del informe de desempeño anual.

(a) Requisitos para la presentación. Cada empresa de transporte público de enseres domésticos, según §375.1(b), que brinde servicios de envío interestatales a cargadores C.O.D individuales durante cualquier año calendario deberá en o antes del 31 de marzo del año siguiente, presentar ante la Oficina de Aplicación y Cumplimiento, Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, Washington, DC 20590, un informe del servicio desarrollado durante el año indicado. El informe deberá presentarse en el For-mulario OCE-101, y su precisión deberá verificarse por un funcionario de la empresa de autotransporte. Todos los transportistas deberán completar la Parte A del for-mulario OCE-101, y aquellas empresas que transporten 100 o más embarques también deberán completar la Parte B.
(b) Formulario de Informe de Desempeño Anual Pre-scrito OCE-101.

ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE SEGURIDAD
PARA LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE
OFICINA DE APLICACIÓN Y CUMPLIMIENTO
DE LA LEY

INFORME DE DESEMPEÑO ANUAL DEL

AÑOFINALIZADO EL 31 DE DICIEMBRE de 20_____

Nombre de la empresa de autotransporte _____

Dirección de la empresa de autotransporte _____

Número del Ministerio de Transporte de EE.UU. (USDOT) o número ICCMC _____

Parte A

Durante el año, el número total de embarques de enseres domésticos (1° cláusula) entregado para cada tipo de cargador fue:

1. Los envíos C.O.D. entregados con-forme la autorización para funcionar como transportista público (excluy-endo todos los embarques del gobi-erno, agentes de carga y embarques interlineales). . . . . _____
2. El resto de los embarques de la 1° cláusula (excluyendo los embarques del gobierno, agentes de carga y embarques interlineales). . . . . _____
3. Total de líneas 1 y 2 (NOTA: El total deberá coincidir con el total de los embarques de la 1° cláusula indicados en su Informe de Desempeño Anual, Programa 600, Línea 7, Columna d, si se le solicita presentar ese informe). . . . . _____

Parte B

Complete la Parte B sólo si los envíos C.O.D. entrega-dos informados en Parte A, Línea 1, alcanzan o exceden los 100 embarques. Las preguntas y respuestas a con-tinuación son sólo para los embarques indicados en Parte A, Línea 1.

4. Número de envíos C.O.D. en los que el pedido de servicio se basa en un *presu-puesto por escrito obligatorio*(incluido están los llamados costos estimativos híbridos tales como el Precio Garanti-zado y Protección del Precio) . . . . . _____
5. Cantidad de envíos C.O.D. en los que los costos se basan en un *presupuesto por escrito no obligatorio* . . . . . _____
6. Número de envíos C.O.D. en los que los costos se basan en *otros* costos esti-mativos diferentes a los obligatorios o no obligatorios por escrito . . . . . _____
7. Total de líneas 4, 5 y 6 (NOTA: El total deberá ser igual al conteo de em-barque indicado en Parte A, Línea 1) . . . . . _____
8. Porcentaje de embarques entregados en los que los costos finales *excedieron* el presupuesto escrito obligatorio . . . . . _____
9. Porcentaje de embarques entregados en los que los costos finales *excedieron* el presupuesto escrito inicial no oblig-atorio en un 10% o más . . . . . _____
10. Porcentaje de embarques que fueron retirados *después* de la última fecha de retiro indicada en el pedido de servicio o conocimiento de embarque . . . . . _____
11. El porcentaje de embarques entrega-dos *después* de la última fecha de entrega especificada en el pedido de servicio o conocimiento de embarque . . . . . _____
12. Porcentaje de embarques entregados en los que *se haya* iniciado una demanda (por mas de $200) por daño o pérdida de bienes . . . . . _____
13. Porcentaje de embarques entregados en los que *se haya* presentado una demanda (por más de $200) por daño a causa de un retiro o entrega tardía . . . . . _____
14. *Cantidad promedio* de días necesarios para saldar una demanda (por más de $200) . . . . . _____
15. Porcentaje de demandas (por más de $200) que se solucionaron por medio de un programa de arbitraje . . . . . _____
16. Porcentaje de demandas (de más de $200) que fueron resueltas luego de que el transportista recibiera una notificación de acción judicial iniciada por el cargador . . . . . _____

JURAMENTO DEL TRANSPORTISTA
(DEBE REALIZARSE POR UN REPRESENTANTE DE LA EMPRESA)
Yo, *(nombre y cargo del funcionario de la compañía)*, verifico bajo pena de perjurio, según las leyes de los Estados Unidos de América, que toda la información suministrada en el presente formulario o relacionada con los datos contenidos en este formulario es, a mi leal saber y entender, fiel, correcta y

completa, según toda la información requerida que se incluya en la misma, de la cual tengo conocimiento, y declaro de buena fe. Además, certifico que estoy calificado y autorizado para certificar la precisión de la información. Entiendo que la declaración dolosa u omisión de hechos sustanciales constituyen delitos federales punible, según 18 Cód. de EE.UU. 1001, con encarcelamiento de hasta 5 años y multas de hasta $10.000 por cada delito.

_____
Firma

_____
Cargo

_____
Fecha

(c) Instrucciones para la Preparación del Informe de Desempeño Anual, Formulario OCE-101.

INSTRUCCIONES PARA LA PREPARACIÓN

Instrucciones generales

1. Información para completar el Formulario OCE-101 se puede obtener de muestras al azar siempre que, en cada instancia, el muestreo universal sea todo el embarque entregado bajo su autorización de transpor-tista público (excluyendo al gobierno, agentes de trans-portes y tránsito de interlínea) durante el año indicado o todas las demandas que surjan del transporte de aque-llos embarques que se recibieron, o acordaron, según corresponde, durante el año indicado.
2. Cuando se utilizan muestreos al azar, el tamaño de mínimo de la muestra en cada instancia deberá ser de 400 embarques o demandas, según corresponda, como muestras de 100 embarques o demandas cada una. Todos los ejemplos deberán cumplir con una desviación estándar con un nivel fiabilidad del 95%.
3. Las empresas que presentan el Formulario OCE-101 deberán poseer y poner a disposición, para una revisión de un empleado autorizado de la FMCSA, todos los papeles, notas y otros archivos relacionados con la preparación de cada informe, por un período no menor de 24 meses después de la fecha de presentación de ese informe.
4. La información del Formulario OCE-101 deberá verificarse por una declaración jurada firmada por un oficial de la compañía.

INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS

Parte A

Línea 1: Sólo informe aquellos envíos C.O.D. 1° cláusula transportados bajo la autorización de su trans-portista público luego de excluir a todo tipo de agente de carga y tránsito interlineal del gobierno.
Línea 2: Informe todos los otros embarques 1° cláusula incluyendo aquellos que se transportan bajo disposiciones de contrato de contratado y todo agente de carga y tránsito interlineal.
Línea 3: Sume línea 1 y 2. El resultado deberá coin-cidir con el total de los embarques de 1° cláusula indica-dos en su Informe de Desempeño Anual, Programa 600, Línea 7, Columna d, si se le solicita presentar ese informe.

Parte B

No es necesario completar la Parte B si el total de envíos C.O.D. informado en Parte A, Línea 1, no alcanza o excede los 100 embarques. De no ser necesario que complete la Parte B, firme la Certificación y envíe el formulario a la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte.
Línea 4: Informe sólo aquellos envíos C.O.D. cuando el pedido de servicio haya sido firmada luego del recibo de un presupuesto por escrito obligatorio. Incluya en este cálculo todos los comúnmente llamados costos esti-mativos híbridos (*por ej.:* opciones de Precio Garanti-zado y Protección de Precio)
Línea 5: Informe el total de envíos C.O.D. en los que el pedido de servicio haya sido firmada luego del recibo de un presupuesto por escrito no obligatorio. En el caso de costos estimativos no obligatorios, los costos reales se determinan luego de que se retire y pese el embarque.
Línea 6: Informe sólo aquellos envíos C.O.D. en los que no hubo requisito para la preparación de un presu-puesto por escrito obligatorio o no obligatorio por parte del transportista. Al igual que con los costos estimativos no obligatorios, los costos aquí se determinarán luego de que se retire y pese el embarque.
Línea 7: Sume las Líneas 4, 5 y 6. La cantidad de embarques indicados en la Línea 7 deberá ser la misma que aquellos indicados en Parte A, Línea 1.

CÁLCULO DE PORCENTAJES O PROMEDIOS Deberá determinar la cantidad de embarques que correspondan a cada categoría descripta en las Líneas 8 y 9 respectivamente, y dividir esos embarques por la cantidad de embarques indicados en Líneas 4 y 5 respectivamente.
Deberá determinar la cantidad de embarques que correspondan a cada categoría descripta en Líneas 10 hasta 16, y dividir esos embarques por la cantidad de embarques indicados en la Línea 7. (Excepción: Línea 13 es un promedio, no un porcentaje.)
Línea 8: Calcule el porcentaje de aquellos embarques entregados en los que los costos finales hayan excedido el presupuesto escrito inicialmente brindado al carga-dor por los costos acordados por el transportista y carga-dor en productos transportados y servicios prestados.
Línea 9: Calcule los porcentaje de aquellos embarques entregados bajo costos estimativos no oblig-atorios por escrito en los que los costos finales hayan excedido el presupuesto escrito brindado al cargador en un 10% o más. Se utiliza la cifra 10% ya que a cada cargador C.O.D. se le solicita que tenga disponible 110% del presupuesto en el momento de la entrega.
Línea 10: Calcule el porcentaje de aquellos embarques en los que la fecha de retiro real haya sido después de la última fecha de retiro prometida en el pedido de servicio o conocimiento de embarque.
Línea 11: Calcule el porcentaje de aquellos embarques en los que la fecha de entrega real haya sido después de la última fecha de entrega prometida en el pedido de servicio o conocimiento de embarque.
Línea 12: Calcule el porcentaje de aquellos embarques en los que se haya presentado una demanda dentro de los 60 días de la fecha real de entrega al domi-cilio. Cuente únicamente aquellas demandas en las que el valor en dólares del monto reclamado por el cargador haya excedido los $200 y resultado de pérdidas o daños de bienes. La presente excluye las demandas por retiros y entregas tardías que se informan en la Línea 13.
Línea 13: Calcule el porcentaje de aquellos embarques en los que se haya presentado una demanda dentro de los 60 días de la fecha real de entrega al domi-cilio. Cuente únicamente aquellas demandas donde el valor en dólares del monto reclamado por el cargador haya excedido los $200 y resultado de retiro y entrega tardía. Los retiros y entregas tardías se definen en las Instrucciones 10 y 11.
Línea 14: Indique el número medio de días necesarios para pagar, reducir o realizar una oferta firme de liqui-dación de todas las demandas que excedan $200 durante el año indicado. A los efectos del presente informe, se deberá considerar demanda a una “demanda presentada” si la misma cumple con los criterios establecidos en Líneas 11 y 12, y se considerará saldada, reducida u ofertada en la fecha en que una oferta escrita se envíe por correo o personalmente al demandante.

Línea 15: Calcule el porcentaje de las demandas que hayan excedido los $200 como resultado del transporte de embarques que se hayan resuelto durante el año indicado a través de una resolución de disputa o proced-imiento de arbitraje del que el transportista haya man-tenido o participado.
Línea 16: Calcule el porcentaje de demandas que hayan excedido los $200 que hayan surgido del trans-porte de embarques que se hayan resuelto durante el año indicado como resultado de una notificación de acción judicial de resarcimiento iniciada por el cargador.

[59 RF 2305, ene. 14, 1994, según enmienda 59 RF 34392, jul. 5, 1994; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§375.19 Uso de planes con tarjetas de débito.

Las empresas de autotransporte público de enseres domésticos, según se define en 49 CRF 375.1(b)(1), podrán estipular en sus aranceles la aceptación de las tarjetas de débito para el pago de costos de flete siempre que los embarques sean transportados según acuerdos y aranceles que requieran el pago en efectivo, cheque certificado u pedido de pago. El pago con tarjeta de débito se deberá considerar equivalente al pago con efectivo, cheque certificado u pedido de pago. Toda norma o artículo arancelario que permita la aceptación de tarjetas de débito deberá identificar los planes de tarjeta de débito de los que el cargador participa.

[46 RF 16218, mar. 11, 1981. Nueva designación: 61 RF 54707, oct. 21, 1996; 62 RF 49941, sep. 24, 1997]

CAPÍTULO 376 — ALQUILER E INTERCAMBIO DE VEHÍCULOS

Sección A — Campo de aplicación general y definiciones
§376.1 Campo de aplicación.
§376.2 Definiciones.

Sección B — Reglamentaciones de alquiler
§376.11 Requisitos generales de alquiler.
§376.12 Requisitos de alquiler por escrito.

Sección C — Exenciones para las reglamentaciones de alquiler
§376.21 Exenciones generales.
§376.22 Exenciones para el alquiler de transportistas privados y alquiler entre transportistas autorizados.
§376.26 Exenciones para los alquileres entre transportistas autorizados y sus agentes.

Sección D — Reglamentaciones para el intercambio
§376.31 El intercambio de equipos.

Sección E — Transportistas y cargadores privados
§376.42 Alquiler de equipos por transportistas controlados.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód de EE.UU. 13301 y 14102; y 49 CRF 1.73.
FUENTE: 44 RF 4681, ene. 23, 1979, a menos que se indique lo contrario. Nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996.

Sección A — Campo de aplicación general y definiciones

§376.1 Campo de aplicación.

Las reglamentaciones en este capítulo se aplican a las siguientes actos realizados por las empresas de autotransporte registradas ante el Secretario para transportar bienes.
(a) El alquiler de equipos con los cuales se realizará el transporte regulado por el Secretario.
(b) El alquiler de equipos a empresas de autotrans-porte o cargadores privados.
(c) El intercambio de equipo entre empresas de autotransporte público en la realización del transporte regulado por el Secretario.
[44 RF 4681, ene. 23, 1979. Nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15423, abr. 1, 1997]

§376.2 Definiciones.

(a) **Transportista autorizado** — La persona o per-sonas autorizada(s) para realizar el transporte de bienes como empresa de autotransporte según las dis-posiciones de 49 Cód. de EE.UU. 13901 y 13902.
(b) **Equipo** — Un vehículo automotor, camión, trac-tor, semi remolque, remolque, y toda combinación de los mismos y todo otro tipo de equipo utilizado por trans-portistas autorizados para el transporte de bienes por alquiler.
(c) **Intercambio** — El recibo de equipo por parte de una empresa de autotransporte público de bienes de otro transportista, en un punto en que ambos transpor-tistas tienen autorización para prestar el servicio, con el cual poder continuar un transporte directo.
(d) **Propietario** — La persona (1) a la que se le ha otorgado dominio del equipo, o (2) quien, sin título, tiene el derecho de usar exclusivamente el equipo, o (3) quien tiene posesión por ley del equipo, registrado y patentado en cualquier Estado bajo el nombre de esa persona.
(e) **Alquiler** — Un contrato o acuerdo en el que el dueño otorga el derecho de uso del equipo, con o sin conductor, por un período específico de tiempo a un

transportista autorizado para utilizar en el transporte controlado de bienes, a cambio de una contraprestación.
(f) **Locador** — En un alquiler, la parte que otorga el uso del equipo, con o sin conductor, a otra.
(g) **Locatario** — En un alquiler, la parte que adquiere el uso de equipo, con o sin el conductor, de otra.
(h) **Subalquilar** — Un contrato por escrito en el que el locatario otorga el uso de equipo alquilado, con o sin conductor, a otro.
(i) **Apéndice** — Un anexo a un alquiler existente que no entra en vigencia hasta que el locador y el locatario lo firmen.
(j) **Transportista privado** — La persona, diferente de la empresa de autotransporte, que transporta bienes por automotor en el comercio interestatal o exterior cuando (1) la persona es la propietaria, locataria o como-dataria de un bien que es transportado, y (2) el bien es transportado para la venta, alquiler, renta o comodato, o para promover una empresa comercial.
(k) **Cargador** — La persona que envía o recibe bienes que se transportan en comercio interestatal o exterior.
(l) **Fondo depositado en garantía (escrow)** — El dinero depositado por el locador ya sea con una tercera parte o el locatario para garantizar la realización, para reembolsar adelantos, para cubrir gastos de reparación, para soportar demandas, para soportar costos de licen-cias y permisos del Estado y para todo otro propósito acordado mutuamente por el locador y el locatario.
(m) **Detención** — La retención, por el consignador o consignatario, de un remolque, con o sin la unidad mot-riz y conductor, por más del tiempo libre adjudicado para el embarque, bajo circunstancias no atribuibles a la tarea del transportista.
[44 RF 4681, ene. 23, 1979, según enmienda 49 RF 47850, dic. 7, 1984; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

Sección B — Reglamentaciones de alquiler

§376.11 Requisitos generales de alquiler.

Además del intercambio de equipos, que no sean directos, según lo establece §376.31 y bajo las exenci-ones establecidas en la Sección C de las presentes reglamentaciones, el transportista autorizado podrá realizar transportes autorizados con equipo que no le pertenezca sólo bajo las siguientes condiciones:
(a) **Alquiler** — Deberá haber un contrato de alquiler escrito otorgando el uso del equipo según los requisitos contenidos en §376.12.
(b) **Recibos por equipo** — Recibos que identifiquen específicamente el equipo a ser alquilado y que indiquen la fecha y hora del día en que se transfiere la posesión, otorgados de la siguiente manera:
(1) Cuando el transportista autorizado toma pos-esión del equipo, el mismo deberá entregar un recibo al propietario del equipo. El recibo identificado en el pre-sente artículo se podrá enviar por correo, telegrama u otro medio de comunicación similar.
(2) Cuando la autorización de posesión del equipo del transportista autorizado finaliza, se deberá entregar un recibo según las condiciones del contrato de alquiler si el mismo requiere un recibo.
(3) Los representantes autorizados del transportista y del propietario podrán tomar posesión del equipo alquilado y entregar y recibir recibos que sean necesa-rios según el presente inciso.
(c) **Identificación del equipo** — el transportista autorizado que adquiere el uso de un equipo, según este artículo, deberá identificar el equipo como a su servicio de la siguiente manera:
(1) Durante el período del alquiler, el transportista deberá identificar el equipo de acuerdo con los requisi-tos de la FMCSA estipulados en 49 CRF capítulo 390 del presente libro (Identificación de Vehículos).
(2) A menos que se lleve una copia del contrato en el equipo, el transportista autorizado deberá guardar una declaración con el equipo durante el período de alquiler que certifique que ese transportista pone en funciona-miento el equipo. La declaración deberá, además, espe-cificar el nombre del propietario, la fecha y duración del contrato, cualquier restricción en el contrato rela-cionada a los productos a ser transportados y el domi-cilio donde el transportista autorizado posee el contrato original. El transportista autorizado o su representante autorizado deberá redactar esa declaración.
(d) **Registros del equipo** — El transportista autor-izado que utilice un equipo alquilado, según el presente artículo, deberá mantener registros de los equipos de la siguiente manera:
(1) El transportista autorizado deberá redactar y lle-var los documentos que cobran cada viaje por el cual el equipo es utilizado en su servicio. Estos documentos deberán contener el nombre y domicilio del propietario del equipo, el punto de origen, la hora y fecha de salida y el punto de destino final. Además, el transportista autorizado deberá llevar documentos con el equipo alquilado durante su puesta en funcionamiento que indiquen esa información y que identifiquen el embarque e indiquen de manera clara que el transporte se encuentra bajo su responsabilidad. El transportista autorizado deberá mantener esos documentos como parte de sus registros de transporte. Los alquileres que contengan información requerida por las disposiciones en este párrafo podrán utilizarse y retenerse en vez de esos documentos o papeles. En cuanto a los contratos de alquiler negociados bajo un alquiler en base al cual se conceden otras locaciones (de aquí en adelante: alquiler principal), se acatará la presente disposición al tener una copia de un alquiler principal en la unidad del equipo en cuestión y cuando el balance de la document-ación requerida por el presente párrafo se incluya en los documentos de flete realizado para un traslado espec-ífico.
(2) [Reservada]
44 RF 4681, ene. 23, 1979, según enmienda 49 RF 47269, dic. 3, 1984; 49 RF 47850, dic. 7, 1984; 50 RF 24649, jun. 12, 1985; 51 RF 37406, oct. 22, 1986; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§376.12 Requisitos de alquiler por escrito.
A excepción de que según las exenciones establecidas en la sección C de este capítulo, el contrato de alquiler por escrito según §376.11(a) deberá contener las sigu-ientes disposiciones. El transportista autorizado deberá adherir a las disposiciones de alquiler requeridas, y lle-varlas a cabo.
(a) **Partes** — El contrato de alquiler deberá cele-brarse entre el transportista autorizado y el propietario del equipo. El contrato de alquiler deberá firmarse por esas partes o por sus representantes autorizados.
(b) **Duración a ser específica** — El contrato de alquiler deberá especificar la hora y fecha o las circun-stancias en las cuales el alquiler comienza y termina. Esa hora o circunstancias deberá coincidir con la hora de entrega de los recibos requeridos por §376.11 (b).
(c) **Posesión exclusiva y responsabilidades** — (1) El contrato de alquiler deberá estipular que el locatario transportista autorizado deberá tener pos-esión, control y uso exclusivo del equipo durante la duración del contrato. El contrato deberá además estip-ular que el locatario transportista autorizado deberá asumir absoluta responsabilidad por el funcionamiento del equipo durante la duración del contrato de alquiler.
(2) Se podrán incluir disposiciones en el contrato de alquiler para considerar al locatario transportista autorizado como el propietario del equipo a los efectos

de subalquilarlo, según las presentes reglamentaciones, a otros transportistas autorizados durante el alquiler.
(3) Cuando el transportista autorizado de enseres domésticos alquile el equipo para transportar enseres domésticos, según lo define la Secretaría, las partes podrán estipular en el contrato que las disposiciones requeridas en el párrafo (d)(1) del presente artículo se apliquen únicamente durante el período de tiempo en que el equipo se pone en funcionamiento por el locatario transportista autorizado.
(4) Ninguna en las disposiciones requeridas en el párrafo (c)(1) del presente artículo intenta afectar si el locador o conductor asignado por el locador es un con-tratista independiente o un empleado del transportista locatario autorizado. Podrá existir una relación de con-tratista independiente cuando el transportista locatario cumpla con lo estipulado en 49 Cód de EE.UU. 14102 y con los requisitos administrativos concomitantes.
(d) **Contraprestación a especificar** — El monto a pagar por el transportista autorizado por el equipo y los servicios del conductor deberán establecerse claramente en el anverso del contrato o en un anexo adjunto al mismo contrato de alquiler. Ese contrato o anexo deberá entregarse al locador antes del comienzo de cualquier viaje a cargo del transportista autorizado. Un represen-tante autorizado del locador puede aceptar esos docu-mentos. El monto a pagar puede expresarse como el porcentaje del ingreso en bruto, una tarifa plana por milla (kilómetro), una tarifa variable según la dirección recorrida o el tipo de producto transportado, o por cual-quier otro método de contraprestación mutuamente acordado mutuamente por las partes del contrato. La contraprestación establecida en el contrato o en el anexo adjunto podrá aplicarse a los servicios de equipo y con-ductor tanto por separado o como un monto combinado.
(e) **Cláusulas especificadas en el contrato** — El contrato debe especificar claramente cual parte es la responsable de retirar los dispositivos de identificación del equipo al finalizar el alquiler y cómo y cuándo esos dispositivos, aparte de los pintados directamente en el equipo, se devolverán al transportista. El contrato deberá especificar claramente la forma en que el propi-etario del equipo entregará un recibo al transportista autorizado cuando el propietario recupere la posesión del equipo al finalizar el contrato de alquiler, si se requiere un recibo por el alquiler. El alquiler deberá especificar claramente la responsabilidad de cada parte con respecto al costo de combustible, impuestos al com-bustible, kilometraje sin carga, permisos de todo tipo, peajes, trasbordadores, servicios accesorios y de deten-ción, costos básicos de patentes y licencias y toda por-ción no utilizada de esos artículos. El contrato de alquiler deberá especificar claramente quien será responsable de cargar y descargar los bienes sobre y desde un vehículo automotor, y de la contraprestación, de existir, a pagar por ese servicio. Excepto cuando la violación resulta de obra u omisión del locador, el locatario transportista autorizado deberá asumir los riesgos y costos de las multas por remolques con sobrepeso y sobremedida cuando los remolques se pre-cargan y sellan, cuando se coloca la carga en un contene-dor, o cuando el remolque o embarque se encuentra, por el contrario, fuera de control del locador, y por el incor-recto permiso de una sobredimensión y sobrecarga, por tanto, el locatario deberá reembolsar al locador cual-quier multa que el locador haya pagado. Si se autoriza al transportista autorizado a recibir un reembolso o un crédito por las placas adquiridas por el locador compra-das y emitidas a nombre del transportista autorizado, o si las placas están autorizadas para ser vendidas por el transportista autorizado a otro locador, el transportista autorizado deberá reembolsar al locador inicial, a cuyo nombre se obtuvieron en primer instancia las placas, una porción prorrateada del monto recibido.
(f) **Período de pago** — El contrato de alquiler deberá especificar que el pago al locador deberá real-izarse dentro de los 15 días de presentados los documen-tos de entrega necesarios y otros papeles relacionados con un viaje a cargo de un transportista autorizado. Los papeles requeridos antes de que el locador pueda recibir un pago, se limitan a los cuadernos de bitácora requeri-dos por el Ministerio de Transporte y a aquellos docu-mentos necesarios para que el transportista autorizado se asegure el pago por parte del cargador. Además, el contrato de alquiler podrá estipular que, al finalizar el contrato de alquiler como condición previa al pago, el locador deberá retirar todo dispositivo de identificación del transportista autorizado y, excepto en el caso que la identificación esté pintada directamente sobre el equipo, devolvérselo al transportista. Si los dispositivos de identificación fueren perdidos o robados, una carta que certifique el retiro de éstos saldará el requer-imiento. Hasta tanto se cumpla con este requerimiento, el transportista podrá retener el pago final. El transpor-tista autorizado puede requerir la presentación de doc-umentos adicionales por el locador pero no como un pre requisito de pago. El pago al locador no deberá real-izarse supeditado a la presentación de un conocimiento de embarque al cual no se han realizado excepciones. El transportista autorizado no deberá fijar límites de tiempo para que el locador presente los documentos y otros papales de entrega requeridos.
(g) **Copias de facturas de carga u otra forma de documentación de carga** — Cuando los ingresos de un locador se basan en el porcentaje de los ingresos brutos por un embarque, el contrato de alquiler debe especificar que el transportista autorizado dará al loca-dor, antes o en el momento del acuerdo, una copia de una factura del flete tasado o un documento generado por computadora que contenga la misma información, o, en el caso de transportistas por contrato, toda otra forma de documentación utilizada para un embarque que contenga la misma información que pudiera apare-cer en una factura por flete tasada. Cuando se otorga un documento generado por computadora, el contrato de alquiler le permitirá al locador examinar, durante las horas laborales normales, una copia de cualquier docu-mento real precedente al documento generado por com-putadora. Independientemente del método de contraprestación, el contrato de alquiler permitirá al locador examinar las copias del arancel del transpor-tista o, en caso de transportistas por contrato, podrá examinar otros documentos de los cuales se calculen las tarifas y costos, siempre y cuando que en los casos en que los cargos y tarifas se calculen de un contrato de un transportista por contrato, sólo se necesite dar a conocer aquellas secciones del contrato con la misma infor-mación que pudiera aparecer en una factura de flete tasada. El transportista autorizado podrá borrar los nombres de los cargadores y consignatarios presentes en la factura de flete u otra forma de documentación.
(h) **Artículos con cargos al usuario** — El contrato de alquiler deberá especificar claramente todos los artículos que deberán ser pagados inicialmente por el transportista autorizado, y en última instancia deduci-dos de la contraprestación del locador en el momento de pago o liquidación, junto con considerandos de cómo se calculará el monto de cada artículo. Se le deberá propor-cionar copias al locador de esos documentos que fueren necesarios para determinar la validez del cargo.
(i) **Productos, equipos, o servicios de transpor-tistas autorizados** — El contrato de alquiler deberá especificar que no se requiere que el locador adquiera o rente ningún producto, equipo, o servicios del transpor-tista autorizado como condición para entrar en el acu-erdo de alquiler. El contrato de alquiler deberá especificar las condiciones de todo contrato del que el locador sea una parte de un contrato de compra o alquiler de equipo lo que otorga al transportista autor-izado el derecho de realizar deducciones de la contra-prestación del locador por pagos de compra o alquiler.
(j) **Seguro** — (1) El contrato de alquiler deberá espe-cificar claramente la obligación legal del transportista autorizado de poseer cobertura de seguro para la protec-ción del público de acuerdo a las reglamentaciones de la FMCSA, estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13906. El contrato de alquiler deberá también especificar quien es el responsable de brindar cualquier otro tipo de cober-tura de seguro para la puesta en funcionamiento de un equipo alquilado, como ser el seguro “bobtail” [N de T: para remolques, que cubre al conductor contratado en caso de accidentes que ocurren cuando el remolque no se encuentre unido al tractor, si el conductor se encuentra en despacho o no]. Si el transportista autorizado real-izará una transacción con cargo al locador por cual-quiera de esos seguros, el contrato de alquiler deberá especificar el monto que se le cargará al locador.
(2) Si el locador comprare algún seguro que cubra la puesta en funcionamiento del equipo arrendado al o a través del transportista autorizado, el contrato de alquiler deberá especificar que el transportista autor-izado proporcionará al locador una copia de cada póliza ante pedido del locador. Además, cuando el locador com-prare ese seguro de esta manera, el contrato de alquiler deberá especificar que el transportista autorizado pro-porcionará al locador un certificado de seguro por cada una de esas pólizas. Cada certificado de seguro deberá incluir el nombre del asegurador, el número de póliza, las fechas de entrada en

vigencia de la póliza, los mon-tos y tipos de cobertura, el costo para el locador por cada tipo de cobertura y el monto deducible por cada tipo de cobertura por el cual el locador puede ser responsable.
(3) El contrato de alquiler deberá especificar clara-mente las condiciones por los cuales las deducciones por daños de carga y bienes se puedan realizar de la liqui-dación del locador. El contrato de alquiler deberá además especificar que el transportista autorizado deberá brindar al locador una explicación detallada por escrito de toda deducción realizada por daño de carga o bienes de cualquier contraprestación de dinero adeu-dada al locador. La explicación detallada por escrito deberá entregarse al locador antes de realizarse algún descuento.
(k) **Fondos depositados en garantía** — Si se requieren fondos de garantía [escrow], se deberá especi-ficar en el contrato de alquiler lo siguiente:
(1) El monto de todo fondo de garantía o plica de cumplimiento requerida a pagar por el locador al trans-portista autorizado o a una tercera parte.
(2) Los artículos específicos a los cuales el fondo de garantía puede aplicarse.
(3) Que mientras el fondo de garantía está bajo con-trol del transportista autorizado, éste deberá dar cuenta al locador de toda transacción que involucre ese fondo. El transportista deberá llevar a cabo esta contabiliza-ción de una de las siguientes maneras:
(i) Indicando claramente en hojas de balance separa-das el monto y descripción de toda deducción o suma realizada al fondo de garantía; o
(ii) Proveyendo una contabilización por separado al locador de toda transacción realizada con el fondo de garantía. Esta contabilización por separado deberá real-izarse mensualmente.
(4) El derecho del locador de reclamar una contabili-zación para las transacciones que involucren el fondo de garantía en cualquier momento.
(5) Que mientras el fondo de garantía esté bajo con-trol del transportista, el transportista deberá pagar interés sobre ese fondo de garantía por lo menos cada trimestre. A fines contables, el balance del fondo de garantía sobre el que se deberán pagar intereses, el transportista puede deducir una suma igual al adelanto promedio realizado al locador individual durante el período de tiempo por el cual se pagará intereses. La tasa de interés deberá establecerse en la fecha en que comienza el período de interés y deberá ser al menos igual al rendimiento medio o a la tasa equivalente del bono en letras del Tesoro en 91 días, 13 semanas, según se establece en la subasta semanal por el Ministerio de Economía.
(6) Las condiciones que el locador debe satisfacer para recobrar el fondo de garantía. En el momento de devolución del fondo de garantía, el transportista autor-izado podrá deducir dinero por aquellas obligaciones incurridas por el locador que hayan sido anteriormente especificadas en el contrato de alquiler, y deberá propor-cionar una contabilización final al locador o realizar todas las deducciones finales a la cuenta de garantía. El contrato de alquiler deberá además especificar que in ningún caso se devolverá el fondo de garantía después de los 45 días de la fecha de finalización.
(l) **Copias del contrato de alquiler** — Las partes deberán firmar un original y dos copias de cada contrato de alquiler. El transportista autorizado deberá que-darse con el original y deberá colocar una copia del con-trato en el equipo durante el período del contrato a menos que se lleve, en su lugar, una declaración en el equipo como se estipula en §376.11(c)(2). El propietario del equipo deberá quedarse con la otra copia del con-trato de alquiler.
(m) El presente párrafo se aplica a los propietarios que no son agentes pero cuyo equipo se utiliza por un agente de un transportista autorizado para brindar ser-vicio de transporte en nombre del transportista autor-izado. En esta situación, el transportista autorizado está obligado a asegurar que estos propietarios reciban todos los derechos y beneficios propios de un propietario según las reglamentaciones de alquiler, especialmente aquellos establecidos en párrafos (d) - (k) de este artículo. Así será independientemente de si el contrato de alquiler por el equipo es directamente entre el trans-portista autorizado y su agente más que directamente entre el transportista autorizado y cada uno de los propietarios. El contrato de alquiler entre el transpor-tista autorizado y su agente deberá especificar esa obli-gación.
[44 RF 4668, ene. 23, 1979, según enmienda 45 RF 13092, feb. 28, 1980; 47 RF 28398, jun. 30, 1982; 47 RF 51140, nov. 12, 1982; 47 RF 54087, dic. 1, 1982; 49 RF 47851, dic. 7, 1984; 51 RF 37406, 37407, oct. 22, 1986; 52 RF 2412, ene. 22, 1987; 57 RF 32905, jul. 24, 1992; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

Sección C — Exenciones para las reglamentaciones de alquiler

§376.21 Exenciones generales.

Excepto lo estipulado en §376.11(c), que requiere la identificación del equipo, las reglamentaciones de alquiler del presente capítulo no se deberán aplicar:
(a) Al equipo utilizado en la substitución de trans-porte de automotor por ferroviario de embarque de un flete ferroviario que se traslada entre puntos de esta-ciones de ferrocarril y con facturación a ferrocarril.
(b) Al equipo utilizado en el servicio de transporte realizado exclusivamente dentro de cualquier zona com-ercial según lo definió la Secretaría.
(c) Al equipo rentado sin conductores a una persona que se encuentra principalmente dedicada a ese negocio.
(d) A todo tipo de remolque que no es llevado por una unidad motriz alquilada al mismo locador.
[44 RF 4681, ene. 23, 1979. Nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§376.22 Exenciones para el alquiler de transpor-tistas privados y alquiler entre transportistas autorizados.
Independientemente de las reglamentaciones de alquiler establecidas en el presente capítulo, un trans-portista autorizado podrá dar en alquiler o alquilar un equipo a otro transportista autorizado, o un transpor-tista privado podrá dar en alquiler un equipo a un trans-portista autorizado según las siguientes condiciones:
(a) Se deberá cumplir con la identificación de los req-uisitos del equipo en §376.11(c).
(b) El locador deberá ser propietario del equipo o poseerlo bajo alquiler;
(c) Deberá haber un contrato por escrito entre los transportistas autorizados o entre el transportista pri-vado y el transportista autorizado, según sea el caso, concerniente al equipo de la siguiente manera:
(1) Deberá estar firmado por las partes o por sus rep-resentantes autorizados.
(2) Deberá estipular que el control y responsabilidad por la puesta en funcionamiento del equipo deberá ser del locatario desde el momento en que el mismo toma posesión y se otorga el recibo requerido según §376.11(b) al locador hasta: (i) Se devolverá la posesión del equipo al locador y el transportista autorizado reci-birá el recibo requerido según §376.11(b); o (ii) en el caso de que el contrato sea entre transportistas autorizados, se devolverá al locador la posesión del equipo o se le otorgará esa posesión a otro transportista autorizado en un intercambio de equipo.
(3) Se deberá llevar en el equipo una copia del acu-erdo mientras se encuentre en posesión del locatario.
(4) Nada en el presente artículo deberá prohibir la utilización por parte de transportistas autorizados, transportistas privados y otras entidades que lleven a cabo actividades de alquiler según el presente artículo, de un contrato de alquiler principal si la copia de ese de alquiler se lleva en el equipo mientras está en posesión del locatario, y si el contrato principal cumple con las disposiciones del presente artículo y se intercambian los recibos de acuerdo con el Artículo

376.11(b), y si se preparan y mantienen los registros del equipo según el Artículo 376.11(d).
[49 RF 9570, mar. 14, 1984, según enmienda 49 RF 47269, dic. 3, 1984; 49 RF 47851, dic. 7, 1984; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§376.26 Exenciones para los alquileres entre transportistas autorizados y sus agentes.

Las reglamentaciones de alquiler establecidas en §376.12(e) hasta (1) no se aplican a los contratos de alquiler entre transportistas autorizados y sus agentes.

[47 RF 28398, jun. 30, 1982, según enmienda 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

Sección D — Reglamentaciones para el intercambio

§376.31 El intercambio de equipos.

Los transportistas públicos autorizados podrán inter-cambiar equipos bajo las siguientes condiciones:
(a) **Contrato de intercambio** — Deberá haber un contrato por escrito, contrato de alquiler u otro acuerdo que estipule el intercambio y describa de manera espe-cífica el equipo a intercambiar. Este acuerdo por escrito deberá establecer los puntos específicos del intercambio, cómo se utilizará el equipo y la contraprestación por ese uso. El acuerdo de intercambio deberá firmarse por las partes o por los representantes autorizados.
(b) **Autorización para circular** — Los transportis-tas que participan en el intercambio deberán estar reg-istrados en la Secretaría para ofrecer el servicio de transporte de productos en el punto donde ocurra el cambio físico.
(c) **Conocimientos de embarque** — El tráfico transportado en el servicio de intercambio deberá real-izarse mediante conocimientos de embarque emitidos por el transportista original. Los cargos impuestos y los ingresos cobrados deberán dar razón de la misma man-era que si no hubiera habido un intercambio. Los costos por el uso del equipo intercambiado deberán llevarse por separado de las divisiones de las tarifas conjuntas o de las proporciones de las tarifas devengadas a los transportistas por la aplicación de tarifas locales o pro-porcionales.
(d) **Identificación del equipo** — El transportista público autorizado que reciba el equipo deberá identifi-car el equipo por él puesto en funcionamiento en el ser-vicio de intercambio de la siguiente manera:
(1) El transportista público autorizado deberá iden-tificar las unidades motrices de acuerdo con los requisi-tos de la FMCSA estipulados en 49 CRF capítulo 390 del presente título (Identificación de Vehículos). Antes de renunciar a la posesión del equipo, el transportista deberá retirar toda identificación que lo muestre al él mismo como transportista conductor.
(2) A menos que se lleve en el equipo una copia del contrato de intercambio, el transportista público autor-izado deberá llevar una declaración con cada vehículo durante el servicio de intercambio, que certifique que está haciendo circular el equipo. La declaración deberá también identificar al equipo por número de registro de la compañía o Estado y deberá indicar el punto especí-fico de intercambio, la fecha y hora en que asume responsabilidad por el equipo y el uso que se dará al mismo. La declaración deberá firmarse por las partes del contrato de intercambio o por sus representantes autorizados. Los requisitos de este párrafo no deberán aplicarse cuando el equipo a poner en funcionamiento en el servicio de intercambio consista sólo de remolques o semi-remolques.
(e) **Transportistas de conexión considerados propietarios** — Un transportista autorizado que recibe un equipo relacionado con un traslado directo deberá considerarse como propietario del equipo a fin de alquilar el equipo a otros transportistas autorizados en fomento del traslado a destino o el regreso del equipo luego de haberse completado el traslado.
[44 RF 4681, ene. 23, 1979. Nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

Sección E — Transportistas y cargadores privados

§376.42 Alquiler de equipos por transportistas controlados.

Los transportistas autorizados podrán tomar en alquiler el equipo y conductores de transportistas priva-dos, por períodos menores de 30 días, según lo establec-ido en 49 CRF 376.22.

[49 RF 9570, mar. 14, 1984, según enmienda 51 RF 37034, oct. 17, 1986; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

CAPÍTULO 377 — PAGO DE COSTOS DEL TRANSPORTE

Sección A — Manejo de los envíos C.O.D.

§377.101 Campo de aplicación.
§377.103 Requisitos arancelarios.
§377.105 Cobranza y remesa.

Sección B — Extensión de crédito a cargadores por las empresas de autotransporte público, empresas públicas de transporte marítimo y agentes de carga de enseres domésticos

§377.201 Alcance.
§377.203 Extensión de crédito a cargadores.
§377.205 Presentación de facturas de flete.
§377.207 Efecto del envío por correo de las facturas de flete o pagos.
§377.209 Cargos adicionales.
§377.211 Cálculo del plazo.
§377.213 [Reservado]
§377.215 Embarques de enseres domésticos por empresas de transporte público.
§377.217 Acuerdos interlineales de ingresos.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód de EE.UU. 13101, 13301, 13701, 13702, 13706, 13707 y 14101, 49 CRF 1.73.

Sección A — Manejo de los envíos C.O.D.

FUENTE: 32 RF 20050, dic. 20, 1967, a menos que se especifique lo contrario. Nueva desiganción 61 RF 54708, oct. 21, 1996.

§377.101 Campo de aplicación.

Las normas y reglamentaciones contenidas en este capítulo se aplican al transporte por vehículos automo-tores de envíos c.o.d., que realizan todas las empresas de transporte público de bienes según, 49 Cód. de EE.UU. 13702, excepto el transporte auxiliar o complementario del transporte por ferrocarril y realizado sobre cono-cimientos de embarque ferroviarios, y el transporte realizado para agentes de carga y sobre conocimientos de embarque de agentes de carga.

[32 RF 20050, dic. 20, 1967. Nueva designación 61 RF 54708, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§377.103 Requisitos arancelarios.

Ninguna empresa de transporte público sujeta a las disposiciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 13702, salvo que se estipule lo contrario en §377.101, deberá prestar servicios c.o.d. a menos que dicha empresa haya publicado, anunciado y presentado los aranceles que contengan las tasas, costos y normas que rigen el servi-cio, las cuales deberán obedecer a las reglamentaciones del presente capítulo.

[32 RF 20050, dic. 20, 1967. Nueva designación 61 RF 54708, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§377.105 Cobranza y remesa.

Toda empresa de transporte público de bienes, según 49 Cód. de EE.UU. 13702, salvo que se estipule lo con-trario en §377.101, que opte por brindar servicio c.o.d podrá publicar y mantener, o hacer que se publique y mantenga a su nombre, un arancel o aranceles que dis-pongan normas antidiscriminatorias para regular el servicio c.o.d. y la cobranza y remisa de fondos de c.o.d. Alternativamente, todo transportista que provea servi-cios c.o.d, y que no desee publicar o mantener, o hacer que se publique y se mantenga su propio arancel anti-discriminatorio, podrá adoptar una norma que requiera la remesa de cada cobranza de c.o.d. directamente al con-signador o personal nombrado por el consignador como beneficiario de pago dentro de los quince (15) días poste-riores a la entrega del embarque c.o.d. al consignatario.

[52 RF 45966, dic. 3, 1987 según enmienda 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

Sección B — Extensión de crédito a cargadores por las empresas de autotransporte público, empresas públicas de transporte marítimo y agentes de carga de enseres domésti-cos

FUENTE: 50 RF 2290, ene. 16, 1985, a menos que se indique lo contrario. Nueva designación 61 RF 54709, oct. 21, 1996.

§377.201 Alcance.

(a) **Generalidades.** Estas reglamentaciones se apli-can a la extensión de crédito en el transporte de bienes, según la reglamentación de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, por parte de empresas de autotransporte y agentes de carga de enseres domésticos, salvo que se estipule lo contrario.
(b) **Excepciones.** Las presentes reglamentaciones no se aplican a:
(1) Funcionamiento de empresas de transporte con-tratadas.
(2) Transporte para:
(i) Los Estados Unidos o cualquier departamento, agencia o repartición de dicho país,
(ii) Cualquier Estado, o subdivisión política del mismo,
(iii) El Distrito de Columbia.
(3) Transporte de bienes inherente al funciona-miento de empresas de transporte de pasajeros.
[50 RF 2290, ene. 16, 1985, según enmienda 51 RF 44297, dic. 9, 1986; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§377.203 Extensión de crédito a cargadores.

(a) **Autorización para otorgar créditos.**
(1) Un transportista que cumpla con los requisitos del párrafo (a)(2) del presente artículo podrá
(i) Renunciar a la posesión del flete previo al pago de los costos del arancel, y
(ii) Extender un crédito por el monto de dichos cargos a quienes se comprometan a pagarlos (dichas personas se denominarán “cargadores” en el presente capítulo).
(2) Para esa autorización, el transportista deberá tomar las medidas necesarias para asegurarse el pago de los costos arancelarios dentro de los períodos del

crédito especificados:
(i) En este capítulo, o
(ii) En las disposiciones arancelarias publicadas según las reglamentaciones estipuladas en el párrafo (d) del presente artículo.
(b) **Cuándo comienza el período del crédito.** El período del crédito deberá comenzar al día siguiente de la presentación de la factura de flete.
(c) **Duración del período de crédito.** A menos que se haya establecido un período de crédito diferente en la publicación de los aranceles según el párrafo (d) del pre-sente artículo, el período de crédito será de 15 días. Incluye sábados, domingos y feriados nacionales.
(d) **Los transportistas podrán establecer perío-dos de créditos diferentes en las normas arancelarias.** Los transportistas podrán publicar las normas arancelarias que establezcan períodos de crédi-tos diferentes de aquellos indicados en el párrafo (c) del presente artículo. Dichos períodos de crédito no deberán ser mayores de 30 días calendarios.
(e) **Costos de servicio.**
(1) No se deberán aplicar los costos de servicio cuando se extienda el crédito y los pagos se realicen dentro del período de crédito estándar. El término "período de crédito estándar," según se utiliza en la oración anterior, se refiere al:
(i) Período de crédito prescrito en el párrafo (c) del presente artículo, o
(ii) Período de crédito sustituto publicado en la norma arancelaria, según la autorización indicada en el párrafo (d) del presente artículo.
(2) Los tr ans portistas podrán, por norma arancelaria, extender créditos por un período de tiempo adicional, sujeto, si así lo desearen, a un costo de servi-cio por ese tiempo adicional. La duración combinada del período estándar de crédito del transportista (según se define en el párrafo (e)(1) del presente artículo) y su período de crédito adicional no deberá exceder el período de crédito máximo de 30 días prescripto en el párrafo (d) del presente artículo. Cuando esa norma arancelaria entre en vigencia, los cargadores podrán optar por posponer el pago hasta el final del período de crédito extendido si, debido a la misma, incluyeran algún cargo de servicio publicado cuando se realiza el pago.
(3) Los tr ans portistas podrán, por norma arancelaria, establecer costos de servicio por pagos real-izados después del vencimiento del período de crédito autorizado. Esa norma deberá:
(i) Establecer dichos costos al día siguiente del último día de un período de crédito autorizado, y
(ii) Notificar a los cargadores:
(A) Que el único propósito es evitar que un cargador que no pague a tiempo tenga uso libre de fondos que corresponden al transportista,
(B) Que no sanciona las demoras de pago, y
(C) Que el incumplimiento de pago dentro del período de crédito autorizado continuará, a pesar de la presente disposición por esos cargos, requiriendo que el transportista, antes de extender un nuevo crédito, determine en buena fe si el cargador cumplirá con las reglamentaciones del crédito en el futuro.
(4) Las normas arancelarias que establezcan costos según los párrafos (e)(2) ó (3) de este artículo podrán establecer costos mínimos.
(f) **Descuentos.** Los transportistas, por norma arancelaria, podrán autorizar descuentos para los pagos adelantados de facturas de flete cuando se haya exten-dido el crédito.
(g)(1) **Cargos por gastos de cobro.** Los transpor-tistas podrán, por norma arancelaria, tasar razonable-mente ciertos daños liquidados por todos los gastos incurridos en la cobranza de los cargos de fletes venci-dos. Los transportistas podrán utilizar uno de dos méto-dos en sus aranceles:
(i) El primer método consiste en tasar los daños liq-uidados como un cargo adicional separado de la factura de flete impaga. Al hacerlo, la norma arancelaria deberá revelar el monto exacto de los cargos declarando un monto en dólares o un porcentaje específico (o una com-binación de ambos) de la factura de flete impaga. El arancel deberá, además, especificar el período de tiempo (que al menos admitirá el período de crédito autorizado) dentro del cual el transportista deberá pagar para evi-tar dichos daños liquidados.
(ii) El segundo método será solicitar el pago de la tasa completa sin descuentos en vez de la tasa con des-cuentos que de lo contrario se aplicaría. La diferencia entre el descuento y la tasa completa constituye los daños liquidados del transportista por su esfuerzo de cobranza. Bajo este método el arancel deberá identificar las tasas de descuentos sujetas a la condición prece-dente y que requieren que el transportista realice el pago en una fecha determinada. El transportista no podrá hacer entrar en vigencia la fecha determinada hasta tanto no haya vencido el período de crédito autor-izado del transportista.
(2) Los daños, el período de la aplicabilidad y las condiciones, de existir, según lo indican los métodos de normas arancelarias permitidos según los párrafos (g)(1)(i) y (ii) del presente artículo además:
(i) Deberán estar claramente descriptos en la norma arancelaria;
(ii) Deberán aplicarse sin prejuicio ilícito y/o discrim-inación injusta entre cargadores y/o consignatarios en circunstancias similares;
(iii) Deberán aplicarse sólo a las facturas impagas de flete originales, separadas e independientes y no deberán aplicarse a demandas de "saldos vencidos" entabladas para cobrar los cargamentos anteriores por un síndico de la quiebra, cualquier otra persona o representante;
(iv) No deberán aplicarse a casos de errores adminis-trativos o del personal, como no recibir la factura de flete del transportista, o el cheque de pago del cargador que se perdió en el correo, o el transportista que envía la factura de flete a la dirección equivocada.
(v) No deberán aplicarse en ninguna circunstancia a un costo de servicio de transporte si el conocimiento de embarque del transportista indica independientemente que el cargador sea responsable de los cargos incurridos por el transportista en el cobro de los costos de flete del mismo servicio de transporte.
(vi) Deberán aplicarse únicamente luego del período de crédito autorizado, y cuando el transportista haya emitido una factura del flete revisada o notificación de imposición de costos por gastos de cobro debido a pago atrasado dentro de los 90 días del vencimiento del período de crédito autorizado.
(3) Como alternativa a los métodos de norma arancelaria permitidos, según los párrafos (g)(1)(i) y (ii) del presente artículo, un transportista podrá, absoluta-mente fuera de su arancel, tasar cargos de cobranza a través de condiciones de contrato estipuladas en un conocimiento de embarque. Al utilizar al transportista y su conocimiento de embarque, el cargador acepta las condiciones del conocimiento de embarque.
(h) **Discriminación prohibida.** Las normas arancelarias publicadas según los párrafos (d), (e) y (f) del presente artículo, no deberán resultar en una dis-criminación inmoderada entre los cargadores.

[50 RF 2290, ene. 16, 1985, según enmienda 53 RF 6991, mar. 4, 1988; 54 RF 30748, jul. 24, 1989]

§377.205 Presentación de facturas de flete.
(a) **Embarques "a pagarse por adelantado".**
(1) En los embarques que se "pagan por adelantado", el transportista deberá presentar su factura de flete por todos los cargos de transporte dentro del período de tiempo prescripto en los párrafos (a)(2) del presente artículo, excepto:
(i) Según se estipula en el párrafo (d) del presente artículo, o

(ii) Se exceptúe lo contrario en el presente capítulo.
(2) El período de tiempo para que un transportista presente su factura de flete por todos los cargos de transporte deberá ser de 7 días, a partir de la fecha que el transportista reciba el cargamento. Dicho período de tiempo no incluirá sábados, domingos o feriados nacion-ales.
(b) **Cargamentos "de cobro".**
(1) En los cargamentos "de cobro", el transportista deberá presentar su factura de flete por todos los costos de transporte dentro del período de tiempo prescripto en el párrafo (b)(2) del presente artículo, excepto:
(i) Según se estipula en el párrafo (d) del presente artículo, o
(ii) Se exceptúe lo contrario en el presente capítulo.
(2) El período de tiempo para que un transportista presente su factura de flete por todos los costos de trans-porte deberá ser de 7 días, a partir de la fecha que el cargamento haya sido entregado en su destino. Dicho período de tiempo no incluye sábados, domingos o feria-dos nacionales.
(c) **Las facturas o notificaciones adjuntas por escrito deberán establecer las sanciones por pagos tardíos, límites de tiempo de crédito y cos-tos de servicio y/o cargos por gastos de cobro y condiciones de descuentos.** Cuando se extiende un crédito, las facturas de flete o la notificación separada por escrito, adjunta a la factura de flete, o a un grupo de facturas de flete presentadas al mismo tiempo, deberán manifestar que el "incumplimiento oportuno del pago de los costos de flete podrá estar sujeto a sanciones arancelarias" (o una declaración de importancia simi-lar). Las facturas u otras notificaciones además deberán manifestar el momento para el cual se deberá haber realizado el pago y todo costo de servicio aplicable y/o costos por gastos de cobro y condiciones de descuento.
(d) **Cuando el transportista no posea infor-mación suficiente para calcular los cargos arancelarios.**
(1) Cuando el transportista no disponga de la infor-mación suficiente como para calcular los cargos arancelarios en el sitio de facturación, el mismo deberá presentar su factura de flete a ser pagada dentro de los 7 días posteriores a la fecha en que se disponga de infor-mación suficiente en el sitio de facturación. Dicho período de tiempo no incluirá sábados, domingos o feri-ados nacionales.
(2) El transportista no deberá otorgar más crédito a ningún cargador que no brinde información suficiente para que el transportista presente una factura de flete dentro de un tiempo razonable luego de que se realice el envío al transportista de origen.
(3) Según se utiliza en este párrafo, el término "car-gador" incluye, en forma no taxativa, (entre otros) a agentes de carga y asociaciones de cargadores y repre-sentanres de cargadores.
[50 RF 2290, ene. 16, 1985, según enmienda 54 RF 30748, jul. 24, 1989; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§377.207 Efecto del envío por correo de las factu-ras de flete o pagos.

(a) **Presentación de facturas de flete por correo.** Cuando los transportistas presenten las factu-ras de flete por correo, el momento del envío deberá considerarse como el tiempo de presentación de las fac-turas. El término "facturas de flete," según se utiliza en este párrafo, incluye tanto los documentos escritos y las facturas confeccionadas por medios electrónicos, cintas y diskettes de computadoras, cuando se utiliza el mail para transmitirlas.
(b) **Pago por correo.** Cuando los transportistas envíen por correo cheques, giros u órdenes de dinero en pago de los costos por flete, el acto de enviarlos por correo dentro del período de crédito deberá considerarse como el cobro de los cargos arancelarios dentro del período de crédito, según las reglamentaciones del pre-sente capítulo.
(c) **Disputas en cuanto a la fecha de envío por correo.** En caso de disputas en cuanto a la fecha de envío por correo, se deberá aceptar como tal fecha la que el sello postal indique.

§377.209 Cargos adicionales.

Cuando un transportista:
(a) Haya cobrado el monto de los costos arancelarios indicados en una factura de flete presentada por el mismo, siendo éstos el monto total de dichos cargos y
(b) Luego presentará al cargador otra factura por flete por cargos adicionales, el transportista podrá extender un crédito por el monto de esos cargos adicion-ales por un período de 30 días calendarios a partir de la fecha de presentación de la factura de flete por cargos adicionales.

§377.211 Cálculo del plazo.

Los períodos de tiempo que implican días calendarios deberán calcularse según 49 CRF 386.32(a).

[50 RF 2290, ene. 16, 1985. Nueva designación 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15424, abr.1, 1997]

§377.213 [Reservado]

§377.215 Embarques de enseres domésticos por empresas de transporte público.
(a) **Excepciones — embarques de enseres domésticos "collect on delivery" (cobro contra entrega).** Las reglamentaciones en los otros artículos del este capítulo y en el párrafo (c) del presente artículo no se aplicarán cuando se solicite al transportista, según 49 CRF 375.3(d), renunciar a la posesión de un cargamento que no sea de enseres domésticos por "cobro contra entrega" (c.o.d.) previo al pago de todos los car-gos.
(b) **Transacciones invertidas con tarjeta de cargo.** Las reglamentaciones del presente capítulo se aplicarán cuando:
(1) Los cargos por transporte de enseres domésticos se paguen con tarjetas de cargo, según 49 CRF 375.19, y
(2) El cargador fuerce una prórroga involuntaria del plazo de crédito otorgada por el transportista causando que el emisor de la tarjeta de cargo invierta la transac-ción cargo y pagos de costos a la cuenta del transportista
(c) **Excepciones — embarques con crédito de enseres domésticos.** Las disposiciones establecidas en los párrafos (c)(1) hasta (3) del presente artículo son excepciones al resto de las reglamentaciones del pre-sente capítulo. Se aplican a las extensiones de crédito para el transporte de enseres doméstico realizado por Empresas de autotransporte público (excepto se estipule en el párrafo (a) del presente artículo):
(1) Se deberá presentar una factura de flete dentro de los 15 días (excluyendo sábados, domingos y feriados nacionales) de la fecha de entrega de un cargamento en su destino.
(2) El período de crédito será de 7 días (excluyendo sábados, domingos y feriados nacionales).

(3) Las empresas de transporte público de enseres domésticos deberán establecer en sus aranceles que
(i) El período de crédito se extenderá automática-mente a un total de 30 días calendarios para todo carga-dor que no haya pagado la factura de flete del transportista dentro del período de 7 días.
(ii) El transportista gravará a ese cargador un costo de servicio equivalente al 1 por ciento del monto de la factura de flete, sujeto a un cargo mínimo de $10, por dicho período de extensión de crédito, y
(iii) Ningún transportista deberá otorgar crédito a ningún cargador que no cumpla con el pago de la factura de flete presentada debidamente dentro del período de 30 días, a menos y hasta que dicho cargador convenza al transportista que todas las facturas de flete futuras pre-sentadas debidamente serán estrictamente pagadas de acuerdo con las normas y reglamentos prescritos por la Secretaría para la liquidación de tasas y cargos del transportista.

[50 RF 2290, ene. 16, 1985. Nueva designación 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15424, abr.1, 1997]

§377.217 Acuerdos interlineales de ingresos.

Nada en el presente capítulo deberá interpretarse como interposición a los acuerdos interlineales de ingre-sos de los cargamentos trasladados sobre rutas com-puestas por líneas de empresas de transporte público, sujetos a la jurisdicción de la Secretaría, según 49 Cód. de EE.UU., sublibro IV, capítulo B.

[50 RF 2290, ene. 16, 1985. Nueva designación 61 RF 54709, oct. 21, 1996, según enmienda 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

CAPÍTULO 378 — PROCEDIMIENTOS QUE RIGEN LA TRAMITACIÓN, LA INVESTIGACIÓN Y EL FALLO DE DEMANDAS DE SOBRECARGO, PAGO DUPLICADO, O SOBRECOBRANZA

§378.1 Campo de aplicación.
§378.2 Definiciones.
§378.3 Presentación y tramitación de demandas.
§378.4 Documentación de demandas.
§378.5 Investigación de demandas.
§378.6 Archivos de demandas.
§378.7 Aceptación de demandas.
§378.8 Fallos de demandas.
§378.9 Disposición de pagos no identificados, sobrecargos, pagos duplicados y sobre cobranzas no respaldados por demandas

NORMAS APLICABLES: 49 Cód de EE.UU. 13321, 14101, 14704 y 14705; 49 CRF 1.73.
FUENTE: 43 RF 41040, sep. 14, 1978, a menos que se estipule lo contrario. Nueva designación 61 RF 54707, oct. 21, 1996

§378.1 Campo de aplicación.

Las reglamentaciones establecidas en el presente capítulo regirán la tramitación de demandas por sobre-cargos, pago duplicado, o sobrecobranza por el trans-porte de bienes en el comercio interestatal y exterior por empresas de transporte público y agentes de carga de enseres domésticos, según 49 Cód. de EE.UU., subli-bro IV, Cap. B.

[43 RF 41040, sep. 14, 1978, según enmienda 51 RF 44297, dic. 9, 1986; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§378.2 Definiciones.

(a) **Transportista** — Se refiere a una empresa de transporte público o agente de carga, según 49 Cód. de EE.UU., sublibro IV, Cap. B.
(b) **Sobrecargo** — Se refiere al sobrecargo, tal como se define en el Art. 49 Cód. de EE.UU. 14704 (b). Tam-bién incluye los pagos duplicados, según se define en el párrafo (c) del presente y sobrecobranzas, según se define en el párrafo (d) del presente, cuando existiere una disputa entre las partes involucradas por esos car-gos.
(c) **Pago duplicado** — Se refiere a dos o más pagos por transportar la misma carga. Cuando uno o más pagos no se realizan en el monto exacto de las tasas y costos arancelarios aplicables, se deberán realizar reembolsos teniendo en cuenta el monto en exceso sobre las tasas y costos arancelarios.
(d) **Sobre cobranza** — Se refiere al recibo de un transportista de enseres domésticos de un pago en exceso por el transporte y/o costos accesorios aplicables a un cargamento en particular de enseres domésticos, según se define en el Cap. 375 del presente título, de conformidad con los aranceles legalmente registrados ante la Junta de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
(e) **Pago no identificado** — Se refiere a un pago que el transportista recibió pero que él mismo no logra ajustar a sus cuentas comerciales por cobrar o al menos, identificarlo como pago debido por los servicios de trans-porte prestados.
(f) **Demandante** — Significa todo cargador o desti-natario, o su representante autorizado, que presenta una solicitud al transportista de reembolso de un sobre-cargo, pago duplicado o sobre cobranza.
[43 RF 41040, sep. 14, 1978, según enmienda 44 RF 66832, nov. 21, 1979; 51 RF 34989, oct. 1, 1986; 51 RF 44297, dic. 9, 1986; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§378.3 Presentación y tramitación de las deman-das.

(a) Una demanda por sobrecargo, pago duplicado, o sobrecobranza no deberá pagarse a menos que se pre-sente por escrito o se notifique electrónicamente (cuando así se acuerde entre el transportista y el carga-dor o destinatario afectado) al transportista que haya cobrado los cargos de transporte. Los transportistas cobradores serán quienes tramiten todas las demandas de éste tipo. Cuando se presente una demanda a otro transportista que participó del servicio del traslado, el transportista deberá transmitir la demanda al trans-portista cobrador dentro de los 15 días posteriores a la recepción de esa demanda. Si el transportista cobrador por alguna razón se encuentra imposibilitado para dis-poner de la demanda, ésta podrá ser presentada o trans-ferida a cualquier transportista participante para el fallo final.

(b) Una demanda única podrá involucrar a más de un cargamento siempre que la misma comprenda:
(1) La misma disputa, autorización o circunstancia arancelaria,
(2) Un único servicio de línea por el mismo transpor-tista, o
(3) Servicio de los mismos transportistas de inter-línea.
[43 RF 41040, sep. 14, 1978, según enmienda 47 RF 12804, mar. 25, 1982]

§378.4 Documentación de demandas.

(a) Las demandas por sobrecargo, pago duplicado, o sobrecobranza deberán estar acompañadas de sufi-ciente información para que los transportistas puedan llevar a cabo una investigación y pagar o rechazar la demanda dentro de los límites del tiempo establecidos en §378.8. Las demandas deberán incluir el nombre del demandante, número de archivo, de existir y, de conoc-erse, el monto del reembolso que se pretende recuperar.
(b) Excepto cuando la factura original del flete no sea un documento en papel sino uno producido electrónica-mente, las demandas por sobrecargo deberán estar acompañadas por la factura original del flete. La infor-mación adicional podrá incluir, entre otros, lo siguiente:
(1) Tarifa, clasificación o descripción o peso de la mercadería, declarados de aplicación.
(2) Autorización arancelaria completa para la tarifa, clasificación o descripción de la mercadería reclamada.
(3) Información de pago de la factura del flete.
(4) Otros documentos o datos que el demandante considere relevantes a la causa.
(c) Las demandas por pago duplicado y sobreco-branza deberán estar acompañadas por la(s) factura(s) original(es) del flete, por la(s) que se hayan pagado los cargos (excepto cuando la factura original del flete no fuera un documento en papel sino un documento emit-ido electrónicamente) y por la información de pago de la factura del flete.
(d) Independientemente de las disposiciones de los párrafos (a), (b) y (c) del presente artículo, el incum-plimiento de brindar suficiente documentación e infor-mación para permitir que un transportista lleve a cabo una investigación y pague o rechace la demanda dentro de los límites de tiempo permisibles, no deberá consti-tuir la base para el rechazo de la demanda. Inclusive, el transportista deberá cumplir con §378.5(c) para obtener la información adicional requerida.
(e) El transportista deberá aceptar copias, en lugar de los documentos originales necesarios a ser presenta-dos según el presente artículo, cuando el transportista tenga en su poder el contrato por el cual el demandante indemniza al transportista por futuras demandas por duplicado, que pudieran ser iniciadas y sustentadas por los documentos originales.
[43 RF 41040, sep. 14, 1978, según enmienda 44 RF 4679, ene. 23, 1979; 47 RF 12804, mar. 25, 1982; 62 RF 15424, abr.1, 1997]

§378.5 Investigación de demandas.

(a) A la recepción de una demanda, ya sea por escrito o de otra manera, el transportista de tramitación deberá iniciar inmediatamente la investigación y crear un archivo, según se requiere en §378.6.
(b) Si el transportista descubriera un sobrecargo, pago duplicado o sobrecobranza que no haya sido la razón de una demanda, deberá de manera inmediata iniciar una investigación y cumplir con las disposiciones establecidas en §378.9.
(c) Si el transportista que tramita la demanda solic-ita información o documentos, adicionales a los ya pre-sentados con la demanda, el transportista deberá notificar al demandante de inmediato y solicitar la información necesaria. Ello incluirá la notificación al demandante, en cuanto a que se deberá presentar una demanda por escrito o electrónica, antes de que el trans-portista esté sujeto a los límites de tiempo para conciliar esa demanda, según §378.8.
[43 RF 41040, sep. 14, 1978, según enmienda 47 RF 12804, mar. 25, 1982; 62 RF 15424, abr. 1, 1997]

§378.6 Registros de demandas.

El transportista deberá, al momento que reciba la demanda, crear un archivo separado y asignarle un número sucesivo de archivo de demanda y anotar ese número en todos los documentos presentados para sus-tentar la demanda y en todos los registros y correspon-dencia pertinentes a la demanda, incluyendo la constancia de acuse de recibo requerida según §378.7. De ser pertinente al fallo de la demanda, el transpor-tista también deberá anotar el número de orden de embarque y recibo de entrega, de existir, que cubran el embarque en cuestión.

[47 RF 12804, mar. 25, 1982, según enmienda 62 RF 15425, abr. 1, 1997]

§378.7 Aceptación de demandas.

A la recepción de una demanda enviada por escrito o electrónicamente, el transportista deberá acusar recibo por escrito o electrónicamente al demandante dentro de los 30 días posteriores a la fecha del recibo, salvo cuando el transportista la haya pagado o rechazado por escrito o electrónicamente dentro de ese período. El transpor-tista deberá incluir la fecha de recibo en su demanda, ya sea escrita o electrónica, la que deberá adjuntarse al archivo de esa demanda.

[47 RF 12804, 25 de mar. de 1982]

§378.8 Fallo de demandas.

El transportista de tramitación deberá pagar, rec-hazar el pago, o conciliar el pago de cada demanda, comunicada por escrito o electrónicamente, dentro de los 60 días posteriores a la fecha que ese transportista la haya recibido, salvo cuando el demandante y el trans-portista acuerden, por escrito o electrónicamente, una extensión específica que se fundamente en circunstan-cias extremas. Si el transportista rechazara el pago de una demanda o acordara un monto diferente del preten-dido anteriormente, el transportista deberá notificar al demandante, por escrito o electrónicamente, de la(s) razón(es) de su medida, citando la fuente arancelaria u otra información pertinente que haya surgido como resultado de la investigación.

[47 RF 12804, 25 de mar. de 1982]

§378.9 Disposición de pagos no identificados, sobrecargos, pagos duplicados y sobrecobranzas no fundados por demandas

(a)(1) Los transportistas deberán establecer los pro-cedimientos para identificar y aplicar de manera apropiada todos los pagos no identificados. Si un trans-portista no contara con suficiente información para apli-car apropiadamente ese pago, el transportista deberá notificar al pagador del pago no identificado dentro de los 60 días de recibir el pago y solicitar la información que le permita identificar el pago. Si el transportista no recibe la información solicitada dentro de los 90 días posteriores a la fecha de notificación, el transportista deberá considerar al pago no identificado como un pago de hecho de los cargos de flete que se le adeudan. Luego del período de 90 días, se deberá aplicar el proced-imiento común de demanda según el presente capítulo.

(a)(2) La notificación deberá efectuarse por escrito y deberá indicar claramente si se trata de una notifi-cación definitiva y no de una factura. La notificación deberá incluir: el número de cheque, monto y fecha, el nombre del pagador y toda información básica adicional que el transportista pueda brindar. La notificación definitiva también deberá informar al pagador que: (i) Que las reglamentaciones aplicables permiten al trans-portista retener condicionalmente el pago como ingreso a falta de una respuesta oportuna del pagador; y (ii) luego del período de 90 días, se deberá aplicar el proced-imiento regular de demanda.

(a)(3) A la recepción de la información del pagador por parte del transportista, éste deberá, dentro de los 14 días: (i) Reembolsar por completo esos fondos al pagador; o (ii) notificar al pagador que la información provista no es suficiente para identificar el pago no apli-cado y solicitar información adicional; o (iii) notificar al pagador sobre la determinación del transportista, en cuanto a que ese pago fue aplicable a cargos de flete particulares legalmente debidos del transportista. Cuando el transportista no realice el reembolso, deberá notificar al pagador sobre los derechos del pagador a presentar una demanda formal al transportista por reembolso, según el procedimiento regular de demanda estipulado en el presente capítulo.

(b) Cuando un transportista que haya participado de un servicio de transporte, pero que no haya cobrado los cargos de éste, encuentre que se ha realizado un sobre-cargo, ese transportista deberá inmediatamente notifi-car al transportista cobrador. Cuando el transportista cobrador (ya sea único o en conjunto) descubra o el transportista participante le notifique que existe un sobrecargo, pago duplicado o sobrecobranza por cual-quier cargo de transporte que no haya sido causa de demanda, el transportista deberá crear un archivo como si se hubiera presentado una demanda y deberá regis-trar en el archivo la fecha en que descubrió o se le noti-ficó del sobrepago. El transportista que haya cobrado los cargos deberá entonces reintegrar el monto del sobrep-ago a la persona que haya pagado los cargos por el transporte o a la persona que haya realizado el pago duplicado dentro de los 30 días posteriores a la fecha de ese descubrimiento o notificación.

[43 RF 41040, sep. 14, 1978, según enmienda 44 RF 66832, nov. 21, 1979]

CAPÍTULO 379 — CONSERVACIÓN DE REGISTROS

§379.1 Campo de aplicación.
§379.3 Registros que deben ser retenidos.
§379.5 Protección y almacenamiento de registros.
§379.7 Conservación de registros.
§379.9 Empresas que se retiran del negocio.
§379.11 Exención a los requisitos que se expresan en las reglamentaciones contenidas en el presente capítulo.
§379.13 Disposición y retención de registros.
Apéndice A del 379 – Programa de Registros y períodos de reten-ción.

NORMAS APLICABLES: 49 Código de EE.UU. 13301, 14122 y 14123; 49 CRF 1.73.

FUENTE: 62 RF 32044, jun. 12, 1997, salvo especificación en contrario.

§379.1 Campo de aplicación.

(a) Las normas sobre la conservación de registros contenidas en el presente capítulo serán aplicables a lo siguiente:
(1) Empresas de autotransporte e intermediarios;
(2) Empresas de transporte marítimo; y
(3) Agentes de carga de enseres domésticos.
(b) El presente capítulo también se aplica a la con-servación de cuentas, registros y memorandos de asoci-aciones del tráfico, agencias de peso e inspección y otras actividades realizadas conjuntamente por las empresas que se mencionan en el párrafo anterior (a) del presente artículo o en representación de ellas.

§379.3 Registros que deben ser retenidos.

Las empresas comprendidas en el presente capítulo deberán retener los registros durante los períodos mín-imos que se estipulan en el Apéndice A del presente. Una vez concluídos los períodos de retención requeridos, se podrán destruir los registros a discreción de la geren-cia de cada empresa. La empresa comprendida en el presente tendrá la obligación de mantener los registros que de manera adecuada justifiquen los datos finan-cieros y operativos requeridos por la Secretaría. La empresa podrá solicitar a la Secretaría que emita un fallo por la retención de cualquier registro. Lo estipu-lado en el presente no deberá interpretarse como una exención al cumplimiento de los requisitos establecidos por cualquier otro cuerpo gubernamental, que establezca períodos de retención mayores para cual-quier categoría de registros.

§379.5 Protección y almacenamiento de registros.

(a) La empresa deberá proteger los registros com-prendidos en el presente capítulo, derivados de incen-dios, inundaciones y todo otros peligros y evitar que los mismos se encuentren expuestos innecesariamente al deterioro por humedad excesiva, sequedad o falta de ventilación.
(b) La empresa deberá notificar a la Secretaría si los registros mencionados se encuentran sustancialmente destruidos o dañados con anterioridad al plazo de los períodos de retención establecidos.

§379.7 Conservación de registros.

(a) Todos los registros podrán ser resguardados mediante cualquier tecnología que resulte inmune a alteraciones, modificaciones o borraduras de los datos básicos y que permita la producción de una copia en papel exacta e inalterable.
(b) Los registros que originalmente no se resguard-aron en una copia en papel deberán estar acompañados por una declaración de una persona que tenga cono-cimiento personal de los hechos, indicando el tipo de datos incluidos dentro de los registros. Podrá realizarse una declaración global en lugar de declaraciones indi-viduales en el caso de registros múltiples, si el tipo de datos incluidos en los registros múltiples es común a todos dichos registros. Se deberán catalogar y retener los registros de manera tal que resulten fácilmente accesibles. La empresa deberá poseer instalaciones que se encuentren disponibles para localizar, identificar y producir copias legibles en papel de los registros.
(c) Toda característica, rasgo u otro atributo signifi-cativo que un medio particular no pueda conservar, deberá ser indicado con claridad al comienzo del regis-tro correspondiente.
(d) No es necesario conservar la parte impresa de los formularios para cada registro, como por ejemplo las instrucciones, siempre y cuando el material impreso sea común para todos los formularios y se mantenga en el medio una muestra identificada del formulario como referencia.

§379.9 Empresas que se retiran del negocio.

Los registros a los que hacen referencia las presentes reglamentaciones podrán ser destruidos una vez que el negocio se concluya y se liquide totalmente la empresa. No se podrán destruir los registros hasta que la disolu-ción sea final y se completen todas las transacciones y reclamos pendientes. Cuando una empresa se fusiona con otra empresa bajo la jurisdicción de la Secretaría, la empresa sucesora deberá conservar los registros de la empresa fusionada de acuerdo con las reglamentaciones del presente capítulo.

§379.11 Exención de los requisitos que se expresan en las reglamentaciones contenidas en el presente capítulo.
La Secretaría por iniciativa propia, o la empresa por pedido escrito, podrán presentar una exención a cual-quier disposición contenida en las presentes reglament-aciones. Cada pedido de exención deberá demostrar que circunstancias inusuales garantizan una desviación de los períodos, procedimientos o las técnicas de retención establecidas, o que el cumplimiento de los requisitos establecidos representaría una carga irrazonable para la empresa.

§379.13 Disposición y retención de registros.

El programa que se indica en el Apéndice A del pre-sente refleja los períodos durante los cuales deberán conservarse los registros designados. Las descripciones que se especifican debajo de los títulos generales sirven como referencias e identificación adecuada para ser aplicados a los artículos designados, independientemente de la manera en que se denominen los registros en las empresas individuales e independientemente del medio de registro. Los períodos de retención representan la cantidad de años establecida desde la fecha del documento y los años no calendarios. Los registros que no se encuentren enumerados en el Apéndice A del presente capítulo deberán ser retenidos según lo determine la administración de cada empresa.

Apéndice A del Capítulo 379

PROGRAMA DE REGISTROS Y PERÍODOS DE RETENCIÓN

Detalle y categoría de registros	Período de retención
A. CORPORATIVO Y GENERAL	
1. Constitución y restructuración	
(a) Contrato o acta de constitución y enmiendas	Nota A
(b) Documentos legales relacionados con la fusión, consolidación, restructuración, administración judicial y acciones similares que afectan las identidad u organización de la empresa	Nota A
2. Actas de Directorio, Comisión Ejecutiva, Accionistas y otras reuniones corporativas	Nota A
3. Cargos, franquicias y autorizaciones:	
(a) Certificados de conveniencia y necesidad pública emitidos por organismos reguladores	Hasta vencimiento o cancelación
(b) Autorizaciones operativas y exenciones para operar	Hasta vencimiento o cancelación
(c) Copias de ordenes formales de organismos reguladores entregados a la empresa	Nota A
(d) Escrituras, actas y otros documentos de título	Hasta disposición de la propiedad
(e) Patentes y registros de patentes	Nota A
4. Memoria o reportes anuales a los accionistas:	3 años
5. Contratos y acuerdos:	
(a) Contratos de servicio, como por ejemplo, gestión de operaciones, servicios contables, financieros o legales y acuerdos con agentes	Hasta vencimiento o resolución, más 3 años
(b) Contratos y otros acuerdos relacionados con la construcción, adquisición o venta de bienes inmuebles y equipos, salvo disposición contraria en (a) arriba	Hasta vencimiento o resolución, más 3 años
(c) Contratos de compra o venta de material y suministros, salvo lo establecido en (a) arriba	Hasta vencimiento
(d) Contratos de embarque para el transporte o vigiladores de carga	Hasta vencimiento
(e) Contratos con empleados y organizaciones de empleados	Hasta vencimiento
(f) Contratos, locaciones y acuerdos, que no se encuentran específicamente estipulados en el presente artículo	Hasta vencimiento o resolución, más 1 año

6. Informes de contadores, auditores e inspectores:	
(a) Certificaciones e informes de investigaciones y auditorías realizadas por contadores públicos	3 años
(b) Informes de investigaciones y auditorías realizadas por auditores internos, inspectores de horarios y otros	3 años
7. Otros:	Nota A
B. TESORERÍA	
1. Registros del capital social	
(a) Libro mayor del capital social	Nota A
(b) Certificados, registros o talones del capital social	Nota A
(c) Registro de transferencia de acciones	Nota A
2. Registros de deudas a largo plazo	
(a) Escritura de emisión de bonos, garantía de emisión de títulos, hipotecas y otros acuerdos de créditos a largo plazo	Hasta rescate, más 3 años
(b) Libro mayor de obligaciones y bonos registrados	Hasta rescate, más 3 años
(c) Talones u otros registros similares de bonos y otras deudas emitidas a largo plazo	Nota A
3. Autorizaciones de organismos reguladores para la emisión de títulos incluyendo solicitudes, informes y documentos probatorios	Nota A
4. Registros de títulos propios, en tesorería, o en poder de custodios, libro mayor y libro diario detallados, o sus equivalents:	Hasta tanto los títulos se vendan, rescaten o se disponga de ellos de alguna otra forma
5. Otros:	Nota A
C. FINANCIERO Y CONTABLE	
1. Libro mayor:	
(a) Libro mayor general y subsidiario con indices	Hasta que se suspenda su uso, más 3 años
(b) Balances y balances de comprobación del libro mayor general y subsidiario	3 años
2. Libro Diario:	
(a) Libro diario general	Hasta que se suspenda su uso, más 3 años
(b) Libro diario subsidiario y toda información probatoria, salvo disposición contraria, que sea necesaria para explicar los asientos del libro diario	3 años
3. Libros de caja:	
(a) Libros de caja general	Hasta que se suspenda su uso, más 3 años
(b) Libros de caja subsidiario	3 años
4. Comprobantes:	
(a) Registros, índices o equivalentes de comprobantes	3 años
(b) Comprobantes liquidados y cancelados, autorizaciones de gastos, hojas de distribución detalladas y otros datos probatorios incluyendo facturas y boletas originales, si no estuvieran incluídos en alguna otra parte	3 años
(c) Giros y cheques pagados y recibos por efectivo desembolsado	3 años
5. Cuentas a cobrar:	
(a) Registro o expediente de cuentas a cobrar, indexaciones y resúmen de distribuciones	3 años después de liquidación
(b) Facturas emitidas para cobranza e información probatoria	3 años después de liquidación
(c) Autorización para la cancelación de cuentas por cobrar	1 año
(d) Informes y declaraciones que indiquen el tiempo y estado de las cuentas por cobrar	1 año
6. Registro de códigos e instrucciones contables	3 años posteriores a la suspensión
7. Otros	Nota A
D. BIENES Y EQUIPOS	
NOTA: Todas las cuentas, registros y memorándums que fueran necesarios para realizar un análisis completo de costos o valor de un bien deberán retenerse durante los períodos indicados. Si algún registro mencionado en alguna otra parte de este programa posee estas características, deberá retenerse durante los períodos indicados a continuación, independientemente de cualquier otro período de retención menor asignado.	
1. Registros de propiedad:	
(a) Registros que poseen información completa sobre costos u otros valores de todos los equipos o bienes inmuebles y personales	3 años posteriores a la disposición del bien
(b) Registros de adiciones y mejoras realizadas a los bienes y equipos	3 años posteriores a la disposición del bien
(c) Registros correspondientes a retiros y reemplazos de bienes y equipos	3 años posteriores a la disposición del bien

(d) Registros correspondientes a amortizaciones	3 años posteriores a la disposición del bien
(e) Registros de cambios en los números del equipo	3 años posteriores a la disposición del bien
(f) Registros de cambios de automotor y motores	3 años posteriores a la disposición del bien
(g) Registros de equipo liviano y patrón	Sólo los registros actuales o últimos
2. Registros de ingeniería de cambio de bienes, realmente realizado:	3 años posteriores a la disposición del bien
3. Otros:	Nota A
E. PERSONAL Y NÓMINA DE PERSONAL	
1. Registros de personal y nóminas de personal	1 año
F. SEGUROS Y RECLAMOS	
1. Registros de seguros:	
(a) Programas de seguros contra incendio, tormentas y otros peligros y registros del pago de primas	Hasta vencimiento, más 1 año
(b) Registros de pérdidas y recuperos de las compañías de seguro y documentos probatorios	1 año después de liquidación
(c) Pólizas de seguro	Hasta vencimiento de la cobertura, más 1 año
2. Registro de reclamos	
(a) Registros de reclamos, índices de tarjetas o libros y otros expedientes que registren lesiones personales, incendio y otros reclamos contra la empresa, junto con toda información probatoria	1 año posterior a la conciliación
(b) Registro de reclamos, índices de tarjetas o libros y otros expedientes que registren sobrecargas, daños y otros reclamos presentados por la empresa contra terceros, junto con toda información probatoria	1 año posterior a la conciliación
(c) Registros que proporcionan detalles sobre autorizaciones emitidas a agentes, transportistas y otros, para participar en reclamos sobre cargas	3 años
(d) Informes, declaraciones y otras informaciones correspondientes a lesiones personales o daños a la propiedad, cuando no sean necesarios para respaldar reclamos o comprobantes	3 años
(e) Informes, declaraciones, rastreos y otros datos concernientes a cargas no reclamadas, con excesos, con faltas, dañadas y rechazadas, cuando no sean necesarios para respaldar reclamos o comprobantes	1 año
(f) Autorizaciones para la disposición de cargas no reclamadas, dañadas y rechazadas	3 años
3. Otro:	Nota A
G. IMPUESTOS	
1. Impuestos	Nota A
H. COMPRAS Y ALMACENES	
1. Compras y almacenes	Nota A
I. MANIFIESTOS DE CARGA Y DOCUMENTOS DE AGENCIAS	
1. Conocimientos de embarque y despachos:	
(a) Órdenes de embarque y boletos de embarque del consignador y copias de conocimiento de embarque, facturas de cargas de otros transportistas y otros documentos similares entregados al transportista para el transporte de la carga	1 año
(b) Instrucciones del cargador de notificar conocimientos de embarque aceptados y cancelados	1 año
2. Cartas de porte de cargas:	
(a) Cartas de porte locales	1 año
(b) Cartas de porte recibidas de otros transportistas y entregadas a otros transportistas	1 año
(c) Cartas de porte de cargas de la empresa	1 año
(d) Carta de porte expresa	1 año
3. Facturas y liquidaciones de cargas:	
(a) Copia de la factura de carga liquidada, retenida para respaldar el recibo del costo de cargas:	
(1) Facturas de ómnibus de carga expreso siempre y cuando no se haya presentado ningún reclamo	1 año
(2) Toda otra factura de carga	1 año
(b) Copia de la factura de carga liquidada, retenida para respaldar el pago del costo de cargas a otros transportistas:	
(1) Facturas de ómnibus de carga expreso siempre que no se haya presentado ningún reclamo	1 año
(2) Toda otra factura de carga	1 año
(c) Registros de facturas de cargas impagas y documentos probatorios	1 año posterior a la disposición
(d) Registros e informes de avisos de corrección	1 año
4. Otros registros de cargas:	

(a) Registros de cargas recibidas, expedidas y entregadas	1 año
(b) Aviso a los consignatarios acerca del arribo de la carga, propuesta de entrega	1 año
5. Registros de la agencia (que incluye conductores, contadores, camareros, y otros):	
(a) Libros de caja	1 año
(b) Registros de transferencias, boletas de depósitos bancarios y documentos probatorios	1 año
(c) Balances y documentos probatorios	1 año
(d) Declaraciones de correcciones en cuentas de agentes	1 año
(e) Otros registros e informes correspondientes a la venta de boletos, manipulación de equipaje, cobranzas varias, reembolsos, ajustes, etc	1 año
J. TRANSPORTE	
1. Registros correspondientes al transporte de enseres domésticos:	
(a) Presupuesto de costos	1 año
(b) Pedido de servicio	1 año
(c) Manifiesto de carga de vehículo	1 año
(d) Inventario descriptivo	1 año
2. Registros e informes correspondientes al funcionamiento del equipo marino y flotante:	
(a) Diario de navegación	3 años
(b) Rol de tripulación	3 años
(c) Lista de pasajeros y habitaciones	3 años
(d) Informes de los marineros de barcazas y lanchones e informes del capitán sobre depósitos en su custodia, informes de demoras, remolques y hojas de control	2 años
3. Hojas de despachantes, registros y otros documentos correspondientes al traslado del equipo de transporte	3 años
Detalle y Categoría de registros	Período de retención
4. Registros de importación y exportación incluyendo carga almacenada en depósito y compromisos de barco de vapor	2 años
5. Registros, informes, ordenes y boletos correspondientes al peso de la carga	3 años
6. Registros de carga y descarga del equipo de transporte	2 años
7. Registros correspondientes al desvío o reenvío de la carga, incluyendo pedidos, rastreadores y correspondencia	2 años
8. Otros:	Nota A
K. DATOS PROVATORIOS PARA INFORMES Y ESTADÍSTICAS	
1. Datos probatorios para informes presentados ante la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, Junta de Transporte Terrestre, Departamento de Estadísticas de Transporte dependiente del Ministerio de Transporte y organismos reguladores	
(a) Datos probatorios de los informes anuales financieros, funcionales y estadísticos	3 años
(b) Datos probatorios de los informes periódicos de ganancias operativas, gastos e ingresos	3 años
(c) Datos probatorios de los informes que detallan el uso de ganancias proveniente de la emisión o venta de los títulos de la empresa	3 años
(d) Datos probatorios de los informes y registros de inventario de tasación. Esta información incluye las notas relacionadas, mapas y dibujos, ingeniería subyacente, tierras e informes contables, cuadros de precios, hojas o resúmenes de cobranzas, informes anuales de cambios y otros datos varios, relacionados con la tasación de la propiedad de la empresa realizada por la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, la Junta de Transporte Terrestre, el Departamento de Estadísticas de Transporte perteneciente al Ministerio de Transporte y otros organismos reguladores	3 años a la disposición del bien
2. Datos probatorios de los informes periódicos de accidentes, inspecciones, pruebas, horas de servicio, reparaciones, etc	3 años
3. Datos probatorios de las estadísticas periódicas de resultados operativos o de rendimiento por tonelada, millaje, pasajeros transportados, tráfico de remolques por ferrocarril, productos básicos, costos, análisis de aumentos y disminuciones, u otros	3 años
M. VARIOS	
1. Índice de registros	Hasta tanto sea revisado según cambios de estructura de registro

2. Declaración enumerando los registros destruidos o perdidos prematuramente	

NOTA A: Los registros a los que hace referencia la presente nota deberán mantenerse según lo determine el supervisor de registros designado. Las empresas deberán tener presente los requisitos de retención de registros estipulados por la IRS (Servicio Federal de Recaudación General Impositiva), SEC (Comisión de Valores de los EE.UU.), jurisdicciones estatales y locales y otros organismos reguladores. Las empresas deberán ser razonablemente cuidadosas al elegir los períodos de retención, y la elección de los mismos deberá reflejar experiencias pasadas, necesidades de la empresa, litigios pendientes y requisitos reguladores.

CAPÍTULO 381 — EXENCIONES, EXONERACIONES Y PROGRAMAS PILOTO

Sección A — Generalidades

§381.100 ¿Cuál es la finalidad de este capítulo?
§381.105 ¿Quién debe cumplir las reglamentaciones estipuladas en este capítulo?
§381.110 ¿Qué definiciones se aplican en este capítulo?

Sección B — Procedimiento para solicitar exenciones

§381.200 ¿Qué es una exención?
§381.205 ¿Cómo determino cuándo debo solicitar una exención?
§381.210 ¿Cómo solicito una exención?
§381.215 ¿Qué hará la FMCSA luego de que la agencia reciba mi pedido de exención?
§381.220 ¿Cuánto demorará la agencia en responder a mi solicitud de exención?
§381.225 ¿Con quién debo comunicarme si tengo preguntas que formular respecto de la información que debo presentar ante la FMCSA o sobre el estado de mi solicitud de exención?

Sección C —Procedimientos para solicitar exoneraciones.

§381.300 ¿Qué es una exoneración?
§381.305 ¿Cómo determino cuándo puedo solicitar una exoneración?
§381.310 ¿Cómo solicito una exoneración?
§381.315 ¿Qué hará la FMCSA luego de que reciba mi solicitud de exoneración?
§381.320 ¿Cuánto demorará la agencia en responder a mi solicitud de exoneración?
§381.325 ¿Con quién me debo comunicar si deseo formular preguntas respecto de la información que debo presentar ante la FMCSA o sobre el estado de mi solicitud de una exoneración?
§381.330 ¿Qué se requiere que haga si la FMCSA me concede una exoneración?

Sección D — Iniciación de programas piloto

§381.400 ¿Qué es un programa piloto?
§381.405 ¿Quién determina si un programa piloto debe iniciarse?
§381.410 ¿Qué debo hacer si tengo una idea o sugerencia para un programa piloto?
§381.415 ¿Con quié debo comunicarme si deseo formular preguntas respecto de la información a incluir en mi sugerencia?
§381.420 ¿Qué hará la FMCSA luego de que la agencia reciba mi sugerencia para un programa piloto?

Sección E — Procedimientos administrativos para programas piloto

§381.500 ¿Cuáles son los requisitos generales que la agencia deberá cumplir al llevar a cabo un programa piloto?
§381.505 ¿Cuáles son los elementos mínimos requeridos para un programa piloto?
§381.510 ¿Puede la FMCSA dar por concluído un programa piloto antes de la fecha programada de terminación?
§381.515 ¿Puede la FMCSA retirar del programa piloto a participantes aprobados?
§381.520 ¿Qué hará la FMCSA con los resultados de un programa piloto?

Sección F — Prelación de normas estatales

§381.600 ¿Tienen las exenciones, exoneraciones y programas piloto prelación sobre las leyes y reglamentaciones estatales?

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 31136(e) y 31315 y 49 CRF 1.73.

Sección A — Generalidades

§381.100 ¿Cuál es la finalidad de este capítulo?

Este capítulo prescribe las reglamentaciones y los procedimientos necesarios para presentar exenciones y solicitar exoneraciones provenientes de las disposiciones de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR) emiti-das según 49 Cód. de EE.UU. 31136 o el título 313, y la iniciación y administración de programas piloto.

§381.105 ¿Quién debe cumplir las reglamenta-ciones estipuladas en este capítulo?

(a) Usted debe cumplir con las reglamentaciones estipuladas en este capítulo si va a solicitar una exen-ción o presentar una exoneración.
(b) Debe seguir las instrucciones de la Sección D de este capítulo si desea recomendar a la agencia que inicie un programa piloto.

§381.110 ¿Qué definiciones se aplican en este capítulo?

Vehículo automotor comercial (VMC) significa todo automotor que responde a la definición de "automo-tor comercial" que se encuentra en 49 CRF 382.107, sobre el consumo de sustancias controladas, alcohol y pruebas, en 49 CRF 383.5, sobre las normas de licencia de conductor comercial, ó 49 CRF 390.5, sobre los capítulos 390 hasta 399 de las FMCSR.
Administrador Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (en adelante, el Administrador) se refiere al director ejecutivo de la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte, una agencia dentro del Ministe-rio de Transporte.
FMCSR son las Reglamentaciones Federales de Seg-uridad para las Empresas de Autotransporte (49 CRF capítulos 382 y 383, Arts. 385.21 y 390.21, capítulos 391 hasta 393, 395, 396 y 399).
Usted se refiere a un individuo, a una empresa de autotransporte u otra entidad que es, o será, respons-able del funcionamiento de un CMV (automotor comer-cial). El término incluye a los agentes, funcionarios, o representantes de la empresa de autotransporte, a los empleados responsables de contratar, supervisar, entre-nar, asignar, o despachar a los conductores y, a los empleados que instalan, inspeccionan y mantienen el equipo del automotor y/o sus accesorios. **Usted** también incluye a toda parte interesada en sugerir o recomendar que la FMCSA inicie un programa piloto.

Sección B — Procedimiento para solicitar exenciones

§381.200 ¿Qué es una exención?

(a) Una exención es una liberación reglamentaria temporal de cumplir una o más FMCSR concedida a una persona sujeta a esas reglamentaciones, o a quien tiene intención de realizar una actividad que estaría sujeta a esas reglamentaciones.
(b) Una exención le concede a la persona la liberación del cumplimiento de las reglamentaciones por un período máximo de tres meses.
(c) El objetivo de la exención es solamente por causas excepcionales y únicas, no emergencias y está sujeto a las condiciones impuestas por el Administrador.
(d) Solamente se conceden exenciones de uno o más requisitos contenidos en los siguientes capítulos y en los artículos de las FMCSR:
(1) Capítulo 382 — Consumo y pruebas de sustan-cias Controladas y alcohol;
(2) Capítulo 383 — Normas para la Licencia Comer-cial de Conductor; requisitos y sanciones;
(3) Art. 390.19: Informe de Identificación de la Empresa de Autotransporte;
(4) Art. 390.21 Señalización de los automotores com-erciales (CMV);
(5) Capítulo 391 – Requisitos de aptitud de los con-ductores;
(6) Capítulo 392 – Conducción de automotores com-erciales;
(7) Capítulo 393 – Piezas y accesorios necesarios para el funcionamiento seguro.
(8) Capítulo 395 – Horas de servicio de los conduc-tores;
(9) Capítulo 396 – Inspección, reparación y manten-imiento (excepto Art. 396.25); y
(10) Capítulo 399 – Requisitos sobre escalones, asid-eros y plataformas.

§381.205 ¿Cómo determino cuándo debo solicitar una exención?

(a) Debe solicitar una exención si una o más FMCSR le impedirían utilizar o conducir un CMV o lo harían irrazonablemente difícil hacerlo, durante una situación, que no sea de emergencia, excepcional, que no tardará más de tres meses en terminar.
(b) Antes de que decida solicitar una exención, debe revisar cuidadosamente la reglamentación para deter-minar si existen algunas alternativas prácticas ya dis-ponibles que le permitirían el uso o conducción de un CMV en esa situación. También deberá determinar si necesita una exención de todos los requisitos estipula-dos en uno o más capítulos de las reglamentaciones, o si una eximición más limitada de ciertos artículos, de uno o más capítulos de las reglamentaciones, proporcionaría un nivel aceptable de exoneración reglamentaria. Por ejemplo, si necesita una exoneración de uno de los req-uisitos sobre la conservación de las constancias de apti-tud de los conductores, no debería solicitar una liberación de todos los requisitos del capítulo 391.

§381.210 ¿Cómo solicito una exención?

(a) Debe enviar una solicitud por escrito (por ejem-plo, una carta escrita a máquina o a mano o impresa), que incluya toda la información requerida por este artículo, al Administrador Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, Ministerio de Trans-porte de los EE.UU., 400 Seventh Street, SW, Washing-ton, DC 20590.
(b) Debe identificar a la persona que estará cubierta por la exención. La solicitud de una exención debe incluir:
(1) Su nombre, cargo, domicilio postal y número de teléfono laboral;
(2) El nombre del individuo, empresa de autotrans-porte, u otra entidad que será responsable del uso o circulación de un CMV durante esa situación única o excepcional, que no sea de emergencia;
(3) Domicilio comercial del transportista u otra entidad (calle y número, ciudad, Estado y código postal);
(4) El número de identificación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (USDOT) del transportista, si correspondiera.
(c) Debe proporcionar una declaración por escrito, que:
(1) Describa la situación excepcional, que no sea de emergencia, para la cual se utilizará la exención, incluy-endo el período de tiempo durante el cual se necesitará contar con la exención;
(2) Identifique la reglamentación de la cual Ud. cree que debe ser eximido;
(3) Proporcione un número estimativo del total de conductores y CMV que se utilizarán bajo los términos y condiciones de la exención; y
(4) Explique cómo garantizará un nivel de seguridad equivalente o mayor al nivel de seguridad que se obten-dría cumpliendo con la reglamentación.

§381.215 ¿Qué hará la FMCSA luego de que la agencia reciba mi pedido de exención?

(a) La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte analizará su solicitud y formulará una recomendación al Administrador. La decisión final ya sea de otorgar o denegar la solicitud de exención será tomada por el Administrador.
(b) Luego de que el Administrador firme una decisión, se le enviará una copia del documento, que incluirá los términos y condiciones de la exención o la razón por la cual se le denegó.

§381.220 ¿ Cuánto demorará la agencia en responder a mi solicitud de exención?

Recibirá una respuesta dla agencia dentro de los 60 días corridos a partir de la fecha en que el Adminis-trador recibió su solicitud. Sin embargo, en función de la complejidad de los temas en discusión en su solicitud y de la disponibilidad de personal para analizar el mate-rial, una decisión final puede tardar hasta 120 días.

§381.225 ¿Con quién debo comunicarme si tengo preguntas que formular respecto de la infor-mación que debo presentar ante la FMCSA o sobre el estado de mi solicitud de exención?

Deberá comunicarse con la Oficina de Normas y Operaciones de Ómnibus y Camiones, Administración Federal de Seguridad de las Empresas de Autotrans-porte, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590. El número de teléfono es (202) 366-1790.

Sección C —Procedimientos para solicitar exoneraciones.

§381.300 ¿Qué es una exoneración?

(a) Una exoneración es una liberación temporal de una o más FMCSR otorgado a una persona o clase de personas sujeta a las reglamentaciones, o quien tiene la intención de participar en una actividad que lo haría objeto de las reglamentaciones.
(b) Una exoneración proporciona a la persona o clase de personas una liberación de las reglamentaciones por dos años, y puede renovarse.
(c) Las exoneraciones sólo pueden concederse con respecto a uno o más de los requisitos contenidos en los siguientes capítulos y artículos de las FMCSR.
(1) Capítulo 382 — Sustancias Controladas y Con-sumo de alcohol y Pruebas;
(2) Capítulo 383 — Normas de la Licencia Comercial de Conductor; Requisitos y Sanciones;
(3) Capítulo 391 — Requisitos de Aptitud de los Con-ductores;
(4) Capítulo 392 — Conducción de Vehículos Auto-motores Comerciales;
(5) Capítulo 393 — Piezas y accesorios necesarios para el funcionamiento seguro;
(6) Capítulo 395 — Horas de servicio de los conduc-tores;
(7) Capítulo 396 — Inspección, reparación y manten-imiento (excepto Art. 396.25); y
(8) Capítulo 399 — Requisitos para el Escalón, Asid-ero y Plataforma.

§381.305 ¿Cómo determino cuándo puedo solici-tar una exoneración?

(a) Puede solicitar una exoneración si uno o más de las FMCSR le impide implementar operaciones más efi-cientes o efectivas que mantendrían el nivel de segu-ridad igual a, o mayor que, el nivel logrado sin la exención.
(b) Antes que usted decida solicitar una exoneración, debe revisar cuidadosamente la reglamentación a fin de determinar si ya existen algunas alternativas prácticas disponibles que le permitirían llevar a cabo sus activ-idades de autotransporte. Deberá determinar también, si necesita una exoneración de todos los requisitos en uno o más capítulos de las reglamentaciones, o si una exoneración más limitada de ciertos artículos dentro de uno o más capítulos de las reglamentaciones proporcio-naría un nivel aceptable de una liberación reglamen-taria. Por ejemplo, si necesita exoneración de uno de los requisitos respecto de la conservación de constancias de aptitud de los conductores, no debiera solicitar una exoneración reglamentaria de todos los requisitos del capítulo 391.

§381.310 ¿Cómo solicito una exoneración?

(a) Debe enviar una solicitud por escrito (por ejem-plo, una carta escrita a máquina o a mano (impreso)), que incluya toda la información requerida por este artículo, al Administrador Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, Ministerio de Trans-porte de los EE.UU., 400 Seventh Street, SW, Washing-ton, DC 20590.
(b) Debe identificar a la persona o clase de personas que estará/n cubierta/s por la exoneración.La solicitud de una exoneración debe incluir:
(1) Su nombre, cargo, domicilio postal y número de teléfono laboral;
(2) El nombre del individuo o transportista que sería responsable del uso o circulación del CMV;
(3) Domicilio comercial del transportista u otra entidad (calle y número, ciudad, Estado y código postal); y
(4) El número de identificación ante el Ministerio de Transporte de EE.UU del transportista automotor.
(c) Debe presentar una declaración por escrito que:
(1) Describe la razón por la cual se necesita la exon-eración, incluyendo el período de tiempo durante el cual se la necesitará;
(2) Identifica la reglamentación de la cual querría estar exento;
(3) Proporciona un número total estimativo de con-ductores y CMV que se utilizarán bajo los términos y condiciones de la exoneración;
(4) Evalúa los impactos de seguridad que la exon-eración puede tener;
(5) Explica cómo garantiza poder lograr un nivel de seguridad equivalente a, o mayor que, el nivel de segu-ridad que se obtendría si se cumpliera con la reglamen-tación; y
(6) Describa los impactos (a saber. Imposibilidad de comprobar los sistemas de control de seguridad innova-dores, etc), que podría experimentar si la FMCSA no le concede la exoneración.
(d) Su solicitud debe incluir una copia de todos los informes de investigación, informes técnicos y otras publicaciones y documentos de referencia.

§381.315 ¿Qué hará la FMCSA luego de que reciba mi solicitud de exoneración?

(a) La Administración Federal de Seguridad de las Empresas de Automotor analizará su solicitud y preparará, para la firma del Administrador, una *notificación del Registro Federal* solicitando el comentario público sobre su solicitud de exoneración. La notifi-cación le brindará al público la oportunidad de analizar su solicitud y su evaluación o análisis de seguridad (requerida por Art. 381.320) y toda otra información relevante conocida por el organismo.
(b) Luego de una revisión de los comentarios recibi-dos en respuesta a *la notificación del Registro Federal* descripto en el párrafo (a) de este artículo, la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte hará una recomendación(es) al Admin-istrador ya sea para que conceda o rechace la exon-eración. La decisión del Administrador se publicará en el *Registro Federal*.
(c)(1) Si se concede la exoneración, la notificación identificará las disposiciones de las FMCSR de las cuales quedará exento, el período de vigencia y todos los términos y condiciones de la exoneración.
(2) Si se deniega la exoneración, la notificación expli-cará la razón de la denegación.
(d) Una copia de su solicitud de exoneración y todos los comentarios recibidos en respuesta a la notificación en el *Registro Federal* se incluirán en un registro público y estarán disponible para su revisión por las partes interesadas.
(1) Las partes interesadas tendrán acceso a la infor-mación del registro en el Ministerio de Transporte, Reg-istros, EE.UU, Sala PL—401, 400 Seventh Street, SW, Washington DC. Se tendrá acceso para su revisión, a toda la información en el registro de exoneración, en esta dirección desde las 10 am hasta las 5 pm, de lunes a viernes, excepto feriados nacionales.
(2) Los usuarios de Internet podrán tener acceso a toda la información de los Registros del Ministerio de Transporte, EE.UU, utilizando el localizador universal de recursos (URL): http://dms.dot.gov. Está disponible las 24 horas del día, los 365 días del año. Por favor, siga las instrucciones en línea para obtener más información y ayuda.

§381.320 ¿ Cuánto demorará la agencia en responder a mi solicitud de exoneración?

La agencia tratará de emitir una decisión final den-tro de los 180 días a partir de la fecha en que recibe su solicitud. Sin embargo, si omite detalles importantes u otra información necesaria para que la FMCSA prepare una solicitud bien fundada para ser sometida al comen-tario público, la agencia intentará emitir una decisión final dentro de los 180 días a partir de la fecha en que reciba la información adicional.

§381.325 ¿Con quién me debo comunicar si deseo formular preguntas respecto de la información que debo presentar ante la FMCSA o sobre el estado de mi solicitud de una exoneración?

Deberá comunicarse con la Oficina de Normas y Operaciones de Ómnibus y Camiones, Administración Federal de Seguridad de las Empresas de Autotrans-porte, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590. El número de teléfono es (202) 366-1790.

§381.330 ¿Qué se requiere que haga si la FMCSA me concede una exoneración?

(a) Debe cumplir con todos los términos y condiciones de la exoneración.
(b) La FMCSA revocará inmediatamente su exon-eración si:
(1) No cumple con todos los términos y condiciones de la exoneración;
(2) La exoneración lleva a un menor nivel de segu-ridad del mantenido antes de que se concediera la exen-ción; o
(3) La FMCSA determina que la continuación de la exoneración no se compadece con los objetivos y metas de las FMCSR.

Sección D — Iniciación de programas piloto

§381.400 ¿Qué es un programa piloto?

(a) Un programa piloto es un estudio que otorga exoneración reglamentaria temporal respecto de una o más FMCSR a una persona o clase de personas afectada por las reglamentaciones, o una persona o clase de per-sonas que tiene/n la intención de participar en una actividad sujeta a las reglamentaciones.
(b) Durante un programa piloto, se les otorgará a los participantes una exoneración de uno o más artículos o capítulos de las reglamentaciones por un período de hasta tres años.
(c) Un programa piloto tiene por objetivo recolectar información específica para evaluar alternativas a las reglamentaciones o enfoques innovadores con respecto a la seguridad, en tanto que garantiza que se cumplen las metas de seguridad de las reglamentaciones.
(d) La cantidad de participantes en el programa piloto debe ser lo suficientemente importante como para asegurar que las conclusiones resulten estadística-mente válidas.
(e) Los programas pilotos deben incluir un plan gen-eral a fin de asegurar que los participantes acaten los términos y condiciones de la participación y proced-imientos para proteger la salud y seguridad de los par-ticipantes en el estudio y del público en general.
(f) Para los programas piloto sólo se concederán exoneraciones a uno o más de los requisitos contenidos en los siguientes capítulos y artículos de las FMCSR.
(1) Capítulo 382 — Sustancias Controladas y Con-sumo de alcohol y Pruebas;
(2) Capítulo 383 — Normas para la Licencia Comer-cial de Conductor; Requisitos y Sanciones;
(3) Capítulo 391 — Requisitos de Aptitud de los Con-ductores;
(4) Capítulo 392 — Conducción de Automotores Comerciales;
(5) Capítulo 393 — Piezas y accesorios necesarios para el funcionamiento seguro;
(6) Capítulo 395 — Horas de servicio de los conduc-tores;
(7) Capítulo 396 — Inspección, reparación y manten-imiento (excepto Art. 396.25); y
(8) Capítulo 399 — Requisitos para el Escalón, Asid-ero y Plataforma.

§381.405 ¿Quién determina si un programa piloto debe iniciarse?

(a) Generalmente, la FMCSA inicia los programas piloto cuando determina que podría haber una alterna-tiva efectiva a uno o más de los requisitos en las FMCSR, pero no tiene suficiente información prove-niente de investigación para justificar una notificación proponiendo una nueva norma a fin de cambiar la reglamentación vigente.
(b) Se puede solicitar a la FMCSA que inicie un pro-grama piloto. Sin embargo, la decisión de proponer o no un programa piloto se tomará a discreción de la

FMCSA. La FMCSA no tiene obligación de publicar una notificaciónu en el *Registro Federal* solicitando el comentario público respecto de ideas o sugerencias para programas piloto.

§381.410 ¿Qué debo hacer si tengo una idea o sug-erencia para un programa piloto?

(a) Puede enviar una declaración por escrito (por ejemplo, una carta escrita a máquina o a mano (impreso)), al Administrador Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, Ministerio de Trans-porte de los EE.UU., 400 Seventh Street, SW, Washing-ton, DC 20590.
(b) Debe identificar a las personas que estarán cubi-erta por las exoneraciones del programa piloto. Su carta deberá incluir:
(1) Su nombre, cargo, domicilio postal y número de teléfono laboral;
(2) El nombre de los individuos o empresa de autotransporte que tendrían a su cargo el uso o circu-lación de los CMV cubiertos por el programa piloto, en el caso en que hubiera empresas de autotransporte que hubieran expresado su interés en participar en el pro-grama;
(3) Domicilio comercial de la empresa de autotrans-porte u otra entidad (nombre y número de la calle, ciudad, Estado y código postal); y
(4) El número de identificación ante el Ministerio de Transporte de EE.UU de la empresa de autotransporte.
(c) Debe presentar una declaración por escrito que:
(1) Brinde un informe estimativo respecto de los ben-eficios potenciales a la industria de autotransporte, la FMCSA y el público general si se lleva a cabo el pro-grama piloto, y describa en qué basa su estimación;
(2) Brinde un cálculo estimativo respecto de la can-tidad de tiempo que se requerirá a fin de llevar a cabo el programa piloto (por ejemplo, el tiempo necesario para completar la recolección y análisis de la información);
(3) Identifica la reglamentación de la cual los partic-ipantes necesitarán estar exentos;
(4) Recomienda un número razonable y necesario de participantes para alcanzar conclusiones estadística-mente válidas;
(5) Proporciona ideas o sugerencias de un plan de control a fin de asegurar que los participantes cumplen con los términos y condiciones de su participación;
(6) Proporciona ideas o sugerencias para un plan a fin de proteger la salud y seguridad de los participantes en el estudio y del público en general;
(7) Evalúa los impactos en la seguridad que la exon-eración del programa piloto puede tener;
(8) Proporciona recomendaciones respecto de cómo se diseñarían las medidas de seguridad en el proyecto piloto a fin de alcanzar un nivel de seguridad igual a, o mayor que, el nivel de seguridad que se obtendría cum-pliendo con la reglamentación vigente.
(d) Su recomendación deberá incluir una copia de todos los informes de investigación, informes técnicos y otras publicaciones y documentos de referencia.

§381.415 ¿Con quié debo comunicarme si deseo formular preguntas respecto de la información a incluir en mi sugerencia?
Deberá comunicarse con la Oficina de Normas y Operaciones de Ómnibus y Camiones, Administración Federal de Seguridad de las Empresas de Autotrans-porte, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590. El número de teléfono es (202) 366-1790.

§381.420 ¿Qué hará la FMCSA luego de que la agencia reciba mi sugerencia para un pro-grama piloto?

(a) La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte analizará su sugerencia para un programa piloto y formulará una recomen-dación al Administrador. El Administrador tomará la decisión final ya sea la de proponer o no el desarrollo de un programa piloto basado en su recomendación.
(b) Se le enviará una copia de la decisión del Admin-istrador. Si se aprueba el programa piloto, la agencia seguirá los procedimientos administrativos estipulados en la sección E de este capítulo.

Sección E — Procedimientos admin-istrativos para programas piloto

§381.500 ¿Cuáles son los requisitos generales que la agencia deberá cumplir al llevar a cabo un programa piloto?

(a) La FMCSA podrá realizar programas pilotos a fin de evaluar alternativas para las reglamentaciones, o enfoques innovadores, concernientes a la seguridad del transportista, CMV y del conductor.
(b) Los programas piloto pueden incluir exonera-ciones de las reglamentaciones enumeradas en el Art. 381.400(f) de este capítulo.
(c) Los programas piloto deben, por lo menos, incluir todos los elementos del programa enumerados en el Art. 381.505.
(d) La FMCSA publicará en el *Registro Federal* una descripción detallada de cada programa piloto, incluy-endo las exoneraciones a considerar, y proporcionará una notificación y la oportunidad del comentario público antes de la fecha de entrada en vigencia del programa piloto.

§381.505 ¿Cuáles son los elementos mínimos requeridos para un programa piloto?

(a) **Medidas de seguridad.** Antes de otorgar exon-eraciones para un programa piloto, la FMCSA se aseg-urará de que las medidas de seguridad del programa piloto hayan sido diseñadas para lograr un nivel de seg-uridad equivalente o mayor que el nivel de seguridad que se lograría cumpliendo con las reglamentaciones.
(b) **Plan del programa piloto.** Antes de la inici-ación de un programa piloto, la FMCSA se asegurará de que exista un plan de programa piloto, que incluya los siguientes elementos:
(1) Una duración programada de tres años o menos;
(2) Un plan de recolección de datos específicos y de un análisis de seguridad que identifique un método para comparar la seguridad para los transportistas, CMVs y conductores que circulen según los términos y condiciones del programa piloto, con la seguridad de los transportistas, CMVs y conductores que cumplen con la reglamentación vigente;
(3) Un número razonable y necesario de partici-pantes para alcanzar conclusiones estadísticamente válidas;
(4) Un plan de control para garantizar que los partic-ipantes cumplen con los términos y condiciones de par-ticipación en el programa piloto.
(5) Garantías adecuadas para proteger la salud y seguridad de los participantes del estudio y del público general; y
(6) Un plan para informar a los Estados y al público sobre el programa piloto y para identificar a los partici-pantes aprobados ante la autoridad de aplicación y cum-plimiento de la ley y el público general.

§381.510 ¿Puede la FMCSA dar por concluído un programa piloto antes de la fecha programada de terminación?
La FMCSA dará inmediatamente por concluído un programa piloto si existe una razón para creer que el programa no está alcanzando el nivel de seguridad al menos equivalente al nivel de seguridad que podría lograrse cumpliendo con las reglamentaciones.

§381.515 ¿Puede la FMCSA retirar del programa piloto a participantes aprobados?

El Administrador inmediatamente revocará la par-ticipación de un transportista automotor, CMV o con-ductor en un programa piloto por incumplimiento con los términos y condiciones del programa piloto, o si la participación continua resultara inconducente respecto de las metas y objetivos de las reglamentaciones de seg-uridad.

§381.520 ¿Qué hará la FMCSA con los resultados de un programa piloto?

Al finalizar cada programa piloto, la FMCSA infor-mará al Congreso sobre las conclusiones y los resultados del programa y de toda recomendación que considere apropiada, incluyendo enmiendas sugeridas a las nor-mas y reglamentaciones que aumentarían la seguridad del transportista, CMV y conductor y mejorarían el cumplimiento con las FMCSR.

Sección F — Prelación de normas estatales

§381.600 ¿Tienen las exenciones, exoneraciones y programas piloto prelación sobre las leyes y reglamentaciones estatales?
Si. Durante el período en que una exención, exon-eración o programa piloto autorizado por este capítulo esté en vigencia, ningún Estado impondrá el cum-plimiento de una ley o reglamentación que sea incom-patible o no guarde coherencia con una exención, exoneración o programa piloto, respecto de una persona que circule cubierta por una exención, exoneración o participando en un programa piloto.

CAPÍTULO 382 — CONSUMO Y PRUEBAS DE CONSUMO DE SUSTANCIAS CONTROLADAS Y ALCOHOL

Sección A — Generalidades
§382.101 Propósito
§382.103 Campo de aplicación
§382.105 Procedimientos de prueba
§382.107 Definiciones
§382.109 Prioridad de las leyes estatales y locales
§382.111 Otros requisitos impuestos por los empleadores
§382.113 Requisitos de notificación
§382.115 Fecha de inicio para los programas de prueba
§382.117 Exclusión del interés público
§382.119 Disposición de exención de suspension
§382.121 Reconocimiento de consumo de alcohol y sustancias controladas por parte del empleado

Sección B — Prohibiciones
§382.201 Concentración de alcohol
§382.205 Consumo mientras se está en servicio
§382.207 Consumo antes de entrar en servicio
§382.209 Consumo después de un accidente
§382.211 Negativa a someterse a una prueba requerida de consumo de alcohol o sustancias controladas
§382.213 Consumo de sustancias controladas
§382.215 Prueba de consumo de sustancias controladas

Sección C — Pruebas requeridas
§382.301 Prueba pre-ocupacional.
§382.303 Prueba posterior al accidente
§382.305 Prueba al azar
§382.307 Prueba por sospecha razonable
§382.309 Prueba al retomar el servicio
§382.311 Prueba de seguimiento

Sección D — Manejo de los resultados de la prueba, retención del registro y confidencialidad.
§382.401 Retención de los registros
§382.403 Informe de los resultados en un sistema de administración de la información
§382.405 Acceso a instalaciones y registros
§382.407 Notificaciones del funcionario de revisiones médicas al empleador
§382.409 Retención de los registros de consumo de sustancias controladas por parte de los funcionarios de revisions médicas

§382.411 Notificaciones del empleador
§382.413 Consultas a empleadores anteriores para obtener información acerca del consumo de alcohol y sustancias controladas

Sección E — Consecuencias para los conductores que manifiesten conductas relacionadas con el consumo de sustancias
§382.501 Apartamiento de funciones críticas para la seguridad
§382.503 Evaluación y Pruebas requeridas
§382.505 Otras conductas relacionadas con el consumo de alcohol
§382.507 Sanciones

Sección F — Información, entrenamiento y referencia acerca del consumo abusivo de alcohol y el consumo de sustancias controladas
§382.601 Obligación del empleador de promulgar una política sobre el consumo abusivo de alcohol y el consumo de sustancias controladas.
§382.603 Entrenamiento para supervisores
§382.605 Referencia, evaluación y tratamiento.
Normas aplicables: 49 Cód. de EE.UU. 31133, 31136, 31301 *y ss.* 31502; 49 CRF 1.73.

Sección A — Generalidades

§382.101 Propósito.

El propósito de este capítulo es establecer programas diseñados para ayudar a evitar accidentes y lesiones provocados por el consumo abusivo de alcohol o por el consumo de sustancias controladas por parte de conduc-tores de automotores comerciales.

§382.103 Campo de aplicación.

(a) Este capítulo se aplica a toda persona y a todos los empleadores de aquellas personas que conduzcan un automotor comercial en el comercio, en cualquier Estado, y que estén sujetos a:
(1) Los requisitos para la licencia de conductor com-ercial que figuran en el capítulo 383 de este subtítulo;
(2) Los requisitos para la Licencia Federal de Con-ductor (México); o
(3) Los requisitos para la licencia de conductores comerciales que figuran en el Código Nacional de Segu-ridad Canadiense.
(b) Un empleador que se emplea a sí mismo como conductor debe cumplir tanto con los requisitos en este capítulo que se aplican a los empleadores como con los requisitos en este capítulo que se aplican a los conduc-tores. Un empleador que se emplea solamente a sí mismo como conductor debe implementar un programa de prueba al azar de consumo alcohol y sustancias con-troladas de dos o más empleados cubiertos por estas normas en el grupo de selección de prueba al azar.
(c) Las excepciones contenidas en §390.3(f) de este subtítulo no se aplican a este capítulo. Los empleadores y conductores identificados en §390.3(f) de este sub-título deben cumplir con los requisitos de este capítulo, a menos que se establezca lo contrario específicamente en el párrafo (d) de este artículo.
(d) **Excepciones.** Este capítulo no se aplicará a empleadores y a sus conductores:
(1) A quienes se les solicita que cumplan con los req-uisitos de prueba de consumo de alcohol y/o sustancias controladas del capítulo 655 de este libro (reglamenta-ciones de prueba de consumo de alcohol y sustancias controladas de la Administración Federal de Tránsito); o
(2) A quienes un Estado debe eximir de los requisitos del capítulo 383 de este subtítulo. Estos individuos incluyen personal militar en servicio activo; miembros de las reservas; y miembros de la guardia nacional en servicio activo, incluyendo el personal en servicio de guardia nacional tiempo completo, el personal en servi-cio de guardia nacional parcial y técnicos militares de la guardia nacional y de entrenamiento de la guardia nacional (civiles que deben llevar uniformes militares) y personal de la Guardia Costera de los EE.UU. en servi-cio activo; o
(3) A quienes un Estado, a su juicio, ha eximido de los requisitos del capítulo 383 de este subtítulo. Estos indi-viduos pueden ser:
(i) Conductores de un vehículo agrícola que:
(A) Es controlado y conducido por un agricultor;
(B) Es utililizado para transportar ya sea productos agrícolas, maquinarias agrícolas, insumos agrícolas, o todos desde o hacia un establecimiento agropecuario;
(C) No es utilizado en el funcionamiento de empresas de autotransporte público o por contrato; y
(D) Es utilizado dentro de los 241 kilómetros (150 millas) del establecimiento del agropecuario.
(ii) Bomberos u otras personas que conducen auto-motores comerciales que son necesarios para preservar la vida o propiedad o para ejecutar funciones guberna-mentales de emergencia, que están equipados con señales audibles y visuales y que no están sujetos a la reglamentación de tránsito normal.
[61 RF 9553, mar. 8, 1996, según enmienda 62 RF 1296, ene. 9, 1997]

§382.105 Procedimientos de prueba.

Cada empleador debe asegurarse de que todas las pruebas de consumo de alcohol o sustancias controladas practicadas según este capítulo cumplan con los proced-imientos establecidos en el capítulo 40 de este libro. Las disposiciones del capítulo 40 de este libro que tratan de las pruebas de consumo de alcohol o sustancias contro-ladas resultan aplicables a los empleadores de acuerdo con este capítulo.

§382.107 Definiciones.

Las palabras o frases utilizadas en este capítulo se definen en §386.2 y 390.5 de este subtítulo y §40.3 de este libro, a excepción de lo establecido en este artículo—

Conocimiento real para el propósito de la sección B de este capítulo, es el conocimiento real de un emplea-dor acerca del consumo de alcohol o sustancias controla-das por parte de un conductor, basado en la observación directa del empleador, información provista por el/los empleador(es) anterior(es) del conductor, una citación de tránsito por conducir un Automotor Comercial (CMV) mientras se encontraba según la influencia de alcohol o sustancias controladas o el reconocimiento por parte de un empleado de consumo de alcohol o sustan-cias controladas, a excepción de lo establecido en §382.121. Observación directa, según se utiliza en esta definición, es la observación del consumo de alcohol o sustancias controladas y no incluye la observación del comportamiento o características físicas del empleado suficientes como para garantizar pruebas de sospecha razonable según §382.307.
Alcohol es el agente intoxicante en bebidas alcohóli-cas, alcohol etílico, u otros alcoholes de peso molecular según incluyendo el alcohol metílico y el isopropílico.
Concentración (o contenido) de alcohol es el alcohol en un volumen de aliento expresado en términos de gramos de alcohol por 210 litros de aliento según se indica en una prueba evidencial por aliento según este capítulo.
Consumo de alcohol es el beber o tragar cualquier bebida, mezcla líquida o preparación (inclusive cual-quier medicación), que contenga alcohol.
Comercio es:
(1) Cualquier comercio, tránsito o transporte dentro de la jurisdicción de los EE.UU. entre un lugar en un Estado y un lugar fuera de tal Estado, incluyendo un lugar fuera de los EE.UU.; y
(2) Comercio, tránsito y transporte en los Estados Unidos que afecte cualquier comercio, tránsito y trans-porte descripto en el párrafo (1) de esta definición.
Automotor comercial es un automotor o combi-nación de automotores utilizados en comercio para transportar pasajeros o bienes si el vehículo—
(1) Tiene un peso bruto total de combinación de 11.794 kilogramos o más (26.001 libras o más), incluy-endo una unidad remolcada con un peso bruto nominal (GVWR) de más de 4.536 kilogramos (10.000 libras); o
(2) Tiene un peso bruto nominal (GVWR) de 11.794 kilogramos o más (26.001 libras o más); o
(3) Está diseñado para transportar 16 pasajeros o más, incluyendo el conductor; o
(4) Es de cualquier tamaño y es utilizado para el transporte de materiales que son peligrosos a los propósitos de la Ley de Transporte de Materiales Peli-grosos (49 Cód. de los EE.UU. 5103(b)) y que requiere que el automotor esté rotulado según las Reglamenta-ciones de Materiales Peligrosos (49 CRF capítulo 172, sección F).
Prueba de certificación de consumo de droga (o certificatoria) es un segundo procedimiento analítico realizado sobre una muestra de orina para identificar y cuantificar la presencia de una droga específica o de un metabolito de droga.
Prueba de certificación de validez (o certifica-toria) es una segunda prueba realizada sobre una muestra de orina para certificar el resultado de una prueba de validez.
Prueba de consumo de drogas certificada es un resultado de certificación de prueba recibido por un Funcionario encargado de las revisiones médicas (MRO) de parte de un laboratorio.
Consorcio/Administrador de terceros (C/TPA) es un agente de servicio que provee o coordina uno o más servicios de prueba de consumo de drogas y/o alcohol para los empleadores reglamentados según el Ministerio de Transporte de los EE.UU (DOT). Los C/TPAs por lo general proveen o coordinan la prestación de una can-tidad de tales servicios y realizan tareas administrati-vas en relación con el funcionamiento de los programas de pruebas de consumo de drogas y alcohol de los emple-adores. Este término incluye, entre otros, grupos de empleadores que se unen para suministrar, como una sola entidad, los programas de prueba de consumo de drogas y alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) para sus miembros (por ejemplo, a través de un grupo de pruebas al azar combinadas). Los C/ TPAs no son “empleadores” para los propósitos de este capítulo.
Sustancias controladas son aquellas sustancias identificadas en §40.85 de este libro.
Representante designado del empleador (DER) es un individuo identificado por el empleador como capaz de recibir comunicaciones y resultados de prueba de los agentes de servicio y quien está autorizado a tomar medidas inmediatas para apartar a los emplea-dos de tareas críticas para la seguridad y a tomar deci-siones requeridas en los pro cesos de prueba y evaluación. El individuo debe ser un empleado de la empresa. Los agentes de servicio no pueden actuar como DERs.
Daño inhabilitante es el daño que impide al auto-motor dejar la escena del accidente en su manera usual a la luz del día después de haber recibido reparaciones simples.
(1) **Inclusiones.** Daño a automotores que podrían haber sido conducidos, pero que hubieran incrementado su daño si hubieran sido conducidos de tal modo.
(2) **Exclusiones.**
(i) Daño que puede ser remediado en forma temporal en la escena del accidente sin herramientas especiales o repuestos.
(ii) Inhabilitación del neumático sin otro daño aún si la goma de auxilio no está disponible.
(iii) Daño a luces delanteras o traseras.
(iv) Daño a luces de giro, bocina, o limpia parabrisas que los hacen inoperables.

Repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) es una repartición (o “administración a cargo del funcionamiento”) del Departamento de Trans-porte de los EE.UU. que administra las reglamenta-ciones que requieren pruebas de consumo de alcohol y/o drogas (14 CRF capítulos 61, 63, 65, 121, y 135; 49 CRF capítulos 199, 219, 382 y 655), de acuerdo con el capítulo 40 de este libro.
Conductor es cualquier persona que conduzca un automotor comercial. Esto incluye, entre otros: Conduc-tores que trabajan tiempo completo en forma regular; conductores que trabajan en forma casual, intermitente u ocasional; conductores contratados, y contratistas independientes de propietarios-conductores.
Empleador es una persona o entidad que emplea a uno o más empleados (inclusive un individuo que se emplea a sí mismo) que está sujeto a las reglamenta-ciones de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) que requieren el cumplimiento de este capítulo. El término, según se utiliza en este capítulo, es la entidad responsable para la total imple-mentación de los requisitos del programa de consumo de alcohol y drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), inclusive individuos empleados por la entidad que toman medidas con respecto al personal que resultan de infracciones de este capítulo y cualquier reglamentación aplicable de la repartición del Ministe-rio de Transporte de los EE.UU. (DOT) Los agentes de servicio no son empleadores a los fines de este capítulo.
Profesional médico autorizado es una persona que tiene licencia, certificado y/o registro, de acuerdo con las leyes y reglamentaciones federales, estatales, locales o extranjeras aplicables, para recetar sustancias controladas y otras drogas.
Desempeño de (una función crítica para la seg-uridad) es cuando se considera que un conductor está desempeñando una función crítica para la seguridad durante cualquier período en el cual realmente esté desempeñando, esté preparado para desempeñar, o inmediatamente disponible para desempeñar, cualquier

tipo de funciones críticas para la seguridad.
Índice positivo es la cantidad de resultados positi-vos de pruebas al azar de consumo de sustancias contro-ladas realizadas según este capítulo, más la cantidad de negativas a pruebas al azar de consumo de sustancias controladas requeridas en este capítulo, dividida por la cantidad total de pruebas al azar de consumo de sustan-cias controladas realizadas según este capítulo más la cantidad de negativas a pruebas al azar requeridas en este capítulo.
Negativa a someterse (a una prueba de con-sumo de alcohol o sustancias controladas) sig-nifica que un conductor:
(1) No se presenta a ninguna prueba (excepto a una prueba pre-ocupacional) dentro de un tiempo razonable, según lo determina el empleador, de acuerdo con las reglamentaciones aplicables de la repartición del Minis-terio de Transporte de los EE.UU. (DOT), después de que el empleador le haya indicado realizarla. Esto incluye que el empleado (inclusive un conductor propi-etario) no se presente a una prueba cuando sea llamado por un C/TPA (ver §40.61(a) de este libro);
(2) No permanece en el lugar donde se realiza la prueba hasta que el proceso de prueba termine. Siempre que un empleado se retire del lugar donde se realiza la prueba antes de que el proceso de prueba comience una prueba pre-ocupacional, (ver §40.63(c) de este libro) no se considerará que el empleado se haya negado a some-terse a la prueba;
(3) No proporciona una muestra de orina para cual-quier prueba de consumo de drogas requerida en este capítulo o por las reglamentaciones de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) Siempre que un empleado no proporcione una muestra de orina porque se ha retirado del lugar donde se realiza la prueba antes de que el proceso de prueba comience una prueba pre-ocupacional, (ver §40.63(c) de este libro) no se considerará que el empleado se haya negado a some-terse a la prueba;
(4) En el caso de una recolección directamente obser-vada o monitoreada en una prueba de consumo de dro-gas, no permite que se lo observe o monitoree al momento de proporcionar una muestra (ver §40.67(l) y 40.69(g) de este libro);
(5) No proporciona una cantidad suficiente de orina cuando se le pidió hacerlo y cuando se ha determinado, a través de una evaluación médica requerida, que no hubo una explicación médica adecuada para tal incum-plimiento (ver §40.193(d)(2) de este libro);
(6) No se somete o rehúsa someterse a una segunda prueba que el empleador o recolector le ha indicado real-izar al conductor;
(7) No se somete a un examen médico o evaluación, según lo indica el MRO como parte del proceso de certi-ficación, o según lo indica el DER según §40.193 (d) de este libro. En el caso de una prueba pre-ocupacional de consumo de droga, se considera que el empleado se ha negado a someterse a una prueba según estos términos sólo si la prueba pre-ocupacional es realizada a partir de un ofrecimiento eventual de empleo;
(8) No coopera con ninguna parte del proceso de prueba (por ej., se niega a vaciar sus bolsillos cuando así se lo indica el recolector, se comporta de manera agre-siva perturbando el proceso de recolección); o
(9) Es denunciado por el MRO por haberse certifi-cado que el resultado de la prueba fue adulterado o sus-tituido.
Función crítica para la seguridad es todo el tiempo desde el momento en que un conductor comienza a trabajar o se requiere que esté preparado para traba-jar, hasta el momento en que es relevado de su trasegún y eximido de toda responsabilidad que resulte de la real-ización del trasegún. Las funciones críticas para la seg-uridad incluirán:
(1) Todo el tiempo transcurrido en la planta, termi-nal, instalación u otra propiedad del empleador o carga-dor, o en cualquier propiedad pública, esperando ser despachado, a menos que el empleador haya relevado al conductor de su servicio;
(2) Todo el tiempo transcurrido inspeccionando los equipos según se requiere en §392.7 y 392.8 de este subtítulo, o inspeccionando, atendiendo o acondiciona-ndo cualquier automotor comercial en cualquier momento;
(3) Todo el tiempo transcurrido a cargo de los con-troles de conducción de un automotor comercial en fun-cionamiento;
(4) Todo el tiempo transcurrido, que no sea durante las horas de conducción, en o con un automotor comer-cial, excepto el tiempo de descanso en una litera para dormir (una litera conforme a los requisitos de §393.76 de este subtítulo);
(5) Todo el tiempo transcurrido cargando o descar-gando un vehículo, supervisando, o ayudando a cargar o descargar, presenciando la carga o descarga de un vehículo, permaneciendo preparado para conducir el vehículo, o entregando o recibiendo recibos por los envíos cargados o descargados; y
(6) Todo el tiempo transcurrido reparando, obte-niendo ayuda, o permaneciendo al lado de un vehículo inhabilitado.
Prueba de detección (o prueba inicial) es:
(1) En pruebas de consumo de drogas, una prueba para eliminar muestras de orina “negativas” de próxi-mos análisis, o para identificar una muestra que requiere una prueba adicional por la presencia de dro-gas.
(2) En pruebas de consumo de alcohol, un proced-imiento analítico para determinar si un empleado puede llegar a tener una concentración de alcohol prohibida en una muestra de aliento o saliva**.**
Suspensión es el procedimiento por el cual se aparta en forma temporal a un empleado del desempeño de funciones críticas para la seguridad basado sólo en un informe del laboratorio al MRO respecto de una prueba positiva certificada de presencia de droga o metabolito de droga, una prueba adulterada, o una prueba sustitu-tuida, antes de que el MRO haya completado la certifi-cación de los resultados de la prueba.
Índice de infracciones es la cantidad de conduc-tores (según se informa en §382.305) a quienes se les ha encontrado durante las pruebas al azar administradas según este capítulo una concentración de alcohol de 0,04 o mayor, más la cantidad de conductores que se niegan a someterse a una prueba al azar requerida en este capítulo, dividida por la cantidad total informada de conductores en la industria que se somenten a pruebas de consumo de alcohol al azar según este capítulo, más la cantidad total informada de conductores en la indus-tria que se niegan a someterse a una prueba al azar requerida en este capítulo.
[61 RF 9553, mar. 8, 1996, según enmienda 61 RF 37224, jul. 17, 1996]

§382.109 Prioridad de las leyes estatales y locales.

(a) A excepción de lo provisto en el párrafo (b) de este artículo, este capítulo da prioridad a cualquier ley, norma, reglamentación, u orden estatal o local, siempre que:
(1) El cumplimiento tanto con los requisitos estatales o locales en este capítulo no sea posible; o
(2) El cumplimiento con los requisitos estatales o locales sea un obstáculo para el cumplimiento y ejecución de cualquier requisito en este capítulo.
(b) No debe interpretarse que este capítulo dará pri-oridad a las disposiciones estatalesde derecho penal que imponen sanciones por conductas temerarias que de hecho causen la pérdida de la vida, lesiones o daños a bienes, ya sea que las disposiciones se apliquen especí-ficamente a empleados o empleadores de transporte o al público en general.

§382.111 Otros requisitos impuestos por los empleadores.

A excepción de lo provisto expresamente en este capítulo, nada en este capítulo debe interpretarse de manera tal que afecte la autorización de los emplea-dores, o los derechos de los conductores, con respecto al consumo de alcohol, o al consumo de sustancias contro-ladas, incluyendo la autorización y derechos con respecto a pruebas y rehabilitación.

§382.113 Requisitos de notificación.

Antes de realizar cada prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas según este capítulo, cada empleador deberá notificar al conductor que se solicita la prueba de consumo de alcohol o sustancias controla-das conforme a este capítulo. Ningún empleador deberá representar con falsedad que una prueba es adminis-trada según este capítulo.

§382.115 Fecha de inicio para los programas de prueba.

(a) Todos los empleadores con domicilio local deben implementar los requisitos de este capítulo en la fecha en que el empleador comience las circulaciones de los automotores comerciales.
(b) Todos los empleadores con domicilio en el exterior deben implementar los requisitos de este capítulo en la fecha en que el empleador comience las circulaciones de los automotores comerciales en los EE.UU.
[62 RF 37151, jul. 11, 1997]

§382.117 Exclusión del interés público.

Ningún empleador utilizará los servicios de un agente de servicio que esté sujeto a la exclusión del interés público de acuerdo con 49 CRF capítulo 40, Sección R.

§382.119 Disposición de exención de suspensión.

(a) Se prohíbe que los empleadores suspendan a los empleados, excepto si se relaciona con una exención de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, según se requiere según este artículo.
(b) Un empleador sujeto a este capítulo que busca una exención de la prohibición en contra de la suspen-sión de un empleado antes de que el MRO haya comple-tado el proceso de certificación deberá seguir los procedimientos en 49 CRF 40.21. El empleador debe enviar una petición por escrito, que incluya toda la información solicitada por ese artículo al Administrador Federal de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte (o la persona designada por el Administrador), Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590.
(c) La decisión final de otorgar o denegar la solicitud de exención será tomada por el Administrador o la per-sona que el Administrador designe.
(d) Después de que una decisión es firmada por el Administrador o la persona que designa el Administra-dor, el empleador recibirá una copia de la decisión, que incluirá los términos y condiciones para la exención o la razón por la cual se denegó la solicitud de exención.
(e) Las consultas en relación con las solicitudes de exención deben dirigirse a la Oficina de Aplicación y Cumplimiento, Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590. El número de telé-fono es (202) 366-5720.

§382.121 Reconocimiento de consumo de alcohol y sustancias controladas por parte del empleado.

(a) Los empleados que admitan el consumo abusivo de alcohol o el consumo de sustancias controladas no están sujetos a los requisitos de referencia, evaluación y tratamiento de este capítulo y del capítulo 40 de este libro, siempre que:
(1) El reconocimiento esté de acuerdo con un pro-grama escrito de auto-identificación voluntaria estable-cido por el empleador, o con una política que responde a los requisitos del párrafo (b) de este artículo;
(2) El conductor no se auto-identifique para evitar las pruebas según los requisitos de este capítulo;
(3) El conductor reconozca el consumo abusivo de alcohol o consumo de sustancias controladas antes de desempeñar la función crítica para la seguridad (es decir, antes de presentarse en servicio); y
(4) El conductor no desempeñe una función crítica para la seguridad hasta que el empleador no quede sat-isfecho con que el empleado se ha sometido a la evalu-ación y ha completado en forma satisfactoria los requisitos de educación o tratamiento de acuerdo con las pautas establecidas en el programa de auto-identifi-cación.
(b) Un programa o política idóneo de auto-identifi-cación voluntaria debe contener los siguientes elemen-tos:
(1) Debe prohibir que el empleador tome medidas adversas en contra de un empleado que realiza un reconocimiento voluntario de consumo abusivo de alco-hol o consumo de sustancias controladas dentro de los parámetros del programa o de la política y del párrafo
(a) de este artículo;
(2) Debe ofrecerle al empleado la oportunidad sufi-ciente para lograr la evaluación, educación o el trata-miento para establecer el control sobre el problema del empleado relativo a la droga o alcohol;
(3) Debe permitir al empleado regresar a las tareas críticas para la seguridad sólo cuando complete en forma exitosa un programa de educación o tratamiento, según lo determine un experto en evaluación de abuso de drogas y alcohol, es decir, un profesional de ayuda para el empleado, profesional de abuso de sustancias, o un asesor idóneo en lo que respecta a drogas y alcohol;
(4) Debe asegurar que:
(i) Antes de que el empleado participe en una función crítica para la seguridad, el empleado deberá someterse a una prueba para retomar servicios con un resultado que indique una concentración de alcohol menor a 0,02; y/o
(ii) Antes de que el empleado participe en una fun-ción crítica para la seguridad, el empleado debe some-terse a una prueba de consumo de sustancias controla-das para retomar servicios con un resultado certificado negativo en lo que respecta al consumo de sustancias controladas; y
(5) Puede incorporar el seguimiento del empleado e incluir pruebas de seguimiento ajenas al Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT)

Sección B — Prohibiciones

§382.201 Concentración de alcohol.

Ningún conductor debe presentarse en servicio o per-manecer en servicio que requiera el desempeño de fun-ciones críticas para la seguridad mientras tenga una concentración de alcohol de 0,04 o superior. Ningún empleador que tenga conocimiento real de que el con-ductor tiene una concentración de alcohol de 0,04 o superior debe permitirle desempeñar o continuar desempeñando funciones críticas para la seguridad.

§382.205 Consumo mientras se está en servicio

Ningún conductor deberá consumir alcohol mientras desempeña funciones críticas para la seguridad. Ningún empleador que tenga conocimiento real de que un conductor está consumiendo alcohol mientras desempeña funciones críticas para la seguridad debe permitir al conductor desempeñar o continuar desem-peñando funciones críticas para la seguridad.

§382.207 Consumo antes de entrar en servicio.

Ningún conductor deberá desempeñar funciones críticas para la seguridad dentro de las cuatro horas después de consumir alcohol. Ningún empleador que tenga conocimiento real de que el conductor ha consum-ido alcohol dentro de las cuatro horas anteriores debe permitir al conductor desempeñar o continuar desem-peñando funciones críticas para la seguridad.

§382.209 Consumo después de un accidente.

Ningún conductor al que se le solicite someterse a una prueba de consumo de alcohol después de un acci-dente según §382.303 debe consumir alcohol durante las ocho horas posteriores al accidente, o hasta que se someta a una prueba de consumo de alcohol luego del accidente, lo que ocurra primero.

§382.211 Negativa a someterse a una prueba requerida de consumo de alcohol o sustancias controladas.

Ningún conductor debe negarse a someterse a una prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas luego de un accidente según se requiere en §382.303, una prueba al azar de consumo de alcohol o sustancias controladas según se requiere en §382.305, una prueba por sospecha razonable de consumo de alcohol o sustan-cias controladas según §382.307, o una prueba de seguimiento de consumo de alcohol o sustancias contro-ladas según §382.311. Ningún empleador debe permitir que el conductor que se niega a someterse a tales prue-bas desempeñe o continúe desempeñando funciones críticas para la seguridad.

§382.213 Consumo de sustancias controladas.

(a) Ningún conductor debe presentarse en servicio o permanecer en servicio que requiera el desempeño de funciones críticas para la seguridad cuando el conductor consuma alguna sustancia controlada, excepto cuando el consumo sea conforme a las instrucciones del profe-sional médico autorizado, según se define en §382.107, quien le ha informado al conductor que la sustancia no afectará adversamente su capacidad para conducir en forma segura un automotor comercial.

(b) Ningún empleador que tenga conocimiento real de que el conductor ha consumido una sustancia contro-lada debe permitir que el conductor desempeñe o con-tinúe desempeñendo una función crítica para la seguridad.

(c) Un empleador puede solicitarle a un conductor que le informe sobre el consumo de cualquier droga ter-apéutica.

§382.215 Prueba de consumo de sustancias con-troladas.

Ningún conductor debe presentarse en servicio, per-manecer en servicio o desempeñar una función crítica para la seguridad, si la prueba del conductor da como resultado positiva, o si éste ha adulterado o sustituído una muestra de prueba de consumo de sustancias con-troladas. Ningún empleador que tenga conocimiento real de que la prueba del conductor ha dado positiva o de que éste ha adulterado o sustituído una muestra de prueba de consumo de sustancias controladas, debe per-mitir que el conductor desempeñe o continúe desem-peñando funciones críticas para la seguridad.

Sección C — Pruebas requeridas

§382.301 Prueba pre-ocupacional.

(a) Antes de la primera vez que un conductor desem-peñe funciones críticas para la seguridad para un empleador, el conductor debe someterse a pruebas de consumo de sustancias controladas como condición anterior a comenzar a trabajar, a menos que el emplea-dor tome la excepción en el párrafo (b) de este artículo. Ningún empleador debe permitirle al conductor, a quien el empleador desea contratar o utilizar, desempeñar funciones críticas para la seguridad a menos que el empleador haya recibido un resultado de prueba de con-sumo de sustancias controladas del MRO o del C/TPA que indica un resultado negativo certificado para ese conductor.

(b) No es necesario que un empleador administre una prueba de consumo de sustancias controladas según se requiere en el párrafo (a) de este artículo si:

(1) El conductor ha participado en un programa de prueba de consumo de sustancias controladas que responde a los requisitos de este capítulo dentro de los 30 días anteriores; y

(2) Mientras participaba en dicho programa:

(i) Fue sometido a prueba de consumo de sustancias controladas dentro de los últimos 6 meses (a partir de la fecha de solicitud con el empleador), o

(ii) Participó en el programa de prueba al azar de consumo de sustancias controladas en los 12 meses pre-vios (desde la fecha de solicitud con el empleador) y

(3) El empleador garantiza que ningún empleador previo del conductor sobre quien el empleador posee conocimiento tiene registro de alguna infracción de este capítulo o de la norma sobre el consumo de sustancias controladas de otra repartición del Ministerio de Trans-porte de los EE.UU. (DOT) dentro de los 6 meses previos.

(c)(1) Un empleador que ponga en práctica la excepción en el párrafo (b) de este capítulo deberá con-tactarse con el programa de prueba de consumo de sus-tancias controladas en el cual el conductor participe o haya participado y deberá obtener y conservar la sigu-iente información del/los programa(s) de prueba:

(i) Nombre(s) y dirección(es) del/los programa(s).

(ii) Certificación de que el conductor participa o ha participado en el(los) programa(s).

(iii) Certificación de que el(los) programa(s) están de acuerdo con el capítulo 40 de este libro.

(iv) Certificación de que el conductor está capacitado según las normas de este capítulo, incluyendo que el conductor no se ha negado a someterse a pruebas de consumo de sustancias controladas.
(v) La fecha en que el conductor fue sometido por última vez a una prueba de consumo de sustancias con-troladas.
(vi) Los resultados de cualquier prueba efectuada dentro de los 6 meses previos y cualquier otra infracción de la sección B de este capítulo.
(2) Un empleador que utiliza, pero no emplea a un conductor más de una vez al año para conducir automo-tores comerciales debe obtener la información especifi-cada en el párrafo (c)(1) de este capítulo al menos una vez cada seis meses. Los registros preparados según este párrafo deberán mantenerse de acuerdo con §382.401. Si el empleador no puede certificar que el con-ductor está participando en un programa de prueba de consumo de sustancias controladas de acuerdo con este capítulo y el capítulo 40 de este libro, entonces el emple-ador deberá realizar una prueba pre-ocupacional de consumo de sustancias controladas.
(d) Un empleador puede, pero no está obligado a, realizar una prueba pre-ocupacional de consumo de alcohol según este capítulo. Si un empleador decide realizar una prueba pre-ocupacional de consumo de alcohol, deberá cumplir con los siguientes requisitos:
(1) Debe realizar una prueba pre-ocupacional de con-sumo de alcohol antes de que cada empleado cubierto por estas normas desempeñe la primer función crítica para la seguridad (ya se trate de un empleado nuevo o de uno que fue transferido a un puesto que involucre funciones críticas para la seguridad).
(2) Todos los empleados que desempeñen funciones críticas para la seguridad deben ser tratados de igual manera a los propósitos de la administración de pruebas pre-ocupacionales de consumo de alcohol (o sea, no deben realizarse pruebas a algunos empleados cubier-tos por estas normas pero a otros no).
(3) Las pruebas pre-ocupacionales deben llevarse a cabo luego de realizar un ofrecimiento de empleo even-tual o transferencia, siempre que el empleado pase la prueba pre-ocupacional de consumo de alcohol.
(4) Todas las pruebas pre-ocupacionales de consumo de alcohol deben llevarse a cabo utilizando los proced-imientos de pruebas de consumo de alcohol de 49 CRF capítulo 40 de este libro.
(5) No debe permitirse que un empleado cubierto por estas normas comience a desempeñar una función crítica para la seguridad a menos que el resultado de su prueba indique una concentración de alcohol inferior a 0,04.

§382.303 Prueba posterior al accidente.
(a) Luego de un incidente que involucre a un automo-tor que circulaba en la vía pública en comercio cada empleador deberá tan pronto como sea posible, practi-carle una prueba de consumo de alcohol a cada uno de sus conductores sobrevivientes:
(1) Que se encontraban desempeñando funciones críticas para la seguridad con respecto al vehículo, si el accidente involucró pérdida de vida humana; o
(2) Que reciben una citación dentro de las 8 horas del incidente según la ley local o estatal por una infracción de tránsito en movimiento resultante del accidente, si el accidente involucró:
(i) Alguna lesión física a una persona que, como con-secuencia de ello, recibe tratamiento médico inmediato fuera de la escena del accidente; o
(ii) Uno o más vehículos automotores que sufren daño inhabilitante como resultado del accidente, siendo necesario retirar de la escena a los automotores con una grúa u otro automotor.
(b) Luego de un incidente que involucre a un automo-tor que circulaba en la vía pública en comercio, cada empleador deberá, tan pronto como sea posible, practi-carle una prueba de consumo de sustancias controladas a cada uno de sus conductores sobrevivientes:
(1) Que se encontraban desempeñando funciones críticas para la seguridad con respecto al vehículo, si el accidente involucró pérdida de vida humana; o
(2) Que reciben una citación dentro de las 32 horas del incidente según la ley local o estatal por una infrac-ción de tránsito en movimiento resultante del accidente, si el accidente involucró:
(i) Alguna lesión física a una persona que, como con-secuencia de ello, recibe tratamiento médico inmediato fuera de la escena del accidente; o
(ii) Uno o más vehículos automotores que sufren daño inhabilitante como resultado del accidente, siendo necesario retirar de la escena a los automotores con una grúa u otro automotor.
(c) La siguiente tabla indica cuándo se requiere una prueba posterior al accidente para ser realizada de acu-erdo con los párrafos (a)(1), (a)(2), (b)(1), y (b)(2) de este capítulo:

TABLA PARA §382.303 (A) Y (B)

Tipo de accidente involucrado	Citación emitida al conductor del CMV	La prueba debe ser llevada a cabo por el empleador
i. Persona muerta	SI NO	SI SI
ii. Lesión corporal con tratamiento médico inmediato lejos de la escena	SI NO	SI NO
iii. Daño inhabilitante a cualquier automotor que requiera ser remolcado	SI NO	SI NO

(d)(1) **Pruebas de consumo de alcohol.** Si no se realiza una prueba requerida en este capítulo dentro de las dos horas siguientes al accidente, el empleador deberá preparar y guardar en archivo un registro espe-cificando los motivos por los cuales la prueba no fue realizada a tiempo. Si no se realiza una prueba requer-ida en este capítulo de las 8 horas siguientes al acci-dente, el empleador deberá cesar en su intento de realizar la prueba de consumo de alcohol y deberá preparar y guardar el mismo registro. Los registros deben presentarse ante La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) cuando sean solicitados.
(2) **Pruebas de consumo de sustancias contro-ladas.** Si no se realiza una prueba requerida en este capítulo dentro de las 32 horas siguientes al accidente, el empleador cesará en sus intentos de administrar una prueba de consumo de sustancias controladas, y deberá preparar y guardar en archivo un registro especificando los motivos por los cuales la prueba no fue realizada a tiempo. Los registros deben presentarse ante la FMCSA cuando sean solicitados.

(e) Un conductor que esté sujeto a una prueba poste-rior al accidente deberá encontrarse disponible para tal fin o el empleador podrá considerar que se negó a real-izar la prueba. Ninguna parte de este artículo se inter-pretará como que requiere el retraso de la atención médica necesaria para personas heridas en un accidente o que prohíbe al conductor retirarse del lugar del acci-dente durante el tiempo necesario para recibir asisten-cia en respuesta al accidente, o para obtener la atención médica de emergencia necesaria.
(f) Un empleador deberá brindarle a sus conductores la información, procedimientos e instrucciones nece-sarias sobre la situación posterior al accidente, antes de que éstos conduzcan un automotor comercial, para que los conductores puedan cumplir con los requisitos de este artículo.
(g)(1) Se considerará que los resultados de una prueba de detección de alcohol por aliento o por sangre, realizada por funcionarios locales, estatales o federales que posean autorización independiente para la prueba, cumplen con los requisitos de este artículo, siempre que dichas pruebas estén de acuerdo con los requisitos de prueba de consumo de alcohol locales, estatales o fed-erales y que los resultados de las pruebas sean obteni-dos por el empleador.
(2) Se considerará que los resultados de una prueba de detección de sustancias controladas por orina, real-izada por funcionarios locales, estatales o federales que posean autorización independiente para la prueba, cumplen con los requisitos de este artículo, siempre que dichas pruebas estén de acuerdo con los requisitos locales, estatales o federales de prueba de consumo de sustancias controladas, y que los resultados de las prue-bas sean obtenidos por el empleador.
(h) **Excepción.** Este artículo no se aplica a:
(1) Un acontecimiento que involucre solamente el embarque o descenso desde un automotor detenido; o
(2) Un acontecimiento que involucre solamente la carga o descarga de un cargamento; o
(3) Un acontecimiento en el curso de la conducción de un vehículo de pasajeros o un vehículo de pasajeros de propósitos múltiples (como se define en §571.3 de este libro) producida por un empleador, a menos que el auto-motor esté transportando pasajeros que alquilaron el servicio o materiales peligrosos de un tipo y cantidad que requieran que el vehículo esté marcado o rotulado de acuerdo con §177.823 de este libro.

§382.305 Prueba al azar.
(a) Todos los empleadores deberán cumplir los requi-sitos de este artículo. Todos los conductores deben som-eterse a una prueba al azar de consumo de alcohol y sustancias controladas como lo requiere este artículo.
(b)(1) A excepción de lo estipulado en los párrafos (c) a (e) de este artículo, el índice porcentual mínimo anual de pruebas de consumo de alcohol al azar deberá ser del 10 por ciento del número promedio de puestos de con-ductores.
(2) A excepción de lo estipulado en los párrafos (f) a (h) de esteartículo, el índice porcentual mínimo anual de pruebas de consumo de sustancias controladas al azar deberá ser del 50 por ciento del número promedio de puestos de conductores.
(c) La decisión del Administrador de la FMCSA de aumentar o reducir el índice porcentual mínimo anual para la prueba de consumo de alcohol se basa en el índice de infracciones informado para toda la industria. Toda la información utilizada para esta determinación se toma de los informes de los sistemas de adminis-tración de la información sobre consumo de alcohol requeridos por §382.403. Para asegurar la confiabilidad de los datos, el Administrador de la FMCSA considera la calidad e integridad de los datos informados, puede obtener información adicional o informes de los emplea-dores, y puede realizar las modificaciones adecuadas al calcular el índice de infracciones de la industria. En caso de presentarse un cambio en el índice porcentual anual, el Administrador de la FMCSA publicará en el *Registro Federal* el nuevo índice porcentual mínimo anual para la prueba al azar de consumo de alcohol administrada a los conductores. El nuevo índice porcen-tual mínimo anual para la prueba al azar de consumo de alcohol se aplicará a partir del 1 de enero del año calen-dario posterior a la publicación en el *Registro Federal*.
(d)(1) Cuando el índice porcentual mínimo anual para la prueba al azar de consumo de alcohol es del 25 por ciento, el Administrador de la FMCSA puede reducir este índice al 10 por ciento de todos los puestos de conductores si el Administrador de la FMCSA deter-mina que los datos recibidos según los requisitos de informes de §382.403 para dos años calendarios consec-utivos indican que el índice de infracciones es inferior al 0,5 por ciento.
(2) Cuando el índice porcentual mínimo anual para la prueba de consumo de alcohol al azar es del 50 por ciento, el Administrador de la FMCSA reducirá este índice al 25 por ciento de todos los puestos de conduc-tores si el Administrador de la FMCSA determina que los datos recibidos según los requisitos de informes de §382.403 para dos años calendarios consecutivos indi-can que el índice de infracciones es inferior al 1,0 por ciento, pero igual a o superior al 0,5 por ciento.
(e)(1) Cuando el índice porcentual mínimo anual para la prueba de consumo de alcohol al azar es del 10 por ciento, y los datos recibidos según los requisitos de informes de §382.403 para ese año calendario indican que el índice de infracciones es igual a, o superior al 0,5 por ciento, pero inferior al 1,0 por ciento, el Administra-dor de la FMCSA aumentará el índice porcentual mín-imo para la prueba de consumo de alcohol al azar al 25 por ciento de todos los puestos de conductores.
(2) Cuando el índice porcentual mínimo anual para la prueba de consumo de alcohol al azar es del 25 por ciento o menos, y los datos recibidos según los requisitos de informes de §382.403 para ese año calendario indican que el índice de infracciones es igual a, o superior al 1,0 por ciento, el Administrador de la FMCSA aumentará el índice porcentual mínimo para la prueba de consumo de alcohol al azar al 50 por ciento de todos los puestos de conductores.
(f) La decisión del Administrador de la FMCSA de aumentar o reducir el índice porcentual mínimo anual para la prueba de consumo de sustancias controladas se basa en el índice positivo informado para toda la indus-tria. Toda la información utilizada para esta determi-nación se toma de los informes de los sistemas de administración de la información sobre consumo de sus-tancias controladas requeridos por §382.403. Para aseg-urar la confiabilidad de los datos, el Administrador de la FMCSA considera la calidad e integridad de los datos informados, puede obtener información adicional o informes de los empleadores, y puede realizar las modi-ficaciones adecuadas al calcular el índice positivo de la industria. En caso de presentarse un cambio en el índice porcentual anual, el Administrador de la FMCSA publi-cará en el *Registro Federal* el nuevo índice porcentual mínimo anual para la prueba de consumo de sustancias controladas administradas a los conductores. El nuevo índice porcentual mínimo anual para la prueba al azar de consumo de sustancias controladas se aplicará a partir del 1 de enero del año calendario posterior a la publicación en el *Registro Federal*.
(g) Cuando el índice porcentual mínimo anual para la prueba al azar de consumo de sustancias controladas es del 50 por ciento, el Administrador de la FMCSA puede reducir este índice al 25 por ciento de todos los puestos de conductores si el Administrador de la FMCSA determina que los datos recibidos según los req-uisitos de informes de §382.403 para dos años calendar-ios consecutivos indican que el índice positivo es inferior al 1,0 por ciento.
(h) Cuando el índice porcentual mínimo anual para la prueba al azar de consumo de sustancias controladas es del 25 por ciento, y los datos recibidos según los requisitos de informes de §382.403 para cualquier año calendario indican que el índice positivo informado es igual a, o superior al 1,0 por ciento, el Administrador de la FMCSA aumentará el índice porcentual mínimo anual para la prueba al azar de consumo de sustancias controladas al 50 por ciento de todos los puestos de conductores.
(i)(1) La selección de los conductores que se some-terán a la prueba al azar de consumo de alcohol y sus-tancias controladas se realizará mediante un método con validez científica, tal como un cuadro de números al azar, o un generador de números al azar por computa-dora que coincida con los números de

Seguridad Social de los conductores, u otros números identificatorios comparables.
(2) Cada conductor seleccionado para la prueba al azar de consumo de alcohol y sustancias controladas según el proceso de selección empleado, tendrá las mismas oportunidades de recibir la prueba toda vez que se realicen selecciones.
(3) Cada conductor seleccionado para la prueba será evaluado durante el período de selección.
(j) El empleador seleccionará al azar una cantidad suficiente de conductores para someterlos a la prueba durante cada año calendario igual al índice anual, y no inferior al índice mínimo porcentual anual para la prueba al azar de consumo de alcohol y sustancias con-troladas determinado por el Administrador de la FMCSA. Si el empleador realiza una prueba al azar de consumo de alcohol y/o sustancias controladas a través de un C/TPA, la cantidad de conductores a ser sometidos a la prueba puede calcularse para cada empleador indi-vidual, o puede basarse en la cantidad total de conduc-tores cubiertos por el C/TPA sujetos a la prueba al azar de consumo de alcohol y/o sustancias controladas al mismo índice mínimo porcentual anual según este capítulo.
(k)(1) Cada empleador se asegurará de que las prue-bas al azar de consumo de alcohol y sustancias controla-das realizadas según este capítulo no sean anunciadas con anterioridad.
(2) Cada empleador se asegurará de que las fechas para administrar pruebas al azar de consumo de alcohol y sustancias controladas realizadas según este capítulo se distribuyan de modo razonable a lo largo del año calendario.
(l) Cada empleador solicitará que cada conductor que recibe la notificación de que se lo ha seleccionado al azar para una prueba de consumo de alcohol y/o sustancias controladas se presente en el lugar donde se le realizará la prueba en forma inmediata; sin embargo, si en el momento de ser notificado, el conductor está involu-crado en una función crítica para la seguridad, diferente a conducir un automotor comercial, el empleador se ase-gurará de que el conductor deje de cumplir con la fun-ción crítica para la seguridad y se dirija al lugar donde se le realizará la prueba lo más pronto posible.
(m) Un conductor que esté desempeñando funciones críticas para la seguridad solamente será sometido a la prueba de consumo de alcohol justo antes de que inicie el desempeño de funciones críticas para la seguridad, o justo después de haber cesado de desempeñar funciones críticas para la seguridad.
(n) Si un conductor dado está sujeto a una prueba al azar de consumo de alcohol o sustancias controladas según las normas de prueba al azar de consumo de alco-hol o sustancias controladas de más de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) para el mismo empleador, el conductor estará sujeto a la prueba al azar de consumo de alcohol y/o sustancias controladas al índice porcentual anual establecido para el año calendario por la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) que regula más del 50 por ciento de la función del conductor.
(o) Si se le solicita a un empleador que realice una prueba al azar de consumo de alcohol o sustancias con-troladas según las normas de prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas de más de una repar-tición del Ministerio de Transporte de los EE.UU., el empleador puede:
(1) Establecer grupos separados para la selección al azar, donde cada grupo incluya empleados cubiertos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) suje-tos a la prueba al mismo índice mínimo porcentual anual, o
(2) Seleccionar al azar los empleados para la prueba al máximo índice mínimo porcentual anual establecido para el año calendario por cualquier repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) al cual está sujeto el empleador.

§382.307 Prueba por sospecha razonable
(a) Un empleador solicitará a un conductor que se someta a una prueba de consumo de alcohol cuando el empleador tenga sospecha razonable para creer que el conductor ha infringido las prohibiciones de la sección B de este capítulo con respecto al consumo de alcohol. La determinación del empleador de que existe sospecha razonable para solicitar al conductor a que se someta a una prueba de consumo de alcohol debe basarse en observaciones específicas, contemporáneas, y articula-bles con respecto al aspecto, conducta, lenguaje u olores corporales del conductor.
(b) Un empleador solicitará a un conductor que se someta a una prueba de consumo de sustancias contro-ladas cuando el empleador tenga sospecha razonable para creer que el conductor ha infringido las prohibi-ciones de la sección B de este capítulo con respecto al consumo de sustancias controladas. La determinación del empleador de que existe sospecha razonable para solicitar al conductor a que se someta a una prueba de consumo de sustancias controladas debe basarse en observaciones específicas, contemporáneas, y articula-bles con respecto al aspecto, conducta, lenguaje u olores corporales del conductor. Las observaciones pueden incluir indicaciones de los efectos crónicos y de absti-nencia de las sustancias controladas.
(c) Las observaciones requeridas para la prueba por sospecha razonable de consumo de alcohol y/o sustan-cias controladas serán realizadas por un supervisor o funcionario de la empresa entrenado de acuerdo con §382.603. La persona que determina que existe sos-pecha razonable para realizar una prueba de consumo de alcohol no será quien realice la prueba de consumo de alcohol al conductor.
(d) Este artículo autoriza la prueba de consumo de alcohol solamente si las observaciones requeridas según el párrafo (a) de este artículo se realizan durante, justo antes, o justo después del período del día de trasegún durante el cual el conductor debe cumplir con este capítulo. Un empleador puede indicarle a un conductor que solamente se someta a la prueba por sospecha razonable mientras el conductor esté desempeñando funciones críticas para la seguridad, justo antes de que inicie el desempeño de funciones críticas para la segu-ridad, o justo después de haber cesado de desempeñar dichas funciones.
(e)(1) Si una prueba de consumo de alcohol requerida por este artículo no se administra dentro de las dos horas posteriores a la determinación según el párrafo (a) de este artículo, el empleador preparará y guardará archivado un registro donde consten las razones por las que la prueba de consumo de alcohol no se administró a tiempo. Si una prueba de consumo de alcohol requerida por este artículo no se administra dentro de las ocho horas posteriores a la determinación según el párrafo (a) de este artículo, el empleador cesará sus intentos de administrar la prueba de consumo de alcohol, y dejará constancia en el registro de las razones por las que no se administró la prueba.
(2) A pesar de la ausencia de una prueba de consumo de alcohol por sospecha razonable según este artículo, ningún conductor se presentará a prestar servicio o per-manecerá en servicio que requiera el desempeño de fun-ciones críticas para la seguridad mientras el conductor se encuentre según la influencia del alcohol, o dis-minuído a causa de ello, tal como lo manifiesten los indicadores de consumo abusivo de alcohol en lo que respecta a la conducta, lenguaje y desempeño, ni tam-poco un empleador permitirá que el conductor desem-peñe, o continúe desempeñando, funciones críticas para la seguridad, hasta que:
(i) Se administre una prueba de consumo de alcohol, y la concentración de alcohol del conductor mida menos de 0,02; o
(ii) Hayan transcurrido veinticuatro horas desde la determinación según el párrafo (a) de este artículo de que existe sospecha razonable para creer que el conduc-tor ha infringido las prohibiciones de este capítulo con respecto al consumo de alcohol.
(3) A excepción de lo dispuesto en el párrafo (e)(2) de este artículo, ningún empleador tomará ninguna medida según este capítulo contra un conductor basán-dose solamente en la conducta y aspecto del conductor, con respecto al consumo del alcohol, en ausencia de una prueba de consumo de alcohol. Esto no prohíbe que un empleador con autorización independiente de este capítulo tome cualquier medida consistente con la ley de otro modo.
(f) Se preparará un registro escrito sobre las observa-ciones que conducen a una prueba de consumo de alco-hol o sustancias controladas por sospecha razonable, firmado por el supervisor o funcionario de la empresa que realizó las observaciones, dentro de las 24 horas de observada la conducta, o antes de conocerse los resulta-dos de las pruebas de consumo de alcohol o sustancias controladas, lo que suceda primero.

§382.309 Prueba al retomar el servicio.
Los requisitos para la prueba al retomar el servicio deben llevarse a cabo de acuerdo con 49 CRF Capítulo 40, Sección O.

§382.311 Prueba de seguimiento.
Los requisitos para la prueba de seguimiento deben llevarse a cabo de acuerdo con 49 CRF Capítulo 40, Sec-ción O.

Sección D — Manejo de los resultados de la prueba, retención del registro y confidencialidad.
§382.401 Retención de los registros.
(a) **Requisito general.** Cada empleador mantendrá los registros de sus programas sobre consumo abusivo de alcohol y consumo de sustancias controladas tal como se especifica en este artículo. Los registros se manten-drán en un lugar seguro con acceso controlado.
(b) **Período de retención.** Cada empleador man-tendrá los registros de acuerdo con el siguiente crono-grama:
(1) **Cinco años.** Los siguientes registros se manten-drán durante un mínimo de cinco años:
(i) Los registros de los resultados de pruebas de con-sumo de alcohol que indiquen una concentración de 0,02 o superior;
(ii) Los registros de resultados positivos certificados de pruebas de consumo de sustancias controladas;
(iii) Documentación de negativas a someterse a Pruebas requeridas de consumo de alcohol y/o sustan-cias controladas,
(iv) Evaluación y referencias del conductor,
(v) Documentación de calibrado,
(vi) Registros relacionados con la administración de los programas de prueba de consumo de alcohol y sus-tancias controladas, y
(vii) Una copia de cada resumen anual por año calen-dario, requerido por §382.403.
(2) **Dos años.** Registros relacionados con el proceso de recolección de muestras para las pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas (excepto el calibrado de los dispositivos de prueba evidencial por aliento).
(3) **Un año.** Los registros de los resultados de prue-bas de consumo de sustancias controladas cancelados y negativos (tal como se definen en el capítulo 40 de este libro) y resultados de prueba de consumo de alcohol con una concentración inferior al 0,02 se mantendrán durante un mínimo de un año.
(4) **Tiempo indefinido.** El empleador mantendrá los registros relacionados con la educación y entre-namiento de los técnicos de detección de alcohol por aliento, técnicos de pruebas de detección, supervisores y conductores, mientras el individuo desempeñe las funci-ones que requieren el entrenamiento, y durante dos años después de cesar en el desempeño de dichas funci-ones.
(c) **Tipos de registros.** Se mantendrán los sigu-ientes tipos específicos de registros. “Documentos gen-erados” son documentos que pueden tener que ser preparados según los requisitos de este capítulo. Si se requiere la preparación del registro, el mismo debe mantenerse.
(1) Registros relacionados con el proceso de recolec-ción de muestras:
(i) Cuadernos de registro de las recolecciones, en caso de que se los utilice;
(ii) Documentos relacionados con el proceso de selec-ción al azar;
(iii) Documentos de calibrado para los dispositivos empleados para pruebas evidenciales por aliento;
(iv) Documentación de entrenamiento del técnico de detección de alcohol por aliento;
(v) Documentos generados en conexión con las deci-siones de administrar pruebas de consumo de alcohol o sustancias controladas por sospecha razonable;
(vi) Documentos generados en conexión con deci-siones sobre pruebas posteriores a un accidente;
(vii) Documentos que certifican la existencia de una explicación médica sobre la incapacidad de un conduc-tor para proporcionar una muestra de aliento adecuada, o para proporcionar una muestra de orina para la prueba; y
(viii) Resúmenes consolidados anuales por año cal-endario, tal como lo requiere §382.403.
(2) Registros relacionados con los resultados de las pruebas administradas a un condcutor:
(i) La copia del empleador del formulario de prueba de consumo de alcohol, incluyendo los resultados de la prueba;
(ii) La copia del empleador del formulario de control y custodia de la cadena de pruebas de consumo de sus-tancias controladas;
(iii) Los documentos que el MRO le envía al emplea-dor, incluyendo aquellos requeridos por el capítulo 40, sección G, de este libro;
(iv) Documentos relacionados con la negativa de cualquier conductor a someterse a una prueba de con-sumo de alcohol o sustancias controladas requerida por este capítulo;
(v) Documentos presentados por un conductor para impugnar el resultado de una prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas administrada según este capítulo; y
(vi) Documentos generados en conexión con certifica-ciones de resultados de pruebas de consumo de alcohol o sustancias controladas obtenidos de empleadores anteriores, que el empleador:
(A) Debe obtener en conexión con la excepción incluída en §382.301, y
(B) Debe obtener según lo estipulado en §382.413.
(3) Registros relacionados con otras infracciones de este capítulo.
(4) Registros relacionados con evaluaciones:
(i) Registros correspondientes a una determinación por parte de un profesional de abuso de sustancias con respecto a la necesidad de brindar asistencia a un con-ductor; y
(ii) Registros relativos al cumplimiento de un con-ductor con las recomendaciones del profesional de abuso de sustancias.
(5) Registros relacionados con la educación y el entrenamiento:
(i) Materiales sobre la concientización sobre el con-suno abusivo de alcohol y consumo de sustancias contro-ladas, incluyendo una copia de la política del empleador sobre consumo abusivo de alcohol y consumo de sustan-cias controladas;
(ii) Documentación de cumplimiento con los requisi-tos de §382.601, incluyendo el recibo de los materiales educativos firmado por el conductor;
(iii) La documentación de entrenamiento provista a los supervisores a los fines de que éstos reúnan los req-uisitos para poder realizar una determinación con respecto a la necesidad de someter a los conductores a una prueba de consumo de alcohol y/o sustancias contro-ladas sobre la base de una sospecha razonable;
(iv) Documentación de entrenamiento para técnicos de detección de alcohol por aliento, tal como lo requiere §40.213(a) de este libro; y
(v) La certificación de que cualquier entrenamiento realizado según este capítulo cumple con los requisitos para dicho entrenamiento.
(6) Registros administrativos relacionados con las pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas:

(i) Convenios con las instalaciones donde se realiza la recolección de muestras, laboratorios, técnicos de detección de alcohol por aliento, técnicos de pruebas de detección, funcionarios de revisiones médicas, consor-cios, y terceros prestadores del servicio;
(ii) Nombres y cargos de los funcionarios, y el papel que cumplen en el o los programa(s) de pruebas de con-sumo de alcohol y sustancias controladas que el emple-ador lleva a cabo;
(iii) Resúmenes estadísticos semestrales del labora-torio sobre los análisis de orina, requeridos por §40.111(a) de este libro; y
(iv) Políticas y procedimientos del empleador en cuanto a las pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas.
(d) **Ubicación de los registros.** Todos los registros requeridos por este capítulo se mantendrán tal como se especifica en §390.31 de este subtítulo, y estarán dis-ponibles para inspección en la sede principal de los negocios del empleador dentro de los dos días hábiles después de haber recibido un pedido de parte de un representante autorizado de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte.
(e) **Número de control de la OMB.**
(1) Los requisitos relativos a la recolección de infor-mación especificados en este capítulo han sido revisados por la Oficina de Administración y Presupuestos (OMB) de acuerdo con la Ley de Reducción de Papeleo de 1995 (44 Cód. de los EE.UU. 3501 y subsiguientes) y se les ha adjudicado el número de control de la OMB 2126-0012.
(2) Los requisitos relativos a la recolección de infor-mación especificados en este capítulo se detallan en los siguientes artículos: Artículos 382.105, 382.113, 382.301, 382.303, 382.305, 382.307, 382.401, 382.403, 382.405, 382.409, 382.411, 382.601, 382.603.

§382.403 Informe de los resultados en un sistema de administración de la información.
(a) El empleador preparará y mantendrá un resumen de los resultados de sus programas de prueba de consumo de alcohol y sustancias controladas realiza-dos según este capítulo durante el año calendario ante-rior, cuando se lo solicite el Secretario de Transporte, cualquier repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), o cualquier funcionario estatal o local con autorización regulatoria sobre el empleador o cualquiera de sus conductores.
(b) Si un empleador recibe una notificación en el curso del mes de enero sobre un pedido por parte de la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte para que presente un informe sobre la información resumida anual del año calendario del empleador, el empleador preparará y presentará el informe a la FMCSA antes del 15 de marzo de ese año. El empleador se asegurará de que el informe resumido anual sea exacto, y de que se reciba el 15 de marzo en el lugar que la FMCSA haya especificado en el pedido. El informe deberá elaborarse de acuerdo con lo que lo espe-cifica la FMCSA en su pedido. Cuando el informe se envía a la FMCSA por correo o transmisión electrónica, la información solicitada deberá estar escrita a máquina, excepto la firma del funcionario certificador. Cada empleador asegurará la exactitud y presentación en tiempo de cada informe que el empleador o un con-sorcio presentan.
(c) **Resumen detallado.** Cada resumen anual del año calendario que contiene información sobre el resultado positivo certificado de una prueba de consumo de sustancias controladas, una prueba de detección de alcohol con un resultado de 0,02 o superior, o cualquier otra infracción a las disposiciones sobre consumo abu-sivo de alcohol descriptas en la sección B de este capítulo, incluirá los siguientes elementos informativos:
(1) Cantidad de conductores sujetos a este capítulo;
(2) Cantidad de conductores sujetos a prueba según las normas de consumo abusivo de alcohol o consumo de sustancias controladas de más de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), identifi-cadas por cada repartición;
(3) Cantidad de muestras de orina recolectadas por tipo de prueba (por ej., pre-laboral, al azar, sospecha razonable, posterior a un accidente);
(4) Cantidad de pruebas positivas certificadas por un MRO por tipo de prueba, y tipo de sustancia controlada;
(5) Cantidad de pruebas negativas de consumo de sustancias controladas certificadas por un MRO por tipo de prueba;
(6) Cantidad de personas a las que se les negó el puesto de conductor después de obtenerse una prueba pre-ocupacional de consumo de sustancias controladas con resultado positivo certificado y/o una prueba de con-sumo de alcohol pre-ocupacional que indica una concen-tración alcohólica de 0,04 o superior;
(7) Cantidad de conductores con pruebas positivas certificadas por un funcionario de revisiones médicas para sustancias controladas múltiples;
(8) Cantidad de conductores que se negaron a some-terse a una prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas requerida según esta sección, incluyendo aquellos que presentaron muestras cambiadas o adul-teradas;
(9)(i) Cantidad de supervisores que han recibido el entrenamiento requerido sobre consumo de alcohol durante el período de informe; y
(ii) Cantidad de supervisores que han recibido el entrenamiento requerido sobre consumo de sustancias controladas durante el período de informe;
(10)(i) Cantidad de pruebas de detección de alcohol por tipo de prueba; y
(ii) Cantidad de pruebas de certificación de consumo de alcohol, por tipo de prueba;
(11) Cantidad de pruebas de certificación de con-sumo de alcohol que indican una concentración alco-hólica de 0,02 o superior, pero inferior a 0,04, por tipo de prueba;
(12) Cantidad de pruebas de certificación de con-sumo de alcohol que indican una concentración alco-hólica de 0,04 o superior, por tipo de prueba;
(13) Cantidad de conductores que fueron enviados nuevamente a trabajar (habiendo cumplido con las recomendaciones de un profesional en abuso de sustan-cias tal como se describe en §382.503 y el capítulo 40, sección O de este libro), en este período de informe, quienes anteriormente:
(i) Obtuvieron un resultado positivo certificado en una prueba de sustancia controlada; o
(ii) Se involucraron en el consumo abusivo prohibido de alcohol según lo estipulado en este capítulo;
(14) Cantidad de conductores a quienes se les admin-istraron pruebas de consumo de alcohol y drogas en el mismo momento, con un resultado positivo certificado en la prueba de consumo de drogass, y con un resultado de la prueba de consumo de alcohol que indica una con-centración alcohólica de 0,04 o superior; y
(15) Cantidad de conductores que hayan infringido cualquiera de las prohibiciones acerca del no sometimiento a prueba estipuladas en la sección B de este capítulo, y cualquier medida tomada en respuesta a la infracción.
(d) **Breve resumen.** El resumen anual por año cal-endario de cada empleador que contiene solamente resultados negativos de las pruebas de consumo de sus-tancias controladas, resultados de las pruebas de detec-ción de alcohol inferiores a 0,02, y no incluye ninguna otra infracción a lo estipulado en la sección B de este capítulo, puede prepararse y presentarse, tal como lo requiere el párrafo (b) de este artículo, ya sea un formu-lario de informe estándar que contenga todos los ele-mentos de información especificados en el párrafo (c) de este artículo, o un formulario de informe “EZ”. El informe “EZ” incluirá los siguientes elementos de infor-mación:
(1) Cantidad de conductores sujetos a este capítulo;
(2) Cantidad de conductores sujetos a prueba según las normas de consumo abusivo de alcohol o consumo de sustancias controladas de más de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU., identificadas por cada repartición;

(3) Cantidad de muestras de orina recolectadas por tipo de prueba (por ej., pre-laboral, al azar, sospecha razonable, posterior a un accidente);
(4) Cantidad de resultados negativos certificados por un funcionario de revisiones médicas por tipo de prueba;
(5) Cantidad de conductores que se negaron a some-terse a una prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas requerida según esta sección, incluyendo aquellos que presentaron muestras cambiadas o adul-teradas;
(6)(i) Cantidad de supervisores que han recibido el entrenamiento requerido sobre consumo de alcohol durante el período de informe; y
(ii) Cantidad de supervisores que han recibido el entrenamiento requerido sobre consumo de sustancias controladas durante el período de informe;
(7) Cantidad de pruebas de detección de alcohol por tipo de prueba; y
(8) Cantidad de conductores que fueron enviados nuevamente a trabajar (habiendo cumplido con las recomendaciones de un profesional en abuso de sustan-cias tal como se describe en §382.503 y el capítulo 40, sección O de este libro), en este período de informe, quienes anteriormente:
(i) Obtuvieron un resultado positivo certificado de una prueba de consumo de sustancias controladas; o
(ii) Se involucraron en el consumo abusivo prohibido de alcohol según lo estipulado en este capítulo.
(e) Cada empleador sujeto a más de una norma de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) relativa al consumo de alcohol o sustan-cias controladas identificará a cada uno de los conduc-tores cubiertos por las reglamentaciones de más de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT). La identificación se hará sobre la base de la can-tidad total de funciones cubiertas. Antes de realizar cualquier prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas a un conductor sujeto a las normas de más de una repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), el empleador determinará qué norma o normas de la repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) autorizan o requieren la prueba. La información sobre el resultado de la prueba se envi-ará a la repartición o raparticiones correspondientes del Ministerio de Transporte de EE.UU (DOT).
(f) Un C/TPA puede preparar resúmenes e informes anuales por año calendario en nombre de empleadores individuales a los fines de cumplir con este artículo. Sin embargo, cada empleador firmará y presentará dicho informe y continuará siendo responsable de asegurar la exactitud y presentación en tiempo de cada informe que un C/TPA prepara en su nombre.

§382.405 Acceso a instalaciones y registros.
(a) A excepción de lo requerido por ley, o expresa-mente autorizado o requerido en este artículo, ningún empleador revelará información sobre los conductores contenida en los registros que deben mantenerse según las estipulaciones en §382.401.
(b) Un conductor está autorizado, al presentar un pedido por escrito, a obtener copias de cualquier registro relativo al consumo de alcohol y sustancias controladas del conductor, incluyendo cualquier registro relativo a sus pruebas de consumo de alcohol o sustancias contro-ladas. El empleador entregará con prontitud los regis-tros solicitados por el conductor. El acceso a los registros del conductor no dependerá del pago por los registros diferente de lo específicamente requerido.
(c) Cada empleador permitirá el acceso a todas las instalaciones utilizadas para cumplir con los requisitos de este capítulo al Secretario de Transporte, cualquier repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), o cualquier funcionario estatal o local con autor-ización regulatoria sobre el empleador o cualquiera de sus conductores.
(d) Cada empleador pondrá a disposición copias de todos los resultados de las pruebas de consumo de alco-hol y/o sustancias controladas realizadas por el emplea-dor según este capítulo, y cualquier otra información relativa al programa de prevención del empleador sobre consumo abusivo de alcohol y/o consumo de sustancias controladas, cuando lo requiera el Secretario de Trans-porte, cualquier repartición del Ministerio de Trans-porte de los EE.UU.(DOT), o cualquier funcionario estatal o local con autorización regulatoria sobre el empleador o cualquiera de sus conductores.
(e) Cuando lo requiera la Comisión Nacional de Seg-uridad del Transporte (NTSB) como parte de una inves-tigación de accidente, los empleadores revelarán información relacionada con la administración por parte del empleador de una prueba posterior al acci-dente de consumo de alcohol y/o sustancias controladas, administrada con posterioridad al accidente según investigación.
(f) Los registros estarán a disposición de emplea-dores posteriores después de recibir un pedido por escrito por parte del conductor. El subsiguiente emplea-dor estará autorizado a revelar la información sola-mente según lo expresamente autorizado por los términos del pedido del conductor.
(g) Un empleador puede revelar información relativa a un conductor que requiere ser mantenida según este capítulo, a quien toma la decisión en un juicio, un agravio, o un procedimiento administrativo iniciado por o en nombre del inviduo, y que surge de un resultado positivo de una prueba de consumo de drogas o alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), o de una negativa a someterse a una prueba (incluyendo, entre otros, resultados de prueba adulterados o cambia-dos) de este capítulo (incluyendo, entre otros, la remu-neración de un trabajador, indemnización por despido, u otro procedimiento relacionado con un beneficio bus-cado por el conductor). Además, un empleador puede revelar información en demandas penales o civiles de acuerdo con §40.323(a)(2) de este libro.
(h) Un empleador revelará información sobre los reg-istros de un conductor según se lo indique el consen-timiento por escrito específico del conductor autorizando a revelar la información a una persona identificada. La revelación de dicha información por parte de la persona que recibe la información solamente se permitirá de acuerdo con los términos del consen-timiento por escrito específico del empleado, tal como se describe en §40.321(b) de este libro.

§382.407 Notificaciones del funcionario de revi-siones médicas al empleador.
Los funcionarios de revisiones médicas informarán los resultados de las pruebas de consumo de sustancias controladas a los empleadores de acuerdo con los requi-sitos del capítulo 40, Sección G, de este libro.

§382.409 Retención de los registros de consumo de sustancias controladas por parte de los funcionarios de revisiones médicas.
(a) Un funcionario de revisiones médicas, o un administrador de un tercero, mantendrá, durante un mínimo de cinco años, todos los registros y notifica-ciones fechados, identificados por individuo, en lo rela-tivo a resultados positivos certificados de las pruebas de consumo de sustancias controladas.
(b) Un funcionario de revisiones médicas, o un administrador de un tercero, mantendrá, durante un mínimo de un año, todos los registros y notificaciones fechados, identificados por individuo, en lo relativo a resultados negativos certificados y cancelados de las pruebas de consumo de sustancias controladas.
(c) Ninguna persona podrá obtener los resultados individuales de las pruebas de consumo de sustancias controladas retenidos por un funcionario de revisiones médicas o un administrador de un tercero, y ningún funcionario de revisiones médicas o administrador de un tercero revelará los resultados individuales de las pruebas de consumo de sustancias controladas de cual-quier conductor a cualquier persona, sin antes obtener la prueba una autorización por escrito específica del conductor sometido a la prueba. Nada en este párrafo (c) prohibirá que un funcionario de revisiones médicas o un administrador de un tercero, revele al empleador o a los funcionarios del Secretario de Transporte, a cualquier repartición del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), o a cualquier funcionario estatal o local con autorización regulatoria sobre el programa de prueba de consumo de sustancias controladas según este capítulo, la información

delineada en el Sapítulo 40, Sección G, de este libro.

§382.411 Notificaciones del empleador.
(a) Un empleador notificará a un conductor los resultados de una prueba pre-ocupacional de consumo de sustancias controladas llevada a cabo según este capítulo, si el conductor solicita dichos resultados den-tro de los 60 días calendarios de haber recibido la notifi-cación de la disposición de la solicitud de empleo. Un empleador notificará a un conductor los resultados de pruebas de consumo de sustancias controladas adminis-tradas al azar, por sospecha razonable y posteriores a un accidente, realizadas según este capítulo, si los resulta-dos de las pruebas se certifican como positivas. El empleador también informará al conductor qué sustan-cia o sustancias controlada(s) se certificaron como posi-tivas.
(b) El representante designado por el empleador realizará esfuerzos razonables para ponerse en contacto con, y solicitar a cada conductor que presentó una mues-tra según el programa del empleador, independiente-mente de la situación de empleo del conductor, que se ponga en contacto y analice los resultados de la prueba de consumo de sustancias controladas con un funciona-rio de revisiones médicas que no ha podido ponerse en contacto con el conductor.
(c) El representante designado por el empleador notificará en forma inmediata al funcionario de revi-siones médicas que el conductor ha sido notificado para que se ponga en contacto con el funcionario de revi-siones médicas dentro de las 72 horas.

§382.413 Consultas a empleadores anteriores para obtener información acerca del consumo de alcohol y sustancias controladas.
Los empleadores solicitarán información sobre alco-hol y sustancias controladas a empleadores anteriores de acuerdo con los requisitos de §40.25 de este libro.

Sección E — Consecuencias para los conductores que manifiesten con-ductas relacionadas con el consumo de sustancias
§382.501 Apartamiento de funciones críticas para la seguridad.
(a) A excepción de lo determinado en la sección F de este capítulo, ningún conductor desempeñará funciones críticas para la seguridad, incluyendo la conducción de un automotor comercial, si el conductor ha manifestado una conducta prohibida por la sección B de este capítulo, o por la norma sobre consumo de alcohol o sustancias controladas de otra repartición del Ministe-rio de Transporte de los EE.UU. (DOT).
(b) Ningún empleador permitirá que ningún conduc-tor desempeñe funciones críticas para la seguridad, incluyendo la conducción de un automotor comercial, si el empleador ha determinado que el conductor infringió lo estipulado en este artículo.
(c) A los fines de esta sección, un automotor comer-cial es automotor comercial en comercio tal como se lo define en §382.107, y un automotor comercial en comer-cio interestatal tal como se lo define en el Capítulo 390 de este subtítulo.

§382.503 Evaluación y Pruebas requeridas.
Ningún conductor que haya manifestado una con-ducta prohibida por la sección B de este capítulo desem-peñará funciones críticas para la seguridad, incluyendo la conducción de un automotor comercial, a menos que el conductor haya cumplido con los requisitos del capítulo 40, sección O, de este libro.
Ningún empleador permitirá que un conductor que haya manifestado una conducta prohibida por la sección B de este capítulo desempeñe funciones críticas para la seguridad, incluy-endo la conducción de un automotor comercial, a menos que el conductor haya cumplido con los requisitos del Capítulo 40, sección O, de este libro.

§382.505 Otras conductas relacionadas con el con-sumo de alcohol.
(a) Ningún conductor sometido a una prueba según las disposiciones de este capítulo, a quien se le encuen-tra una concentración alcohólica de 0,02 o superior, pero inferior a 0,04, desempeñará, o continuará desem-peñando funciones críticas para la seguridad para un empleador, incluyendo la conducción de un automotor comercial, ni tampoco el empleador permitirá que el conductor desempeñe, o continúe desempeñando funci-ones críticas para la seguridad, hasta el comienzo del próximo período de servicio regular programado, pero no antes de las 24 horas posteriores a la administración de la prueba.
(b) A excepción de lo dispuesto en el párrafo (a) de este artículo, ningún empleador tomará ninguna medida según este capítulo contra un conductor sobre la única base de los resultados de una prueba que indican una concentración alcohólica inferior a 0,04. Esto no prohíbe a un empleador con autorización independiente a este capítulo, tomar cualquier medida consistente con la ley de otro modo.

§382.507 Sanciones.
Cualquier empleador o conductor que infrinja los req-uisitos de este capítulo estará sujeto a las sanciones civiles y/o penales dispuestas en 49 Cód. de EE.UU. 521(b). Además, cualquier empleador o conductor que infrinja los requisitos del 49 CRF capítulo 40, estará sujeto a las sanciones civiles y/o penales dispuestas en 49 Cód. de EE.UU. 521(b).

Sección F — Información, entrenamiento y referencia acerca del consumo abusivo de alcohol y el consumo de sustancias controladas

§382.601 Obligación del empleador de promulgar una política sobre el consumo abusivo e alco-hol y el consumo de sustancias controladas.
(a) **Requisitos generales.** Cada empleador entre-gará material educativo que explique los requisitos de este capítulo, y las políticas y procedimientos del emple-ador con respecto al cumplimiento de estos requisitos.
(1) El empleador se asegurará de que se distribuya una copia de este material a cada conductor antes de comenzar con las pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas según este capítulo, y a cada conductor contratado subsiguientemente o transferido a un puesto que exija la conducción de un automotor com-ercial.
(2) Cada empleador proporcionará una notificación por escrito a los representantes de organizaciones de empleados sobre la disponibilidad de esta información.
(b) **Contenido requerido.** El material que se pon-drá a disposición de los conductores incluirá comentario detallados sobre lo siguiente al menos:
(1) La identidad de la persona designada por el empleador para responder las preguntas de los conduc-tores sobre el material;
(2) Las categorías de los conductores sujetas a las disposiciones de este capítulo;
(3) Información suficiente sobre las funciones críticas para la seguridad desempeñadas por aquellos conduc-tores para dejar en claro durante qué período de su día de trasegún el conductor debe cumplir con este capítulo;

(4) Información específica relativa a la conducta del conductor que este capítulo prohibe;
(5) Las circunstancias según las cuales el conductor será sometido a pruebas de consumo de alcohol y/o sus-tancias controladas según este capítulo, incluyendo pruebas posteriores a un accidente según §382.303(d);
(6) Los procedimientos que se emplearán para probar la presencia de alcohol y sustancias controladas, proteger al conductor y la integridad de los procesos de prueba, salvaguardar la validez de los resultados de la prueba, y asegurarse de que dichos resultados sean adjudicados al conductor correcto, incluyendo información, procedimientos e instrucciones posteriores a un accidente, requeridos según §382.303(d);
(7) El requisito de que un conductor se someta a pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas administradas de acuerdo con este capítulo;
(8) Una explicación de qué constituye una negativa a someterse a pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas, y las consecuencias que conlleva;
(9) Las consecuencias para aquellos conductores que hayan infringido la sección B de este capítulo, incluy-endo el requisito de que el conductor sea apartado de inmediato de funciones críticas para la seguridad, y los procedimientos según el capítulo 40, sección O, de este libro;
(10) Las consecuencias para conductores a quienes se les encontró una concentración alcohólica de 0,02 o superior, pero inferior a 0,04;
(11) Información relativa a los efectos del consumo de alcohol y sustancias controladas sobre la salud, el trasegún y la vida personal del individuo, señales y sín-tomas de la existencia de un problema de consumo de alcohol o sustancias controladas (del conductor o de un compañero de trasegún); y métodos disponibles para intervenir cuando se sospecha la existencia de un prob-lema de consumo de alcohol o sustancias controladas, incluyendo la confrontación, referencia a un programa de asistencia al empleado, y/o referencia a la gerencia.
(c) **Disposición opcional.** El material entregado a los conductores también puede incluir información sobre políticas adicionales del empleador con respecto al consumo de alcohol o sustancias controladas, incluy-endo cualquiera de las consecuencias para un conductor a quien se le encuentra un nivel específico de alcohol o sustancias controladas, que se basan en la autorización del empleador, independiente de este capítulo. Cual-quiera de dichas políticas adicionales o consecuencias deben estar descriptas de modo claro y obvio sobre la base de la autorización independiente.
(d) **Certificado de recepción.** Cada empleador se asegurará de que se le solicite a cada conductor que firme una declaración certificando que ha recibido una copia de este material descripto en este artículo. Cada empleador mantendrá el original del certificado firmado y puede entregar una copia del certificado al conductor.

§382.603 Entrenamiento para supervisores
Cada empleador se asegurará de que todas las perso-nas designadas para supervisar a los conductores reciban al menos 60 minutos de entrenamiento sobre el consumo abusivo de alcohol, y reciban al menos 60 minutos adicionales de entrenamiento sobre el con-sumo de sustancias controladas. Sobre la base del entrenamiento, los supervisores podrán determinar si existe sospecha razonable para solicitarle a un conductor que se someta a una prueba según §382.307. El entrenamiento incluirá los indicadores físicos, de conducta, lenguaje y desempeño de un probable consumo abusivo de alcohol y consumo de sustancias controladas. No son necesarios los entrenamientos recurrentes para el per-sonal de supervisión.

§382.605 Referencia, evaluación y tratamiento.
Los requisitos para referencia, evaluación y trata-miento deben realizarse de acuerdo con 49 CRF Capítulo 40, Sección O.
[66 RF 43103-43113, ago. 17, 2001]

CAPÍTULO 383 — PATRONES DE LA LICENCIA COMERCIAL DE CONDUCIR; REQUISITOS Y SANCIONES

Sección A — Generalidades
§383.1 Objetivo y alcance.
§383.3 Campo de aplicación.
§383.5 Definiciones.
§383.7 Validez de la CDL (Licencia comercial de conducir) emitida por un estado no certificado.

Sección B — Requerimiento de Licencia Única
§383.21 Número de licencias de conducir
§383.23 Licencia de conducir comercial.

Sección C — Requisitos de Notificación y Responsabilidades del Empleador
§383.31 Notificación de condenas para infracciones de conductores
§383.33 Notificación de suspensiones de licencias de conducir
§383.35 Notificación de empleo anterior.
§383.37 Responsabilidades del empleador.

Sección D — Sanciones e inhabilitaciones del conductor
§383.51 Inhabilitación de los conductores.
§383.52 Inhabilitación de los conductores determinada para constituir un peligro inminente.
§383.53 Sanciones.

Sección E — Procedimientos de Exámenes y Obtención de Licencias
§383.71 Procedimientos de solicitud del conductor.
§383.72 Consentimiento implícito a la prueba de alcoholemia.
§383.73 Procedimientos del Estado.
§383.75 Exámenes por terceros.
§383.77 Sustitutos para exámenes de habilidades de manejo

Sección F — Grupos de Vehículos y Aprobaciones
§383.91 Grupos de vehículo automotor comercial.
§383.93 Aprobaciones.
§383.95 Restricciones de Frenos de Aire

Sección G — Conocimientos y Habilidades Requeridas
§383.110 Requisitos generales.
§383.111 Conocimientos requeridos.
§383.113 Habilidades requeridas.
§383.115 Requisitos para la aprobación de remolques dobles/triples.
§383.117 Requisitos para la aprobación del pasajero.
§383.119 Requisitos para la aprobación del vehículo cisterna.
§383.121 Requisitos para la aprobación de materiales peligrosos.
§383.123 Requisitos para la aprobación para ómnibus escolar.

Apéndice hasta Sección G —Conocimientos y Habilidades Requeridas — Lineamientos de muestra

Sección H – Exámenes

§383.131 Procedimientos de examen.
§383.133 Métodos de examinación.
§383.135 Calificación mínima para aprobar.

Sección I — [Reservado]

Sección J — Documento de la Licencia Comercial de Conducir
§383.151 Generalidades
§383.153 Información sobre el documento y aplicación.
§383.155 Requisitos contra falsificaciones.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 521, 31136, 31301 *y ss.*, 31502; Art. 214 de Pub. L. 106-159, 113 Stat. 1766; y 49 CRF 1.73.

Sección A — Generalidades
§383.1 Objetivo y alcance.
(a) El propósito de este capítulo es ayudar a reducir o evitar accidentes, fatalidades, heridas de camiones, ómnibus al requerir a los conductores que tengan una única licencia de conducir para vehículo automotor com-ercial y al deshabilitar a los conductores quienes mane-jan vehículos automotores comerciales de manera insegura.
(b) Este capítulo:
(1) Prohibe que un conductor de vehículo automotor comercial porte más de una licencia para conducir vehículo automotor comercial.
(2) Requiere que un conductor notifique al actual empleador del conductor y al Estado de domicilio del conductor sobre ciertas sentencias;
(3) Requiere que el conductor proporcione infor-mación anterior de empleo cuando solicita trabajo como operador de un vehículo automotor comercial;
(4) Prohibe que un empleador permita a una persona con licencia suspendida que opere un vehículo automo-tor comercial;
(5) Establece períodos de inhabilitaciones y sanci-ones para aquellas personas sentenciadas por determi-nados delitos criminales y otros delitos y por graves infracciones de tránsito, o sujetas a cualquier suspen-sión, revocación o cancelación de determinados privile-gios para conducir.
(6) Establece los requisitos de examen y obtención de licencia para los operadores de vehículos automotor comercial.
(7) Requiere que el Estado brinde pruebas de cono-cimientos y habilidades a todos los solicitantes califica-dos para obtener licencias de conducir que cumplan con la norma federal;
(8) Establece grupos y aprobaciones de vehículo automotor comercial;
(9) Establece los requisitos para la prueba de cono-cimiento y habilidades para los grupos de vehículo auto-motor y aprobación;
(10) Establecer las normas federales para los proced-imientos, métodos y calificaciones mínimas para aprobar para que los Estados y otros utilicen al exami-nar y otorgar la licencia a los operadores de vehículo automotor comercial; y
(11) Establece los requisitos para que el Estado emita documentación sobre licencia comercial.

[20587 RF 52, jun. 1, 1987, según la enmienda de 27648 RF 53, jul. 21, 1988; 40787 RF 54, oct. 3, 1989]

§383.3 Campo de aplicación.
(a) Las normas en este capítulo aplican a toda per-sona que opere un vehículo automotor comercial (CMV) en comercio interestatal, intraestatal o exterior, a todos los empleadores de tales personas y a todos los Estados.
(b) Las excepciones contenidas en §390.3(f) de este subtítulo no aplican a este capítulo. Los empleadores y conductores identificados en §390.3(f) deben cumplir con los requisitos de este capítulo, a menos que se dis-ponga lo contrario en este artículo.
(c) **Excepción para determinados conductores militares.** Cada Estado debe eximir de los requisitos de este capítulo a individuales que manejan un CMV con propósitos militares. Esta exención es aplicable al per-sonal militar en servicio activo, miembros de reservas militares, miembros de la guarda nacional en

servicio activo, incluyendo el personal sirviendo tiempo com-pleto a la guardia nacional, personal en entrenamiento part-time con la guardia nacional y los técnicos mili-tares de la guardia nacional (civiles que deben utilizar uniformes militares); y personal en servicio activo de la Guardia Costera de los Estados Unidos. Esta exención no se aplica a técnicos de la Reserva de Estados Unidos.

(d) **Exención para granjeros, bomberos, con-ductores de vehículos de respuesta a emergencias y conductores que retiran nieve y hielo.** El Estado puede, a su discreción, eximir individuales identificados en los párrafos (d)(1), (d)(2), y (d)(3) de este artículo de los requisitos de este capítulo. El uso de esta renun-cia se limita al Estado de origen del conductor a menos que exista un acuerdo de reciprocidad con los Estados contiguos.

(1) Operadores de un vehículo agrícola que es:

(i) Controlado y operado por un granjero, incluyendo el manejo por empleados o miembros familiares;

(ii) Utilizado para transportar tanto, productos agrí-colas, maquinaria agrícola, suministros agrícolas, o ambos desde o hasta una granja;

(iii) No utilizado en las actividades de un transpor-tista automotor común o por contrato; y

(iv) util izado dentro de los 241 kil ómetros (150 millas) de la granja del agricultor.

(2) Bomberos y otras personas que manejan un CMV el que es necesario para la preservación de la vida o propiedad o la ejecución de funciones gubernamentales de emergencia, está equipado con señales audibles y visuales y no está sujeto a la reglamentación normal de tránsito. Estos vehículos incluyen cochebomba contra incendios, camiones con escaleras y ganchos, camiones de transporte de agua o espuma, vehículos de la brigada SWAT de la policía, ambulancias u otros vehículos que son utilizados para responder a una emergencia.

(3)(i) Un conductor, empleado por una unidad capac-itada del gobierno local, que maneja un vehículo auto-motor comercial dentro de los límites de esa unidad con el propósito de retirar la nieve o hielo de los caminos al arar, tirar arena o sal, si

(A) El empleado correctamente autorizado quien comúnmente maneja un vehículo automotor comercial para estos propósitos no puede manejar el vehículo; o

(B) La entidad gubernamental empleadora deter-mina que existe una emergencia de nieve o hielo que requiere ayuda adicional.

(ii) Esta exención no deberá adelantarse a las leyes y reglamentaciones Estatales que conciernen el funciona-miento seguro de los vehículos automotores comerciales.

(e) **Licencia de conducir comercial (CDL) restringida para determinados conductores en el Estado de Alaska.** (1) El Estado de Alaska puede, a su discreción, renunciar sólo a los siguientes requisitos de este capítulo y emitir una CDL a cada conductor que cumpla con las condiciones establecidas en los párrafos (e)(2) y (3) de este artículo:

(i) Las normas de pruebas de conocimiento para examinar procedimientos y métodos en la sección H, pero debe continuar administrando pruebas de cono-cimiento que satisfaga con los requisitos de contenido en la sección G para todos *los* solicitantes;

(ii) Todos los requisitos para la prueba de habil-idades; y

(iii) El requerimiento según §383.153(a)(4) de poner una fotografía en el documento de conducir.

(2) Conductores de CMV en el Estado de Alaska deben manejar de manera exclusiva en caminos que cumplan *con ambos* de los siguientes criterios para ser elegible para la exención en el párrafo (e)(1) de este artículo:

(i) Esos caminos no están conectados por carretera terrestre o camino para rodados hasta el sistema de carretera Estatal conectada; y

(ii) Esos caminos no están conectados a ninguna car-retera o camino para rodado con un volumen promedio de tránsito diario mayor que 499.

(3) Toda CDL emitida según los términos de este pár-rafo debe tener dos restricciones:

(i) Los propietarios quizá no operen CMV en caminos diferentes a los especificados en el párrafo (e)(2) de este artículo; y

(ii) La licencia no es válida para circular con un CMV fuera del Estado de Alaska.

(f) **CDL restringida para determinados conduc-tores en industrias de servicio relacionadas con la granja.** (1) Un Estado puede, a su discreción, renun-ciar a las pruebas requeridas de conocimiento y habil-idades de la sección H de este capítulo y emitir CDL restringida a empleados de estas industrias de servicio relacionadas con la granja:

(i) Negocio agro-químico;

(ii) Cosechadores usuales;

(iii) Mercados al por menor de productos granjeros y proveedores;

(iv) Alimentadores de ganado.

(2) Una CDL restringida emitida de conformidad con este párrafo deberá cumplir con todos los requisitos de este capítulo, excepto sección H de este capítulo. Una CDL restringida emitida de conformidad con este pár-rafo deberá ser de acuerdo a la misma reciprocidad como una CDL que cumpla con todos los requisitos de este capítulo.. Las restricciones impuestas a la publi-cación de esta CDL restringida no deberán limitar el uso de la persona de la DCL en un vehículo automotor no comercial durante períodos validados o no validados, tampoco deberá la CDL afectar la facultad del Estado para administrar el programa para obtener licencias de conducir para operadores de vehículos diferentes a los CMV.

(3) Un estado que emite CDL según los términos de este párrafo debe restringir la emisión según:

(i) Solicitantes deben contar con un óptimo registro de conducir según se define en este párrafo. Los conduc-tores que no hayan tenido ninguna licencia para mane-jar un vehículo automotor desde por lo menos hace un año no deberán ser elegibles para esta CDL. Los conduc-tores que tienen por lo menos uno o dos años de experi-encia en manejo deben demostrar un óptimo expediente de conducir durante toda su historial como conductores. Los conductores con más de dos años de experiencia conduciendo deben tener un óptimo expediente de con-ducir de los dos últimos años. Para los propósitos de este párrafo, el término *óptimo expediente de conducir* sig-nifica que un solicitante:

(A) No ha tenido más de una licencia (excepto en las instancias especificadas en §383.21);

(B) No se le ha *suspendido, revocado ni cancelado ninguna* licencia;

(C) No ha sido *sentenciado por ningún* tipo de vehículo automotor por los delitos inhabilitantes con-tenidas en §383.51(b);

(D) No ha sido *sentenciado* por ningún tipo de vehículo automotor por una infracción de tránsito grave; y

(E) No ha sido *sentenciado por ninguna* infracción de la ley local o Estatal relacionada con el control de tráfico de vehículo (diferente a una sanción por mal estaciona-miento) que surge en conexión con un accidente de trán-sito y no tiene registro de un accidente en la que la persona tuvo la culpa.

(ii) Las CDL restringidas deberán tener el mismo ciclo de renovación que una CDL no restringida, pero deberá limitarse al período o período de temporada según lo define el Estado de Licenciamiento, a menos que el número total de días calendarios en cualquier período de 12 mesos por el cual la CDL restringida es válida no exceda los 180. Si un Estado elige otorgar por más de un período de temporada, la CDL restringida es válida para el funcionamiento del vehículo automotor comercial sólo durante la temporada corriente apro-bada, y debe revalidarse para cada temporada sigu-iente. Sólo un período de temporada de validez puede aparecer en el documento por vez. El óptimo expediente de conducir debe confirmarse anteriormente de cual-quier renovación o revalidación.

(iii) Los titulares de CDL restringidas tienen limita-ciones para manejar vehículos del Grupo B y C, según se describe en la sección F de este capítulo.

(iv) Las CDL restringidas no deberán emitirse con *ninguna* aprobación en el documento de la licencia Sólo se permiten los privilegios de aprobación limitados de los vehículos cisternas y materiales peligrosos que la CDL restringida confiere automáticamente y se describen en el párrafo (f)(3)(v) de este artículo.
(v) Los titulares de CDL restringidos no pueden con-ducir vehículos que llevan cantidades de materiales peligrosos que requieren señalización, excepto por com-bustible diesel en cantidades de 3.785 litros (1.000 galones) o menos, fertilizantes líquido (es decir nutri-entes de plantas) en vehículos o instrumentos agrícolas en cantidades totales de 11.355 litros (3.000 galones) o menos y fertilizantes sólidos (es decir nutrientes de plantas) que no se transportan con ninguna sustancia orgánica.
(vi) Los titulares de CDL restringidos no pueden tener una CDL no restringida al mismo tiempo.
(vii) Los titulares de CDL restringidos no pueden manejar un vehículo automotor comercial más allá de los 241 kilómetros (150 millas) desde el domicilio comer-cial o granja que se está abasteciendo actualmente.
(g) **CDL restringida para determinados con-ductores en industrias de pirotécnica** (1) Un Estado puede, a su discreción, renunciar a las pruebas de conocimiento de materiales peligrosos requeridos de la sección H de este capítulo y emitir CDL restringidas a conductores de medio tiempo que operen vehículos automotores comerciales que transporten menos de 227 kilos (500 libras) de fuegos artificiales clasificado como explosivos clase DOT 1.3 G.
(2) Un estado que emite CDL según los términos de este párrafo debe restringir la emisión según:
(i) El CPTV (GVWR) del vehículo a manejar debe ser menor que 4.537 kilogramos (10.001 libras);
(ii) Si un Estado cree, a su discreción, que el entre-namiento requerido por §172.704 de este libro prepara adecuadamente a conductores de medio tiempo para que cumplir con los requisitos de este párrafo para manipular con fuegos artificiales y otros peligros poten-ciales que presenta el transporte y uso de fuegos artifi-ciales, el Estado puede renunciar a pruebas de conocimiento de materiales peligrosos de la sección H de este capítulo. El Estado puede imponer todo requer-imiento que cree necesario para asegurarse que un con-ductor está correctamente entrenado de acuerdo a §172.704 de este libro.
(iii) Un documento CDL restringido emitido de acu-erdo a este párrafo deberá contar con una declaración claramente impresa en el frente del documento que sea sustancialmente similar a lo siguiente: Sólo para uti-lizar como CDL durante el período desde el 30 de junio hasta el 6 de julio con el propósito de transportar menos de 227 kilogramos (500 libras) de fuegos artificiales clasificado como explosivo 1.3G Clase DOT en un vehículo con CPTV menor que 4.537 kilogramos (10.001 libras).
(3) Una CDL restringida emitida de conformidad con este párrafo deberá cumplir con todos los requisitos de este capítulo, excepto aquellos específicamente especifi-cados. Una CDL restringida emitida de conformidad con este párrafo deberá ser de acuerdo a la misma recipro-cidad como una CDL que cumpla con todos los requisitos de este capítulo. Las restricciones impuestas a la publi-cación de esta CDL restringida no deberán limitar el uso de la persona de la DCL en un vehículo automotor no comercial durante períodos validados o no validados, tampoco deberá la CDL afectar la facultad del Estado para administrar el programa para obtener licencias de conducir para operadores de vehículos diferentes a los CMV.
(4) Una CDL restringida deberá tener el mismo ciclo de renovación que una CDL no restringida, pero deberá limitarse al período de temporada del 30 de junio hasta el 6 de julio de cada año o un período menor según lo define el Estado de Licenciamiento.
(5) Las personas que manejan vehículos automotores comerciales durante el período que va desde el 7 de julio hasta el 29 de junio para propósitos de transportar menos de 227 kilogramos (500 libras) de fuegos artifi-ciales clasificados como explosivos 1.3G clase DOT en un vehículo con CPTV menor que 4.537 kilogramos (10.001 libras) y quienes también manejan esos vehícu-los con el mismo propósito durante el período de que va desde el 30 de junio hasta el 6 de julio no se le deberán emitir una CDL conforme con este párrafo.
[49755 RF 67, jul. 31, 2002]

§383.5 Definiciones.
Tal como se emplean en este capítulo:
Administración significa el director ejecutivo de la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte, un organismo dentro del Minis-terio de Transporte.
Alcohol o “bebídas alcoholicas” significa: (a) Cerveza según se define en 26 Cód. de EE.UU. 5052(a) del Código Fiscal de 1954; (b) vino que no contenga menos que uno y medio del uno por ciento de alcohol por volumen; o (c) bebidas destiladas según se define en el artículo 5002(a)(8), de ese Código.
Concentración alcohólica (AC) significa la con-centración de alcohol medida en la sangre o respiración de una persona. Cuando se expresa como un porcentaje, significa gramos de alcohol por cada 100 mililitros de sangre, o gramos de alcohol por cada 210 litros de aire exhalado.
Comercio significa (a) todo comercio, tráfico o trans-porte dentro de la jurisdicción de los Estados Unidos entre un lugar en un Estado y un lugar fuera de ese Estado, incluyendo un lugar fuera de los Estados Uni-dos y (b) comercio, tráfico y transporte en los Estados Unidos que afecte todo intercambio, tráfico y transporte descrito en párrafo (a) de esta definición.
Licencia de conducir comercial (CDL) significa una licencia emitida por un Estado u otra jurisdicción, de acuerdo con las normas estipuladas en 49 CRF, Capítulo 383, a un individuo que autoriza al individuo a manejar una clase de vehículo automotor comercial.
Sistema de información para licencia de con-ducir comercial (CDLIS) significa el CDLIS estable-cido por la FMCSA conforme con el artículo 12007 de la Ley de Seguridad del Vehículo Automotor Comercial de 1986.
Vehículo automotor comercial (CMV) significa un vehículo automotor o vehículos automotores en com-binación utilizados en el comercio para transportar pasajeros o bienes si el vehículo automotor:
(a) Tiene una calificación total de peso en combi-nación de 11.794 kilogramos o más (26.001 libras o más) incluso de una unidad remolcada con una calificación total de peso combinado de más de 4.536 kilogramos (10.000 libras); o
(b) Tiene una calificación total de peso del vehículo de 11.794 o más kilogramos (26.001 libras o más); o
(c) Está diseñado para transportar 16 o más pasa-jeros, incluyendo el conductor; o
(d) Tiene el tamaño y se lo utiliza en el transporte de materiales considerados peligrosos para los propósitos de la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos y que requiere que el vehículo automotor esté señalizado según las Reglamentaciones de Materiales Peligrosos (49 CRF, Sección F, capítulo 172).
Sustancia controlada tiene el significado que ese término tiene según 21 Cód. de EE.UU. 802(6) e incluye todas las sustancias enumeradas en los programas I hasta V del 21 CRF 1308, según puede enmendarse por el Ministerio de Justicia de los Estados Unidos.
Condena significa un juzgamiento validado de un delito, o la determinación que una persona ha infringido o no ha cumplido con la ley por parte de un tribunal de competencia original, o por un tribunal administrativo autorizado; un decomiso validado de fianza o garantía adicional depositada para garantizar que la persona se presentará ante la corte; una declaración de inocencia o admisión de culpabilidad aceptada por la corte; el pago de una sanción o costos judiciales; o la violación de una condición para la liberación sin fianza, independiente-mente de la disminución, suspensión, o validación de la infracción.
Inhabilitación significa cualquiera de las sigu-ientes tres acciones:

(a) La suspensión, revocación o cancelación de una CDL por el Estado o jurisdicción de emisión.
(b) Todo retiro de los privilegios de una persona para conducir un CMV por el Estado u otra jurisdicción debido a una infracción de leyes Estatales o locales rel-acionadas con el control de tránsito del vehículo auto-motor (diferente a las infracciones, estacionamiento, peso del vehículo).
(c) Una determinación por la FMCSA que una per-sona no está calificada para manejar un vehículo auto-motor comercial según el capítulo 391 de este título.
Solicitante de licencias significa un individuo que solicita a un Estado para obtener, transferir, mejorar o renovar una CDL.
Licencia de conducir significa una licencia emitida por un Estado u otra jurisdicción, para un indi-viduo la que autoriza al individuo manejar a un vehículo automotor en las carreteras.
Conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol significa realizar uno o más de los siguientes actos en un CMV:
(a) Conducir un vehículo comercial de autotrans-porte cuando la concentración de alcohol en la persona es 0,04 por ciento o más;
(b) Conducir bajo los efectos del alcohol, como establece la ley Estatal; o
(c) Negar a someterse a las pruebas requeridas por cualquier Estado o jurisdicción en el cumplimiento de §383.51(b) o §392.5(a)(2) de este subtítulo.
Unidad capacitada del gobierno local significa una ciudad, pueblo, ayuntamiento, condado, municipal-idad, distrito u otra entidad pública creada o conforme a la ley del Estado con una población total de 3.000 individuos.
Empleado significa todo operador de un vehículo automotor comercial, incluyendo conductores de tiempo completo, regularmente empleados; conductores infor-males, intermitentes u ocasionales; conductores de alquiler e independientes, contratistas titular-operador (mientras estén manejando un vehículo automotor com-ercial) quienes están directamente empleados bajo con-trato por un empleador.
Empleador significa toda persona (incluyendo los Estados Unidos, un Estado, Distrito de Columbia o una subdivisión política de un Estado) que es titular o alquila un vehículo automotor comercial o asigna empleados para manejar ese vehículo.
Aprobación significa una autorización para una CDL de un individuo requerida para permitir al indi-viduo manejar determinados tipos de vehículos automo-tores comerciales.
Fatalidad significa la muerte de una persona a con-secuencia de un accidente con el vehículo automotor.
Delito significa una delito bajo la ley estatal o Fed-eral que se castiga con pena de muerte o encar-celamiento por un período que excede el año.
Exterior significa fuera de los cincuenta Estados de los Estados Unidos y del Distrito de Columbia.
Calificación del peso total de la combinación (CPTC) significa el valor especificado por el fabricante como el peso cargado de un vehículo en combinación (articulado). En ausencia de un valor especificado por el fabricante, el CPTC se determinará al agregar la CTPV de la unidad motriz y el peso total de la unidad remol-cada y de cualquier carga sobre eso.
Calificación del peso total del vehículo (CPTV) significa el valor especificado por el fabricante como el peso cargado de un vehículo único.
Materiales peligrosos tiene el significado de ese término según el artículo 103 de la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos.
Peligro inminente significa la existencia o la condi-ción que presenta una probabilidad sustancial de que la muerte, enfermedad grave, lesión grave personal, o un peligro sustancial para la salud, bienes, o el medio ambiente pueda ocurrir antes de la fecha de termi-nación razonablemente previsible en que un proced-imiento formal comience para disminuir el riesgo de muerte, enfermedad, lesión o peligro.
Vehículo automotor significa un vehículo, máquina, tractor, remolque, o propulsado por semire-molque o tirado por una potencia mecánica utilizado en carreteras, excepto que ese término no incluye un vehículo, máquina, tractor, semiremolque operados exclusivamente por ferrocarril.
CDL de no residentes significa una CDL emitida por un Estado según una de las siguientes dos condi-ciones:
(a) A un individuo con domicilio en un país extran-jero que cumpla con los requisitos en §383.23(b)(1).
(b) A un individuo con domicilio en otro Estado que cumpla con los requisitos en §383.23(b)(2).
Vehículo no comercial (no CMV) significa un vehículo automotor o combinación de vehículos automo-tor no definidos por el término “vehículo automotor com-ercial (CMV)” en este artículo.
Fuera de servicio es la orden emitida por un oficial de la aplicación y el cumplimiento de la ley autorizado pertenciente a una jurisdicción federal, estatal, cana-diense, mexicana o local en cuanto a que un conductor, un vehículo automotor comercial, o el funcionamiento de una empresa de autotransporte, se encuentra fuera de servicio conforme a §386.72, 392.5, 395.13, 396.9, o leyes compatibles a los Criterios Uniformes para Con-siderar Fuera de Servicio de Norte América.
Vehículo representativo significa un vehículo automotor que representa el tipo de vehículo automotor que un solicitante conductor maneja o espera manejar.
Ómnibus escolar significa un CMV utilizado para transportar estudiantes escolares pre-primarios, prima-rios o secundarios desde sus hogares a la escuela, desde la escuela hasta sus hogares, o desde y hacia eventos auspiciados por la escuela. Ómnibus escolares no incluye un ómnibus utilizado como una empresa de transporte común.
Infracción de tránsito mayor significa condena por cualquiera de los siguientes delitos cuando se maneja un CMV, excepto infracciones por peso, defecto o estacionamiento.
(a) Velocidad excesiva, involucrando todo delito único por velocidad de 24,14 km por hora o más por arriba del límite de velocidad establecido;
(b) Manejo imprudente, según lo define la ley o reglamentación Estatal o local, incluyendo, entre otros, delitos por conducir un CMV con indiferencia voluntaria y libertina para la seguridad de las personas o bienes;
(c) Cambios de carriles de tránsito erráticos o incor-rectos;
(d) Seguir al vehículo de adelante bastante de cerca;
(e) Una infracción, que surja en conexión a un acci-dente fatal, o ley estatal o local relacionada con el con-trol de tránsito del vehículo automotor;
(f) Conducir un CMV sin obtener una CDL;
(g) Conducir un CMV sin que el conductor posea una CDL. Todo individuo que presente prueba a la autoridad ejecutoria que emitió la citación, de la fecha que el indi-viduo debe comparecer o pagar alguna sanción por esa infracción, que el individuo poseía un CDL válida en la fecha que se emitió la citación, no deberá ser encontrado culpable de este delito; o
(h) Conducir un CMV sin la clase correcta de CDL y/ o aprobaciones para el grupo de vehículo específico que está siendo operado o para los pasajeros o tipo de carga-mento que se transporta.
Estadosignifica Estado de los Estados Unidos o del Distrito de Columbia.
Estado de domicilio significa ese Estado donde una persona tiene su hogar verdadero, fijo y permanente y residencia principal y hacia donde tiene la intención de regresar siempre que esté ausente.
Vehículo cisterna significa todo vehículo comercial que está diseñado para transportar cualquier material líquido o gaseoso dentro de un tanque que está perma-nentemente o temporalmente adosada al vehículo o cha-sis. Tales vehículos incluyen, pero no se limitan a, tanques de carga y tanques portátiles, según

se define en el capítulo 171 de este libro. Sin embargo, esta definición no incluye tanques portátiles con una capacidad que no supere los 3.875 litros (1.000 galones).
Estados Unidos el término significa los 50 Estados y el Distrito de Columbia. **Vehículo** significa un vehículo automotor si no se especifica lo contrario.
Grupo de vehículo significa una clase o tipo de vehículo de determinadas características operativas.
[49755-56 RF 67, jul. 31, 2002]

§383.7 Validez de la CDL (Licencia comercial de conducir) emitida por un estado no certificado.
Una CDL emitida por un Estado anterior a la fecha en que el Estado es notificado por un Administrador, de acuerdo con las disposiciones de §384.405 de este sub-título, que se le prohibe al Estado emitir CDL, se man-tendrá válida hasta la fecha de vencimiento establecida.
[20587 RF 52, jun. 1, 1987, según enmienda en 27648 RF 53, jul. 21, 1988; 39050 RF 53, oct. 4, 1988; 40787 RF 54, oct. 3, 1989; 26028 RF 59, may. 18, 1994; 37151 RF 62, jul. 11, 1997; 67612 RF 63, dic. 8, 1998; 49756 RF, jul. 31, 2002.]

Sección B — Requerimientode Licencia Única
§383.21 Número de licencias de conducir
Ninguna persona que opere un vehículo automotor comercial deberá en ningún momento tener más de una licencia de conducir.

§383.23 Licencia de conducir comercial.
(a) **Norma general.** (1) Entra en vigencia el 1 de abril de 1992, ninguna persona deberá manejar un vehículo automotor comercial a menos que esa persona haya tomado y aprobado los exámenes escritos y prácti-cos que cumplen con las normas Federales estipuladas en sección F, G y H de este capítulo para el vehículo automotor comercial que esa persona maneja o espera manejar.
(2) Excepto según lo estipule el párrafo (b) de este artículo, ninguna persona puede legalmente manejar un CMV a menos que esa persona posea una CDL que cumpla con las normas contenidas en la sección J de este capítulo, emitida por su Estado o jurisdicción de domicilio.
(b) **Excepción**. (1) Si un operador de CMV no tiene domicilio en una jurisdicción de otro Estado al cual el Administrador ha determinado exámenes para conducir y emitidos CDL de acuerdo con, o bajo las normas simi-lares a, las normas estipuladas en la sección F, G y H de este capítulo, la persona puede obtener una CDL de No Residente del Estado que cumpla con las normas de licencia y prueba estipuladas en esas secciones F, G y H de este capítulo.[1]
(2) Si un individuo está domiciliado en un Estado que tiene prohibido emitir una CDL de conformidad con §384.405 de este título, ese individuo es elegible para obtener una CDL no residente de cualquier Estado que elija emitir una CDL no residente y que cumpla con las normas de prueba y obtención de licencia contenidas en las secciones F, G y H de este capítulo.
(c) **Permiso de aprendiz.** Permisos de aprendiz estatal, emitidos por períodos de tiempo limitados de acuerdo con los requisitos, deberán considerarse licen-cias de conducir comerciales para propósitos de entre-namientos detrás del volante en caminos públicos o carreteras, si se cumplen con las siguientes condiciones mínimas:
(1) El titular de un permiso de aprendiz estará en todo momento acompañado por un titular de una CDL válida; y

[1] Entra en vigencia el 29 de diciembre, 1998, el Administrador determinó que las licencias de conducir comerciales emitidas por las provincias y territorios canadienses de conformidad con el Código de Seguridad Nacional de Canadá son de conformidad con las normas de este capítulo. Entra en vigencia el 21 de noviembre, 1991, el Administrador determinó que las nuevas Licencias Federales de Conductor emitidas por los estados mejicanos son de conformidad con las normas de este capítulo. Por lo tanto, según la disposición de licencia única del §383.21, un conductor titular de una licencia de conducir comercial emitida bajo el Código de Seguridad Nacional de Canada o una nueva Licencia Federal de Conductor emitida por México tiene prohibido obtener una CDL de no residente, o cualquier otro tipo de licencia de conducir, de un Estado u otra jurisdicción en los Estados Unidos.

(2) Esa persona es titular de una licencia válida de conducir automóviles, o aprobó esas pruebas de visión, señales/símbolos y conocimiento que como Estado que emite el permiso de aprendiz comúnmente administra a los solicitantes para obtener licencias de conducir automóviles.
[27649 RF 53, jul. 21, 1988, según enmienda 22285 RF 54, may. 23, 1989; 31457 RF 57, jul. 16, 1992; 48110 RF 64, sept, 2, 1999, 49756 RF 67, jul. 31, 2002.]

Sección C — Requisitos de Notificación y Responsabilidades del Empleador
§383.31 Notificación de condenas para infrac-ciones de conductores
(a) Toda persona que opere un vehículo automotor comercial, que tiene una licencia de conducir comercial emitida por el Estado o jurisdicción, y que es culpable de la infracción de vehículo automotor de cualquier tipo, una ley estatal o local relacionada al control de tráfico del vehículo automotor (diferente a una infracción por estacionamiento) en un Estado o jurisdicción diferente a la emisora de la licencia, deberá notificar a un funciona-rio designado por el Estado o jurisdicción que emitió esa licencia, sobre la condena. La notificación deberá real-izarse dentro de los 30 días de la fecha en que esa per-sona ha sido declarada culpable.
(b) Toda persona que maneja un vehículo automotor comercial, que tiene una licencia de conducir comercial emitida por un Estado o jurisdicción, y que es culpable por una infracción, de cualquier tipo de vehículo auto-motor, una ley estatal o local relacionada con el control de tráfico del vehículo automotor (diferente a una infracción por estacionamiento), deberá notificar a su actual empleador de esa condena. La notificación deberá realizarse dentro de los 30 días de la fecha en que esa persona ha sido declarada culpable. Si el con-ductor no está actualmente empleado, deberá notificar al Estado o jurisdicción que emitió la licencia de acuerdo a §383.31(a).
(c) **Notificación.** Se debe realizar la notificación al funcionario del Estado por escrito y con la siguiente información:
(1) Nombre competo del conductor;
(2) Número de licencia del conductor;
(3) Fecha de condena;
(4) El delincuente específico u otro delito(s), infrac-ción(es) de tránsito mayor y otra infracción de una ley del Estado o local relacionada con el control de tráfico del vehículo automotor, por la cual se condenó a la per-sona y toda suspensión, revocación o cancelación de determinados privilegios para conducir

como con-secuencia de esa condena(s).
(5) Indicar si la violación fue realizada con un vehículo automotor comercial;
(6) Lugar del delito; y
(7) Firma del conductor.
[20587 RF 52, jun. 1, 1987, según la enmienda de 40787 RF 54, oct. 3, 1989]

§383.33 Notificación de suspensiones de licencias de conducir
Todo empleado que tenga una licencia de conducir suspendida, revocada o cancelada por un Estado o juris-dicción, quien pierda el derecho de manejar un vehículo automotor comercial en un Estado o jurisdicción durante cualquier período, o quien está inhabilitado para manejar un vehículo automotor comercial durante cualquier período, deberá notificar s su empleador actual esa suspensión, revocación, cancelación, privile-gio perdido o inhabilitación. Se debe realizar la notifi-cación antes de finalizar el día laboral siguiente al día que el empleado recibió el aviso de suspensión, revo-cación, cancelación, privilegio perdido o inhabilitación.
[40788 RF 54, oct. 3, 1989]

§383.35 Notificación de empleo anterior.
(a) Toda persona solicitando un empleo como opera-dor de un vehículo automotor comercial deberá propor-cionar en el momento de la solicitud para empleo, la información especificada en el párrafo (c) de este artículo.
(b) Todos los empleadores deberán solicitar la infor-mación especificada en el párrafo (c) de este artículo a todas las personas solicitando un empleo como operador de vehículo automotor comercial. El pedido deberá real-izarse en el momento de la solicitud para empleo.
(c) El solicitante deberá presentar al posible emplea-dor la siguiente información del historial de empleo de los 10 años anteriores a la fecha que presenta la solici-tud.
(1) Una lista con los nombres y direcciones de los empleadores previos del solicitante para los cuales el solicitante fue operador de vehículo automotor comercial;
(2) Las fechas en que el solicitante trabajó para esos empleadores; y
(3) La razón por la cual dejó esos empleos.
(d) El solicitante deberá certificar que toda la infor-mación brindada es fiel y completa.
(e) Un empleador puede solicitar que un solicitante brinde información adicional.
(f) Antes de entregar la solicitud, el empleador infor-mar al solicitante que la información que él provee acorde con el párrafo (c) de este artículo se puede uti-lizar y que los anteriores empleadores del solicitante pueden ser contactados, con el propósito de investigar los antecedentes del solicitante.

§383.37 Responsabilidades del empleador.
Ningún empleador puede con conocimiento otorgar, requerir, permitir o autorizar a un conductor manejar un CMV en los Estados Unidos:
(a) Durante ningún período en el que el conductor tenga su licencia de conducir CMV suspendida, revocada o cancelada por el Estado, haya perdido el derecho para manejar un CMV en el Estado o haya sido inhabilitado para manejar un CMV;
(b) Durante ningún período en el que el conductor tenga más de una licencia para conducir CMV;
(c) Durante ningún período en que el conductor, o el CMV que esté conduciendo o el funcionamiento de la empresa de autotransporte, esté sujeto a una orden para quedar fuera de servicio; o
(d) Al infringir una ley o reglamentación Federal, Estatal o local, pertenecientes a los pasos nivel ferrocar-ril-carretera.
[20587 RF 52, jun. 1, 1987; 32926 RF 52, sep. 1, 1987 según enmendado en 26028 RF 59, may 18, 1994; 48110 RF 64, sept. 2, 1999]

Sección D — Sanciones e inhabilitaciones del conductor
§383.51 Inhabilitación de los conductores.
(a) **General.** (1) Un conductor o titular de una CDL que está inhabilitado no debe conducir un CMV.
(2) Un empleador no debe con conocimiento otorgar, requerir, permitir o autorizar a un conductor que está inhabilitado conducir un CMV.
(3) Un conductor está sujeto a sanciones de inhabili-tación designadas en los párrafos (b) y (c) de este artículo, si el titular de una CDL conduce un CMV o un vehículo no comercial y es culpable de las infracciones.
(4) Determinar las primeras y siguientes infrac-ciones. Para propósitos de determinar la primera y sigu-ientes infracciones de los delitos especificados en esta sección, cada condena por toda delito enumerada en los Cuadros 1 hasta el 4 de este artículo como resultado de un incidente separado, ya sea cometido en un CMV o en un vehículo no comercial (no CMV), deben contarse.
(5) Reincorporación luego de la inhabilitación de por vida. Un Estado puede reincorporar a todo conductor inhabilitado de por vida por delitos descritos en los pár-rafos (1) hasta (b)(8) de este artículo (Tabla 1 hasta §383.51) luego de 10 años si esa persona ha ingresado voluntariamente y ha completado exitosamente un pro-grama de rehabilitación apropiado aprobado por el Estado. Toda persona que haya sido reincorporada de acuerdo con esta disposición y que posteriormente es culpable de un delito de inhabilitación descrita en los párrafos (b)(1) hasta el (b)(8) de este artículo (Tabla 1 al §383.51) no debe ser reincorporada.
(b) **Inhabilitación por delito mayor.** La Tabla 1 al §383.51 contiene una lista de delitos y períodos por el cual se debe inhabilitar al conductor, dependiendo del tipo de vehículo que el conductor conduce en el momento de la infracción, de acuerdo:

Tabla 1 al §383.51

Si un conductor maneja un vehículo automotor y es culpable de:	De una primera condena o negación a ser exami-nado mientras maneja un CMV, una persona que se requiere que sea titular de una CDL debe ser inhabilitado para manejar un CMV por …	De una primera condena o negación a ser exami-nado mientras maneja un vehículo no comercial (n o C M V) , se de be inhabilitar a un titular de CDL para manejar un CMV por …	De una primera condena o negación a ser exami-nado mientras maneja un CMV que transporta materiales peligrosos que deben estar señal-iza dos s egún las Reglamentaciones de Materiales Peligrosos (49 C R F, s e cc ión F, capítulo 172), una per-sona que se requiere que tenga una CDL y tit-ular de una CDL debe inhabilitarse para mane-jar un CMV por …	De una segunda con-dena y negación a ser examinado en un inci-dente separado de cual-quier combinación de delitos en esta Tabla mientr as m anej a un CMV, la persona que se requiere tenga una CDL y titular de una CDL debe inhabilitarse para manejar un CMV por …	De una segunda con-dena o negación a ser examinado en un inci-dente separado de cual-quier combinación de delitos en esta Tabla mientr as m aneja un vehículo no comercial (no CMV), el titular de una CDL debe ser inhab-ilitado para manejar un CMV por …
(1) Estar bajo los efectos del alcohol, como establece la ley Estatal.	1 año	1 año	3 años	De por vida	De por vida
(2) Estar bajo la influencia de una sustancia controlada.	1 año	1 año	3 años	De por vida	De por vida
(3) Con una concentración de alcohol de 0,04 o mayor mientras maneja un CMV	1 año	No corresponde	3 años	De por vida	No corresponde
(4) Negarse a realizar la prueba de alcoholemia según lo requiere el Estado o Jurisdicción bajo sus leyes o reglamentaciones de consentimiento implícito según se definen en §383.72 de este capítulo.	1 año	1 año	3 años	De por vida	De por vida
(5) Dejar la escena del accidente.	1 año	1 año	3 años	De por vida	De por vida
(6) Utilizar un vehículo para cometer un delito diferente al delito descrito en el párrafo (b)(9) de este cuadro.	1 año	1 año	3 años	De por vida	De por vida
(7) Conducir un CMV cuando, como consecuencia de infracciones previas cometidas al manejar un CMV, la CDL del conductor es revocada, suspendida o cancelada, o se inhabilita al conductor para manejar un CMV.	1 año	No corresponde	3 años	De por vida	No corresponde
(8) Causar una fatalidad a causa del manejo negligente de un CMV, incluyendo, entre otros, las infracciones penales por homicidio cometido con el vehículo automotor, homicidio causado por culpa o negligencia del conductor de un vehículo automotor.	1 año	No corresponde	3 años	De por vida	No corresponde
(9) Utilizar el vehículo en comisión de un delito involucrando fabricación, distribución o repartición de sustancias controladas.	De por vida – no elegible por reincorporación en 10 años.	De por vida – no elegible por reincorporación en 10 años.	De por vida – no elegible por reincorporación en 10 años.	De por vida – no elegible por reincorporación en 10 años.	De por vida – no elegible por reincorporación en 10 años.

(c) **Inhabilitación por infracciones de tránsito mayores.** La Tabla 2 al §383.51 contiene una lista de delitos y los períodos por el cual se debe inhabilitar al conductor, dependiendo del tipo de vehículo que el conductor maneja en el momento de la infracción, de acuerdo:

Tabla 2 al §383.51

Si un conductor maneja un vehículo automotor y es culpable de:	Por una segunda condena por cualquier combinación de delitos en esta Tabla en un incidente separada den-tro de un período de 3 años mientras maneja un CMV, la persona que se requiere tenga una CDL y una titular de una CDL debe inhabili-tarse para manejar un CMV por…	Por una segunda condena por cualquier combinación de delitos en esta Tabla en un incidente separada den-tro de un período de 3 años mientr as maneja un vehículo no comercial (no CMV), una titular de una CDL debe inhabilitarse para manejar un CMV por…	Por una tercera condena posterior por cualquier com-binación de delitos en esta Tabla en un incidente sepa-rada dentro de un período de 3 años mientras maneja un CMV, la persona que se requiere tenga una CDL y una titular de una CDL debe inhabilitarse para manejar un CMV por…	Por una tercera condena posterior por cualquier com-binación de delitos en esta Tabla en un incidente sepa-rada dentro de un período de 3 años mientras maneja un vehículo no comercial (no CMV), un titular de una CDL debe inhabilitarse para manejar un CMV por…
(1) Velocidad excesiva, con una velocidad de 24,1 Km/h (15 mph)o más por arriba del límite de velocidad señalada.	60 días	60 días	120 días	120 días
(2) Manejo imprudente, según lo define la ley o reglament-ación estatal o local, incluyendo, entre otros, delitos por con-ducir un vehículo automotor con indiferencia voluntaria y libertina para la seguridad de las personas o bienes;	60 días	60 días	120 días	120 días
(3) Realizar cambios de carriles de tránsito erráticos o incor-rectos;	60 días	60 días	120 días	120 días
(4) Seguir al vehículo de adelante bastante de cerca.	60 días	60 días	120 días	120 días
(5) Infracción de la ley estatal o local relacionada con el con-trol de tráfico del vehículo automotor (diferente a la infracción por estacionamiento) que surja en conexión con un accidente fatal.	60 días	60 días	120 días	120 días
(6) Conducir un CMV sin obtener una CDL.	60 días	No corresponde	120 días	No corresponde
(7) Conducir un CMV sin que el conductor posea una CDL. 1	60 días	No corresponde	120 días	No corresponde

(8) Conducir un CMV sin la clase correcta de CDL y/o aproba-ciones para el grupo de vehículo específico que está siendo operado o para los pasajeros o tipo de cargamento que se transporta.	60 días	No corresponde	120 días	No corresponde

[1] Todo individuo que presente prueba a la autoridad ejecutoria que emitió la citación, de la fecha que el individuo debe comparecer o pagar alguna sanción por esa infracción, que el individuo poseía un CDL válida en la fecha que se emitió la citación, no deb erá ser encontrado culpable de este delito.

(d) **Inhabilitación para delitos de cruce de nivel carretera – ferrocarril.** La Tabla 3 al §383.51 contiene una lista de delitos y los períodos por el cual se debe inhabilitar al conductor que maneja un CMV en el**.** momento de la infracción, de acuerdo:

Tabla 3 al §383.51

Si un conductor es condenado por manejar un CMV en infracción de una ley Federal, Estatal o local porque…	Por una primera condena la per-sona que debe tener una CDL y un titular de una CDL deben inhabili-tarse para manejar un CMV por…	Por una segunda condena por cual-quier combinación de delitos en esta Tabla en un incidente separado dentro de un período de 3 años la persona que debe tener una CDL y un titular de una CDL deben inhab-ilitarse para manejar un CMV por…	Por una tercera condena posterior por cualquier combinación de deli-tos en esta Tabla en un incidente separada dentro de un período de 3 años la persona que se requiere tenga una CDL y una titular de una C DL deb e n in habilitarse para manejar un CMV por…
(1) No se requiere que le conductor siempre se detenga, pero no disminuye la velocidad ni verifica las vías para ver si no hay un tren acercándose.	No menos de 60 días	No menos de 120 días	No menos de 1 año.
(2) No se requiere que el conductor siempre se detenga, pero no se detiene antes de llegar al paso nivel, si las vías no están despejadas.	No menos de 60 días	No menos de 120 días	No menos de 1 año.
(3) Siempre se requiere que el conductor se detenga, pero no se detiene antes de llegar a un cruce.	No menos de 60 días	No menos de 120 días	No menos de 1 año.
(4) El conductor no tiene suficiente espacio para conducir completa-mente a través del cruce sin parar.	No menos de 60 días	No menos de 120 días	No menos de 1 año.
(5) El conductor no obedece el dispositivo de control de tráfico o las direcciones de un funcionario de la fuerza de la ley en el cruce.	No menos de 60 días	No menos de 120 días	No menos de 1 año.
(6) El conductor no negocia en un cruce debido a la insuficiente distancia del tren de aterrizaje.	No menos de 60 días	No menos de 120 días	No menos de 1 año.

(e) **Inhabilitación por violación de órdenes que están fuera de servicio.** La Tabla 4 al §383.51 contiene una lista de delitos y los períodos por el cual se debe inhabilitar al conductor que maneja un CMV en el momento de la infracción, de acuerdo:

Tabla 4 al §383.51

Si un conductor maneja un CMV y es condenado por …	Por una primera condena mientras maneja un CMV, la persona que debe tener una CDL y un titular de una CDL deben inhabilitarse para manejar un CMV por…	Por una segunda condena en un incidente separado dentro de un período de 10 años mientras maneja un CMV, la persona que debe tener una CDL y un titular de una CDL deben inhabilitarse para manejar un CMV por…	Por una segunda condena o posterior en un incidente separado dentro de un período de 10 años mientras maneja un CMV, la persona que debe tener una CDL y un titular de una CDL deben inhabilitarse para manejar un CMV por…
(1) Infracción a una orden de conductor o vehículo fuera de servicio mientras transporte materiales no peligrosos.	No menos de 90 días o más de 1año.	No menos de 1 año o más de 5años.	No menos de 3 años o más de 5 años.

(2) Infracción a una orden de conductor o vehículo fuera de servicio mientras transporte materiales peligrosos que se requiere se señalicen según el capítulo 172, sección F de este libro, mientras maneja un vehículo designado para transportar 16 o más pasajeros, incluyendo el conductor.	No menos de 180 días o más de 2años.	No menos de 3 años o más de 5años.	No menos de 3 años o más de 5 años.

[20587 RF 52, jun. 1, 1987, según enmendado en 39050 RF 53, oct. 4, 1988; 40788 RF 54, oct. 3, 1989; 6727 RF 55, feb. 26, 1990; 53295 RF 57, nov. 9, 1992; 26028 RF 59, may. 18, 1994; 37151 RF 62, jul. 11, 1997; 48111 RF 64, sept. 2, 1999: 49756-49759 RF 67, jul. 31, 2002]

§383.52 Inhabilitación de los conductores deter-minada para constituir un peligro inminente.
(a) El Administrador Asistente o su representante deben inhabilitar para manejar un CMV a todo conduc-tor que se determine que su forma de manejar consti-tuye un peligro inminente, según se define en §383.5.
(b) El período de inhabilitación no debe exceder los 30 días a menos que la FMCSA cumpla con las disposi-ciones del párrafo (c) de este artículo.
(c) El Administrador Asistente o su representante pueden proporcionar al conductor la oportunidad de una audiencia luego de emitir una inhabilitación por un período de 30 días o menos. El Administrador Asistente o su representante deben dar al conductor aviso de un período de inhabilitación propuesto de más de 30 días y una oportunidad de una audiencia para presentar una defensa a la inhabilitación propuesta. Una inhabilit-ación impuesta bajo este párrafo no puede durar más de un año. El conductor, o un representante que actué bajo su nombre, puede interponer un recurso de apelación de la inhabilitación emitida por el representante del Administrador Asistente con el Administrador Asis-tente, el Abogado de Fallos, Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (Sala 8217), 400 Seventh Street, SW., Washington, DC 20590.
(d) La FMCSA debe transmitir toda inhabilitación impuesta de conformidad con las disposiciones de este artículo a la jurisdicción donde está registrado el con-ductor y debe agregarse al registro del conductor que mantiene esa jurisdicción.
(e) El conductor que está inhabilitado de manera simultánea según este artículo y según otras disposi-ciones de esta sección, o según la ley o reglamentación Estatal, deberá cumplir de manera concurrente esos períodos de inhabilitación.
[49759 RF 67, jul. 31, 2002]

§383.53 Sanciones.
(a) **Norma general.** Toda persona que infringe las normas establecidas en las secciones B y C de este capítulo pueden estar sujetas a sanciones civiles o san-ciones penales según lo estipula 521(b) C.E.U 49.
(b) **Sanciones especiales relativas a infrac-ciones a órdenes de fuera de servicio**
(1) **Infracciones del conductor.**Un conductor cul-pable de infringir una orden de fuera de servicio deberá estar sujeto a una sanción civil no menor que $1.100 ni mayor que $2.750, además de la inhabilitación según §383.51(e).
(2) **Infracciones del empleador.**Un empleador que es culpable de una infracción de §383.37(c) deberá estar sujeto a una sanción civil que no sea menor que $2.750 ni mayor que $11.000.
(c) **Sanciones especiales por infracciones por cruzar un paso a nivel.** Un empleador que es culpable de una infracción de §383.37(d) deberá estar sujeto a una sanción civil que no sea mayor que $10.000.
[26028 RF 59 may. 18, 1994; 48111 RF 64, sept. 2 1999; 49759 RF 67, jul. 31, 2002]

Sección E — Procedimientos de Exámenes y Obtención de Licencias
§383.71 Procedimientos de solicitud del conduc-tor.
(a) **Licencia de conducir comercial inicial. —** Previo a obtener una CDL, una persona debe cumplir los siguientes requisitos:
(1) La persona que maneja o espera manejar en com-ercio interestatal o exterior, o de otra manera está sujeta al Capítulo 391 de este libro, deberá certificar que cumple con los requisitos de habilitación estipula-dos en el Capítulo 391 de este libro. Una persona que maneja o espera manejar enteramente en comercio intraestatal y no está sujeta al Capítulo 391, está sujeta a los requisitos Estatales de habilitación del conductor y deber certificar que no está sujeta al Capítulo 391;
(2) Aprobar un examen de conocimiento de conformi-dad con las normas estipuladas en las Secciones G y H de este capítulo para el tipo de vehículo automotor que la persona maneja o espera manejar;
(3) Aprobar el examen de manejo o habilidades de conformidad con las normas estipuladas en las Sec-ciones G y H de este capítulo tomado en un vehículo automotor que representa el tipo de vehículo automotor que la persona maneja o espera manejar, o proporcionar pruebas de que la persona ha aprobado el examen de manejo el que ha sido administrado por una tercera parte;
(4) Certificar que el vehículo automotor en que la persona toma el examen de manejo es representante del tipo de vehículo automotor que la persona maneja o espera manejar.
(5) Proporcionar al Estado de emisión la información requerida para incluir en la CDL según se especifica en la Sección J de este capítulo;
(6) Certificar que la persona no está sujeta a ninguna inhabilitación según §383.51, o a ninguna suspensión, revocación o cancelación de licencia según la ley estatal y que la persona no posee una licencia de conducir perteneciente a más de un Estado o jurisdicción.
(7) Entregar las licencias de conducir de no CDL del solicitante al Estado; y
(8) Proporcionar los nombres de todos los Estados donde el solicitante ya ha obtenido licencias para con-ducir todo tipo de vehículo automotor durante los 10 años previos.
(b) **Transferencia de licencia.** Al solicitar una transferencia de CDL de un Estado de domicilio a un nuevo Estado de domicilio, un solicitante deberá solici-tar una nueva CDL del nuevo Estado de domicilio den-tro de los 30 días luego de establecer su nuevo domicilio. El solicitante deberá:
(1) Proporcionar al nuevo Estado de domicilio las certificaciones estipuladas en §383.71(a)(1) y (6);
(2) Proporcionar al nuevo Estado de domicilio infor-mación actualizada según se especifica en la Sección J de este capítulo;
(3) Si el solicitante desea retener una aprobación por materiales peligrosos, cumplir con los requisitos del Estado según se especifica en §383.73(b)(4);
(4) Entregar la CDL del viejo Estado de domicilio al nuevo Estado de domicilio; y

(5) Proporcionar los nombres de todos los Estados donde el solicitante ya ha obtenido licencias para con-ducir todo tipo de vehículo automotor durante los 10 años previos.
(c) **Renovación de licencia.** Al solicitar por una renovación de una CDL, todos los solicitantes deberán:
(1) Proporcionar la certificación estipulada en §383.71(a)(1);
(2) Proporcionar información actualizada según se especifica en la Sección J de este capítulo; y
(3) Si la persona desea retener una aprobación por materiales peligrosos, aprobar el examen para esa apro-bación según se especifica en §383.121; y
(4) Proporcionar los nombres de todos los Estados donde el solicitante ya ha obtenido licencias para con-ducir todo tipo de vehículo automotor durante los 10 años previos.
(d) **Elevar la categoría de las licencias.** Al solici-tar para manejar un vehículo automotor comercial en un grupo o aprobación diferente al grupo o aprobación en el cual el solicitante ya tiene su CDL, todas las per-sonas deberán:
(1) Proporcionar las certificaciones necesarias según se especifican en §383.71(a)(1) y (4); y
(2) Aprobar los exámenes especificados en §383.71(a)(2) y (3) para el nuevo grupo de vehículo y/o aprobaciones diferentes.
(e) **CDL de no residente.** Cuando un solicitante tiene domicilio en una jurisdicción que le pertenece a otro Estado, según se define en §383.5, donde las nor-mas para aprobar el examen para manejar un vehículo automotor y para obtener la licencia no cumplen con las normas estipuladas en las secciones G y H de este capítulo, según lo determina el Administrador, ese solic-itante deberá obtener una CDL de No Residente del Estado que cumpla con las normas. Ese solicitante deberá:
(1) Completar los requisitos para obtener una CDL estipulados en §383.71(a); y
(2) Luego de recibir la CDL y mientras tenga validez, notificar al Estado que emitió la CDL sobre toda acción contraria tomada por toda jurisdicción u organismo gubernamental, exterior o interior, contra sus privile-
gios para conducir. Esas acciones contrarias podrían incluir pero no se limitan a la suspensión o revocación de licencia, o inhabilitación para manejar un vehículo automotor comercial para las condenas descritas en §383.51. Se deberán realizar las notificaciones dentro de los períodos especificados en §383.33.
(f) Si un Estado utiliza el método alternativo descrito en §383.73(i) para alcanzar los objetivos de las certifica-ciones en §383.71(a), luego el solicitante para obtener licencia deberá satisfacer esos métodos alternativos ya que son aplicables a la persona con respecto a la obten-ción licencia de conducir, transferencia de licencia, ren-ovación de licencia y mejorar la categoría de licencia.
[49759-49760 RF 67, jul. 31, 2002]

§383.72 Consentimiento implícito a la prueba de alcoholemia.
Se considera que toda persona que sea titular de una CDL ha consentido a esa prueba tal como lo requiere todo Estado o jurisdicción en el cumplimiento de §383.51(b)(2)(i) y 392.5(a)(2) de este capítulo. El consen-timiento está implícito al conducir un vehículo automo-tor comercial.
[39051 RF 53, oct. 4, 1988]

§383.73 Procedimientos del Estado.
(a) **Licenciamiento inicial.** Previo a emitir una CDL a una persona, el Estado deberá:
(1) Requerir al conductor solicitante que certifique, apruebe exámenes y brinde información según se describe en §383.71(a)(1) hasta (6);
(2) Verificar que el vehículo en el que el solicitante toma su examen sea representativo al grupo de vehículo que el solicitante ha certificado que maneja o espera manejar;
(3) Iniciar y completar una verificación de los ante-cedentes de manejo del solicitante para asegurarse que la persona no está sujeta a ninguna inhabilitación según §383.51, o a ninguna suspensión, revocación o cancelación de licencia según la ley estatal y que la per-sona no posee una licencia de conducir perteneciente a más de un Estado o jurisdicción. La verificación de los antecedentes debe incluir, pero no está limitado a, lo siguiente:
(i) Una verificación de los antecedentes de manejo del solicitante según lo mantiene su actual Estado de Licenciamiento, de haber uno;
(ii) Una verificación con las CDLIS para determinar si el conductor solicitante ya se le ha emitido una CDL, si la licencia del solicitante ha sido suspendida, revocada o cancelada o si el solicitante ha sido inhabili-tado para manejar un vehículo automotor comercial;
(iii) Una verificación con el Registro Nacional del Conductor (NDR) para determinar si el solicitante:
(A) Ha sido inhabilitado para manejar un vehículo automotor (diferente a un vehículo automotor comer-cial);
(B) Ha tenido una licencia (diferente a la CDL) revocada, suspendida, o cancelada con razón en el período de 3 años que termina en la fecha de la solicitud; o
(C) Ha sido declarado culpable de cualquiera de los delitos contenidos en el artículo 205(a)(3) de la Ley del
Registro Nacional del Conductor de 1982 (401 C:E:U 23 nota); y
(iv) Un pedido de los antecedentes de manejo com-pleto del solicitante de todos los Estados donde el solic-itante tuvo anteriormente su licencia durante los últimos 10 años para conducir cualquier tipo de vehículo automotor. **Excepción:**Sólo se le pide al Estado que realice la verificación de los antecedentes de manejo especificados en este párrafo (a)(3) a los conductores que están renovando sus CDL por primera vez después del 30 de septiembre de 2002, a menos que se realice una notación en el registro del conductor confirmando que la verificación de los antecedentes del conductor requerido por este párrafo (a)(3) ha sido realizada y anotar la fecha en que se realizó; y
(4) Pedir al solicitante conductor que entregue su licencia de conducir emitida por otro Estado, si la per-sona se ha mudado a otro Estado.
(b) **Transferencias de licencia.** Antes de emitir una CDL a una persona que tiene una CDL de otro Estado, el Estado deberá:
(1) Pedir al solicitante que realice las certificaciones contenidas en §383.71(a);
(2) Completar una verificación de los antecedentes del solicitante según lo estipulado en §383.73(a)(3);
(3) Pedir y recibir información actualizada especifi-cada en la Sección J de este capítulo;
(4) Si ese solicitante desea retener una aprobación por materiales peligrosos, asegurarse que el conductor haya, dentro de los 2 años anteriores a la transferencia, tanto:
(i) Aprobado el examen para esa aprobación especifi-cado en §383.121; o
(ii) Completado exitosamente un examen de materi-ales peligrosos o entrenamiento que lo da una tercera parte y según el Estado cubre de manera sustancial la misma base de conocimiento que la descrita en §383.121;
(5) Obtener la CDL emitida por el Estado de domi-cilio anterior del solicitante.
(c) **Renovaciones de licencia.** Previo a renovar cualquier CDL, el Estado deberá:
(1) Pedir al solicitante que realice las certificaciones contenidas en §383.71(a);

(2) Completar una verificación de los antecedentes del solicitante según lo estipulado en §383.73(a)(3);
(3) Pedir y recibir información actualizada especifi-cada en la Sección J de este capítulo; y
(4) Si ese solicitante desea retener una aprobación para materiales peligrosos, requerir al conductor que apruebe el examen para esa aprobación especificada en §383.121.
(d) **Elevar la categoría de las licencias.** Previo a emitir una mejora en la categoría de una CDL, el Estado deberá:
(1) Requerir al solicitante que proporcione certifica-ciones y apruebe los exámenes descritos en §383.71(d); y
(2) Completar una verificación de los antecedentes del solicitante según lo estipulado en §383.73(a)(3);
(e) **CDL de no residente.** Un Estado puede emitir una CDL de No Residente a una persona con domicilio en un país extranjero si el Administrador ha determinado que las normas de pruebas y obtención de licencias para vehículo automotor comercial en la jurisdicción extranjera de domicilio no satisfacen las normas con-tenidas en este capítulo. Los procedimientos del Estado para emitir una CDL de No Residente, para toda modi-ficación a ellos, y para notificaciones a las CDLIS deberán por lo mínimo ser idénticas a aquellas pertenecientes a toda otra CDL, con las siguientes excepciones:
(1) Si el solicitante está pidiendo una transferencia de su CDL de No Residente, el Estado deberá obtener la CDL de No Residente que actualmente tiene el solici-tante y que otro Estado emitió;
(2) El Estado deberá agregar la palabra “No resi-dente” al frente de la CDL, de conformidad con §383.153(b); y
(3) El Estado deberá haber establecido, previo a emitir cualquier CDL de No residente, la capacidad práctica de inhabilitar al titular de cualquier CDL de No residente, al retirar, suspender, cancelar y revocar su CDL de No residente como si la CDL de No residente fuera una CDL emitida a un residente de un Estado.
(f) **Emisión de licencia.** Una vez que el Estado haya completado los procedimientos descritos en §383.73(a), (b), (c), (d) o (e), puede emitir una CDL al solicitante conductor. El Estado deberá notificar al oper-ador de una CDLIS de esa emisión, transferencia, o mejora dentro de un período de 10 días comenzando en la fecha de emisión de la licencia.
(g) **Infracciones por falsa información.** Si el Estado determina, en su verificación del estado de la licencia y antecedentes del solicitante antes de emitir una CDL, o en cualquier momento luego que se emita la CDL, que el solicitante ha dado falsa información sobre lo contenido en la Sección J de este capítulo o de cual-quiera de las certificaciones requeridas en §383.71(a), el Estado deberá por lo menos suspender, cancelar o revo-car la CDL de la persona o su solicitud pendiente, o inhabilitar a la persona para manejar una vehículo automotor comercial por un período de por lo menos 60 días consecutivos.
(h) **Reciprocidad.** Un Estado deberá permitir a toda persona con una CDL válida que no esté suspend-ida, revocada o cancelada y que la persona no esté inhabilitada para manejar un vehículo automotor com-ercial, manejar un vehículo automotor comercial en el Estado.
(i) **Procedimientos alternativos.** Un Estado puede implementar procedimientos alternativos para la certificación de los requisitos de §383.71(a)(1), (4) y (6), a menos que aquellos procedimientos aseguren que el conductor cumple con los requisitos de esos párrafos.
[27649 RF 53, jul. 21, 1987, según la enmienda de 40788 RF 54, oct. 3, 1989; 49760 RF 67, jul. 31, 2002]]

§383.75 Exámenes por terceros.
(a) **Exámenes por terceros.** Un Estado puede autorizar a una persona (incluyendo otro Estado, un empleador, una instalación de entrenamiento para aprender a manejar u otra institución privada, o un departamento, organismo o agencia de un gobierno local) a administrar los exámenes de habilidad según se especifica en las Secciones G y H de este capítulo, si se cumplen las siguientes condiciones:
(1) Los exámenes administrados por un tercera son los mismos que aquellos que serían administrados por el Estado; y
(2) El tercero de acuerdo con el Estado con disposi-ciones que reflejen por lo mínimo:
(i) Permitir a la FMCSA, o su representante y al Estado realizar exámenes, inspecciones, y auditorias aleatorias sin dar noticia previa.
(ii) Requerir al Estado realizar inspecciones en el lugar por lo menos cada año;
(iii) Requerir que todos los examinadores terceros cumplan con las mismas normas de capacitación y apti-tud que los examinadores del Estado, hasta el punto necesario para realizar exámenes de habilidad en cum-plimiento con las secciones G y H;
(iv) Requerir que, por lo menos cada año, los emplea-dos estatales tomen los exámenes que realmente admin-istran los terceros como si el empleado estatal fuera un solicitante, o que los Estados examinen a un grupo de conductores que fueron examinados por un tercero para comparar los resultados obtenidos; y
(v) El Estado se reserva el derecho de tomar acciones de saneamiento prontas y correctas contra los examina-dores terceros en el caso que un tercero no cumpla con las normas Federales o Estatales para el programa de examen de la CDL, o con cualquier otro término del contrato con un tercero.
(b) **Prueba de haber sido examinado por un ter-cero.** Un solicitante que toma y aprueba los exámenes de manejo administrados por un tercero autorizado deberá brindar pruebas al organismo de obtención de licencias del Estado que indiquen que ha aprobado los exámenes administrados por un tercero.

§383.77 Sustitutos para exámenes de habilidades de manejo
A discreción del Estado, un operador de CMV que actualmente está de licencia en el momento de solicitar una CDL puede renunciar a tomar el examen de habil-idad de manejo según se especifica en §383.113 y susti-tuirlo ya sea con un registro de antecedentes de manejo del solicitante y anterior pasaje de un examen de habil-idad aceptable, o un registro de antecedentes del solici-tante en combinación con determinada experiencia de manejo. El Estado deberá imponer condiciones y limita-ciones para restringir a los solicitantes de los cuales el Estado puede aceptar requisitos alternativos para el examen de habilidad descrito en §383.113. Esas condi-ciones deben requerir por lo menos lo siguiente:
(a) El solicitante debe certificar que, durante un período de dos años inmediatamente previo a solicitar una CDL:
(1) No ha tenido más de una licencia (excepto en las instancias especificadas en §383.21(b));
(2) No se le ha suspendido, revocado ni cancelado ninguna licencia;
(3) No ha sido sentenciado por ningún tipo de vehículo automotor por los delitos inhabilitantes con-tenidas en §383.51(b);
(4) No ha sido sentenciado más de una vez por ningún tipo de vehículo automotor por una infracción de tránsito grave; y
(5) No ha sido sentenciado por ninguna infracción de la ley local o Estatal relacionada con el control de tráfico de vehículo (diferente a una sanción por mal estaciona-miento) que surge en conexión con un accidente de trán-sito y no tiene registro de un accidente en la que la persona tuvo la culpa; y
(b) El solicitante debe proporcionar pruebas y certifi-car que:
(1) Ha sido regularmente empleado en un trabajo que requería conducir un CMV, y que:
(2) Anteriormente ha tomado y aprobado el examen de habilidad administrado por el Estado con un sistema de prueba y obtención de licencia clasificado, y que el examen se realizó detrás del volante en un vehículo rep-resentativo para la clasificación de la licencia de con-ducir de ese solicitante; o
(3) Ha operado, por lo menos 2 años inmediatamente anteriores a la solicitud por una CDL, un vehículo rep-resentativo del vehículo automotor comercial que

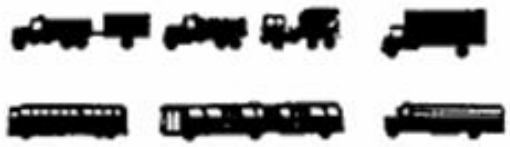
el solicitante conductor maneja o espera manejar.
[27649 NF 53, jul. 21, 1988, de acuerdo con la enmienda 25606 RF 55, jun. 22, 1990; 49760 RF 67, jul. 31, 2002]]

Sección F — Grupos de Vehículos y Aprobaciones
§383.91 Grupos de vehículo automotor comercial.
(a) **Descripciones de grupos de vehículos.** Cada solicitante conductor debe tener y ser examinado según su conocimiento y habilidad, descrito en la sección G de este capítulo, para el grupo(s) de vehículo automotor comercial que desea la CDL. Los grupos de vehículos automotor comerciales son los siguientes:
(1) Vehículo en combinación (Grupo A) — Toda com-binación de vehículos cuya clasificación de peso bruto de combinado (GCWR) de 11.794 kilogramos o más (26.001 libras o más) siempre que el GVWR de los vehículos remolcados es en exceso de 4.536 kilogramos (10.000 libras).
(2) Vehículo recto pesado (Grupo B) — Todo vehículo único con un GVWR de 11.794 kilogramos o más (26.001 libras o más), o todo vehículo remolcando un vehículo no en exceso de 4.536 kilogramos (10.000 libras) GVWR.
(3) Vehículo pequeño (Grupo C) — Todo vehículo único, o combinación de vehículos, que no cumple nin-guna de las definiciones del Grupo A o B según este artículo, pero que está diseñado para transportar 16 pasajeros o más incluyendo al conductor, o es uti-lizado para el transporte de materiales considerados peligrosos para los propósitos de la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos y el que debe estar señalizado según las Reglamentaciones de Materiales Peligrosos (49 CRF, sección F, capítulo 172).
(b) **Vehículo representativo.** A los efectos de tomar el examen de manejo de conformidad con §383.113, un vehículo representativo para un grupo de vehículo dado estipulado en §383.91(a), es todo vehículo automotor comercial que cumple con la definición de ese grupo de vehículo.
(c) **Relación entre grupos de vehículos.** Cada solicitante conductor que desea manejar en un grupo de vehículo automotor comercial diferente al que su CDL autoriza deberá tomar de nuevo y pasar todos los exámenes relacionados, excepto:
(1) Un conductor que haya pasado los exámenes de conocimiento y habilidad para un vehículo en combi-nación (Grupo A) puede manejar un vehículo recto pesado (Grupo B) o vehículo pequeño (Grupo C), siem-pre que posea las aprobaciones requeridas; y
(2) Un conductor que haya pasado los exámenes de conocimiento y habilidad para un vehículo recto pesado (Grupo B) puede manejar cualquier vehículo pequeño (Grupo C), siempre que posea las aprobaciones requeri-das.
(d) **Ilustración de grupos de vehículos.** La figura 1 ilustra los vehículos típicos dentro de cada grupo de vehículos definidos en este artículo.

Fig. 1
GRUPOS DE VEHÍCULOS, SEGÚN FHWA (Art. 383.91)
[Nota: Ciertas clases de vehículos, como los de pasajeros, dobles/triples, requerirán de un endoso. Sírvase consultar el texto para obtener más detalles.)
Grupo: *Descripción:

A. Una combinación cualquiera de vehículos con un GCWR de 11.794 Kg. (26.001 libras) o más siempre que el GVWR del (de los) vehículo(s) remolcado(s) supere(n) los 4.536 Kg. (10.000 libras). (Conductores con Licencia Grupo A podrán, con los endosos correspon-dientes, manejar todos los vehículos de los Grupos B y C.)
Los ejemplos incluye, entre otros:

B. Cualquier vehículo único con un GVWR de 11.794 Kg. (26.001 libras) o más, o cualquier vehículo remolcador de otro con GVWF que no supere los 4.536 Kg. (10.000 libras). (Conductores con Licencia Grupo B podrán, con los endosos correspondientes, manejar todos los vehículos del Grupo C.)
Los ejemplos incluye, entre otros:



C. Cualquier vehículo único, o en combinación, que no cumpla con la definición del Grupo A o B aquí indicadas, aunque no obstante, su diseño permite transportar 16 pasajeros ó más, incluyendo al conductor, o tiene una placa para materiales peligrosos (HM).
Los ejemplos incluye, entre otros:

*El vehículo representativo para realizar la prueba de aptitud debe cumplir con la descripción escrita para ese grupo. Las siluetas tipifican, aunque no por completo, las clases de vehículos que entran en cada grupo.

[27651 RF 53, jul. 21, 1988, según la enmienda 47989 RF 54, nov. 20, 1983]

§383.93 Aprobaciones.

(a) **General.** Además de tomar y pasar los exámenes de conocimiento y habilidades descritos en la sección G de este capítulo, todas las personas que manejan o espe-ran manejar el tipo(s) de vehículos automotor descrito en el párrafo (b) de este artículo deberá tomar y pasar exámenes especializados para obtener cada aprobación. El Estado deberá emitir aprobaciones de CDL sólo a conductores que terminan exitosamente los exámenes.

(b) **Descripciones de las aprobaciones.** Un oper-ador debe obtener aprobaciones emitidas por el Estado para su CDL para manejar vehículos automotor comer-ciales que son:

(1) Remolques dobles/triples;

(2) Vehículos de pasajeros;

(3) Vehículos cisterna;

(4) Se requiere que estén señalizado para los materi-ales peligrosos; o

(5) Ómnibus escolares.

(c) **Requisitos de examen para obtener aproba-ciones.** Los siguientes exámenes se requieren para las aprobaciones estipuladas en el párrafo (b) de este artículo:

(1) **Remolques dobles/triples** — un examen de conocimiento;

(2) **Pasajero** — un examen de conocimiento y habil-idad;

(3) **Vehículo cisterna** — un examen de cono-cimiento;

(4) **Materiales peligrosos** — un examen de cono-cimiento;

(5) **Ómnibus escolar** — un examen de conocimiento y habilidad;

[49760 RF 67, jul. 31, 2002]

§383.95 Restricciones de Frenos de Aire

(a) Si un solicitante no conoce el componente de freno de aire en el examen de conocimiento, o desarrolla el examen de habilidad en un vehículo que no está equi-pado con frenos de aire, el Estado deberá indicar en la CDL, de emitirse, que la persona tiene restricciones para manejar un CMV equipado con frenos de aire.

(b) A los fines del examen de habilidad y la restric-ción, se deberá incluir frenos de aire a todo sistema de freno que funcione completamente o parcialmente con el principio de freno de aire.

Sección G — Conocimientos y Habilidades Requeridas

§383.110 Requisitos generales.

Todos los conductores de vehículos automotor comer-ciales deberán contar con el conocimiento y habilidades necesarias para manejar un vehículo automotor comer-cial de forma segura según se estipula en esta sección. Un ejemplo de los tipos específicos de artículos que el Estado desea incluir en los exámenes de conocimiento y habilidad que administra a los solicitantes de una CDL se incluye en el apéndice de esta sección G.

§383.111 Conocimientos requeridos.

Todos los operadores de vehículo automotor comer-cial deben tener conocimiento de las siguientes áreas generales:

(a) **Reglamentaciones para el funcionamiento seguro.** Los elementos relacionados al conductor de las reglamentaciones contenidas en los capítulos 382, 391, 392, 393, 395, 396 y 397 del L. 49 CRF, como ser: Requi-sitos de inspección, mantenimiento y reparación de un vehículo automotor, procedimientos para el funciona-miento seguro del vehículo, los efectos de la fatiga, visión, audición y salud en general pobres al conducir un vehículo automotor comercial, los tipos de vehículos automotor y cargas sujetos a los requisitos y los efectos del alcohol y consumo de drogas en el funcionamiento seguro de un vehículo automotor comercial.

(b) **Sistemas de control de seguridad para un vehículo automotor comercial.** EL uso correcto del sistema de seguridad de un vehículo automotor, incluy-endo las luces, bocina, espejos retrovisores y laterales, ajustes de espejos correctos, matafuegos, síntomas de una maniobra incorrecta revelada por los instrumentos, características de funcionamiento del vehículo automo-tor y establecer fallas. Los conductores de vehículos automotor comerciales deberán tener conocimiento sobre los procedimientos correctos necesitados para uti-lizar estos sistemas de seguridad en una situación de emergencia, por ejemplo, patinadas y pérdida de frenos.

(c) **Control de vehículo seguro.** (1) **Sistemas de control** – El objetivo y función de los controles e instru-mentos comúnmente encontrados en vehículos automo-tor comerciales.

(2) **Control básico** – Los procedimientos correctos para desarrollar diferentes maniobras básicas.

(3) **Desplazamiento** – Las normas y términos básí-cos de desplazamientos, como también las formas y pro-cedimientos para transmisiones comunes.

(4) **Retroceder** – Los procedimientos y normas para las diferentes maniobras para retorcer.

(5) **Exploración visual** – La importancia de una exploración visual correcta y métodos de exploración visual correcta.

(6) **Comunicación** – Los principios y procedimien-tos para una comunicación correcta y los peligros por no acatar correctamente las señales.

(7) **Administración de la velocidad** – La impor-tancia de entender los efectos de la velocidad.

(8) **Manejo del espacio** – Los procedimientos y téc-nicas para controlar el espacio alrededor del vehículo.

(9) **Circulación nocturna** – Preparaciones y pro-cedimientos para manejar de noche.

(10) **Condiciones de manejo extremas** – Infor-mación básica sobre la circulación en condiciones de manejo extremas y los peligros que se encuentran en las condiciones extremas.

(11) **Percepciones peligrosas** – La información básica sobre percepción peligrosa y claves para recono-cer los peligros.

(12) **Maniobras de emergencia** – Información básica con relación a cuando y donde realizar maniobras de emergencia.

(13) **Control de patinada y recuperación** – Infor-mación sobre las causas y tipos principales de patina-das, como también los procedimientos para recuperarse de las patinadas.

(d) **Relación de la carga con el control de vehículo.** Los principios y procedimientos para manip-ular correctamente de la carga.

(e) **Inspecciones al vehículo:** Los objetivos y pro-cedimientos correctos para desarrollar inspecciones de seguridad al vehículo, según:

(1) La importancia de inspecciones periódicas y rep-araciones para la seguridad del vehículo.

(2) El efecto de fallas escondidas ante la seguridad.
(3) Los lugares relacionados con la seguridad que hay que mirar cuando se inspecciona vehículos.
(4) Procedimientos de inspección antes de viajar/en ruta/después de viajar.
(5) Informar si se encuentra algo.
(f) **Conocimiento de materiales peligrosos, como ser:** Lo que constituye material peligroso que requiere de una aprobación para transportar, clases de materiales peligrosos, requisitos para señalizarlos y eti-quetarlos y la necesidad de un entrenamiento especial-izado como condición para recibir la aprobación y transportar cargas peligrosas.
(g) **Conocimiento de freno de aire según:**
(1) Nomenclatura del sistema de freno de aire;
(2) Los peligros de un suministro de aire contami-nado;
(3) Implicaciones de líneas aéreas desconectadas o dañadas entre el grupo motor y el remolque(s);
(4) Implicaciones de las lecturas bajas de presión de aire;
(5) Procedimientos para realizar inspecciones pre-viajes seguras y precisas.
(6) Procedimientos para realizar inspecciones en ruta y después del viaje de los sistemas de frenos en uso, incluyendo la capacidad para detectar defectos que pueden ocasionar fallas en el sistema.
(h) **Operadores para el grupo de vehículo en combinación también deberán tener cono-cimiento de:**
(1) **Acoplamientos y desacoplamientos** — Los procedimientos para acoplar y desacoplar correcta-mente una tractor o semi remolque.
(2) **Inspección del vehículo** — Los objetivos y pro-cedimientos correctos que son **únicos** para realizar inspecciones de segurida de vehículos en vehículos en combinación.
[37152 RF 62, jul. 11, 1997]

§383.113 Habilidades requeridas.
(a) **Habilidades básicas de control de vehículo.** Todos los solicitantes de una CDL deben poseer y demostrar habilidades básicas de control del vehículo para cada grupo de vehículo que el conductor maneja o espera manejar. Estas habilidades deberían incluir la capacidad para arrancar, detener y mover el vehículo hacia delante y atrás de manera segura.
(b) **Habilidades de manejo seguro.** Todos los solicitantes de una CDL deben poseer y demostrar las habilidades de manejo seguro para su grupo de vehículo. Estas habilidades deberían incluir métodos de inspección visual, uso correcto de las señales, control de velocidad en condiciones climáticas y de tráfico y la capacidad para posicionar correctamente el vehículo automotor al cambiar de carril o doblar.
(c) **Habilidades con los frenos de aire.** Excepto según §383.95, todos los solicitantes deberán demostrar las siguientes habilidades con respecto a la inspección y funcionamiento de frenos de aire.
(1) **Habilidades para la inspección antes de via-jar.** Los solicitantes deberán demostrar las habilidades necesarias para realizar inspección antes de viajar la que incluye la capacidad para:
(i) Ubicar e identificar verbalmente los controles de funcionamiento de los frenos de aire y dispositivos de monitoreo.
(ii) Determinar la condición del sistema de frenos del vehículo automotor para ajustes correctos y si las conex-iones del sistema de aire entre los vehículos automo-tores se han realizado y asegurado correctamente;
(iii) Inspeccionar dispositivo(s) de advertencia de baja presión para garantizar que se activará en situa-ciones de emergencia;
(iv) Asegurarse, con el motor encendido, que el sistema mantiene un suministro adecuado de aire com-primido.
(v) Determinar que el tiempo de acumulación de presión de aire mínimo requerido está dentro de los límites aceptables y que las alarmas y dispositivos requeridos de emergencia se desactivan automática-mente a un nivel de presión correcto; y
(vi) Operativamente verificar el sistema de frenos para un desempeño correcto.
(2) **Habilidades de manejo.** Los solicitantes deberán aprobar los exámenes estipulados en §383.113 en un vehículo representativo equipado con frenos de aire.
(d) **Area de examen.** Los examenes practices deberan llevarse a cabo en las calles o bajo una combinacion de calle y fuera de las calles
(e) **Tecnologia de simulacro.** Un Estado puede utilizar simuladores para relizar los examenes de habilidad, pero bajo ninguna circunstancia como sustitucion para el examen requerido en condiciones release en la calle.

§383.115 Requisitos para la aprobación de remolques dobles/triples.
Para obtener aprobaciones para remolques dobles/triples cada solicitante debe tener conocimento de:
(a) Procedimientos de montaje y enganche de las unidades;
(b) Ubicacion correcta del remolque mas pesado;
(c) Caracteristicas del manejo y estabilidad incluyendo desajuste, repuesta de direccion, regeneracion sensorial, frenos, estabilizacion por balanceo oscilatoria, zozobra en giros regulares, estabilidad de guinada en giros regulares; y
(d) Problemas potenciales en operatives de transito, incluyendo problemas que el vehiculo automotor crea a otros motoristas por las velocidades bajas en pendientes empinadas, tiempo para pasar mas largos, posibilidad de bloquear la entrada de otros vehiculos automotores en las carreteras, salpicaduras y rociaduras, meneo aerodinamico, bloqueos de vision y ubicacion lateral.

§383.117 Requisitos para la aprobación del pasajero.
Un solicitante para la aprobacion del pasajero debe cumplir ambos de los siguientes requisitos adicionales para el examen de conocimiento y habilidad.
(a) **Examen de conocimiento.** Todos loa solicitantes para la aprobacion de pasajeros deben tener conocimiento de por lo menos los siguientes temas:
(1) Procedimientos correctos para cargar y descargar pasajeros;
(2) Uso correcto de las salidas de emergencia, incluy-endo de las ventanas a presión;
(3) Respuesta correcta a situaciones de emergencia tales como incendio y pasajeros en descontrol;
(4) Procedimientos correctos en los pasos de nivel y puentes móviles; y
(5) Procedimientos correctos de frenos.
(b) **Examen de habilidad.** Para obtener una apro-bación para pasajeros aplicable a un grupo de vehículo específico, un solicitante debe tomar su examen de

habilidad en un vehículo de pasajero que satisfaga los requisitos de ese grupo según se define en §383.91.

§383.119 Requisitos para la aprobación del vehículo cisterna.
Para obtener una Aprobación para Vehículo Cisterna, cada solicitante debe tener conocimiento de lo siguiente:
(a) Causas, prevención y efectos de la fuerza del car-gamento en el manipuleo del vehículo automotor;
(b) Procedimientos de frenos correctos para el vehículo automotor cuando está vacío, lleno y parcial-mente lleno;
(c) Diferencias en el manipuleo de los interiores de tanques con deflectores/compartimentado versus vehículos automotores no deflectores;
(d) Diferencias en el tipo de vehículo cisterna y con-strucción;
(e) Diferencias en la fuerza de la carga de las difer-entes densidades de productos;
(f) Efectos del grado y curvatura de la ruta en el manipuleo del vehículo automotor con los tanques lle-nos, medio llenos y vacíos;
(g) Uso correcto de los sistemas de emergencia; y
(h) Para conductores con vehículos cisternas con especificación del Ministerio de Transporte, tomar de nuevo el examen y requisitos de señalización.

§383.121 Requisitos para la aprobación de materi-ales peligrosos.
Para obtener una Aprobación para transportar Mate-riales Peligrosos cada solicitante debe tener cono-cimiento que se requiere de un conductor que transporta materiales peligrosos, de la información estipulada en Capítulos 171, 172, 173, 177, 178 y 397 sobre lo siguiente:
(a) Reglamentaciones sobre materiales peligrosos incluyendo:
(1) Tabla de materiales peligrosos;
(2) Requisitos de documentos de embarque;
(3) Señalización;
(4) Etiquetaje;
(5) Requisitos poner carteles;
(6) Embalaje de materiales peligrosos;
(7) Definiciones y preparación de materiales peligro-sos;
(8) Otro material regulado (por ejemplo, ORM-D);
(9) Reportar accidentes que involucren a materiales peligrosos; y
(10) Túneles y pasos de nivel.
(b) Manipulación de materiales peligrosos incluy-endo:
(1) Materiales y embalajes prohibidos;
(2) Materiales de carga y descarga;
(3) Separación de la carga;
(4) Ómnibus de carga de pasajeros y materiales peli-grosos;
(5) Asistencia de vehículos automotor;
(6) Estacionamiento;
(7) Rutas;
(8) Cisterna de carga; y
(9) “Puertos seguros.”
(c) Funcionamiento del equipo de emergencia incluy-endo:
(1) Uso del equipo para proteger al público;
(2) Precauciones especiales para el equipo a utilizar en incendios;
(3) Precauciones especiales para el uso del equipo de emergencia al cargar o descargar vehículos automotor cargados con materiales peligrosos; y
(4) Uso del equipo de emergencia para los vehículos cisternas.
(d) Procedimientos de respuesta de emergencia incluyendo:
(1) Cuidado y precauciones especiales para los difer-entes tipos de accidentes;
(2) Precauciones especiales para manejar cerca del fuego y para cargar materiales peligros, y para fumar y llevar materiales peligrosos;
(3) Procedimientos de emergencia; y
(4) Existencia de requisitos especiales para trans-portar explosivos de Clase A y B.

§383.123 Requisitos para la aprobación para ómnibus escolar.
(a) **Un solicitante para la aprobación para un ómnibus escolar debe cumplir los siguientes tres requisitos:**
(1) Calificar para la aprobación de vehículo de pasa-jeros. Aprobar el examen de conocimiento y habilidad para obtener la aprobación para vehículo de pasajeros.
(2) Examen de conocimiento. Debe tener cono-cimiento de por lo menos los tres temas siguientes:
(i) Carga y descarga de niños, incluyendo el funcio-namiento seguro de los dispositivos de señales de alto, sistemas de espejos externos, luces intermitentes y otros dispositivos de advertencia y seguridad del pasa-jero que la ley estatal o Federal requiriere para los ómnibus escolares.
(ii) Salidas de emergencia y procedimientos para evacuar de manera segura a los pasajeros en una emer-gencia.
(iii) Ley y reglamentaciones Estatales y Federales que tienen que ver con la manera segura para cruzar los pasos de nivel.
(3) Examen de habilidad. Debe tomar un examen de habilidad en un ómnibus escolar del mismo grupo de vehículo (ver §383.91(a)) que el solicitante manejará.
(b) **Sustitutos para examen de habilidad para conducir.** (1) A discreción del Estado, el solicitante que ya tiene licencia, tiene experiencia en el manejo de un ómnibus escolar, tiene buenos antecedentes y cumple con las condiciones establecidas en los párrafos (b)(2) de este artículo, puede renunciar al examen de habil-idades para conducir requerido en el párrafo (a)(3) de este artículo.
(2) Un solicitante debe certificar y el Estado debe verificar que, durante un período de dos años inmedi-atamente anterior a solicitar por una aprobación para ómnibus escolar, el solicitante:
(i) Tubo una CDL válida con aprobación para vehículo de pasajero para manejar un ómnibus escolar representativo del grupo que estará manejando;

(ii) No le suspendieron, revocaron o cancelaron su licencia de conducir o CDL, o ha sido inhabilitado para manejar un CMV;
(iii) No ha sido condenado por ninguno de los delitos inhabilitantes en §383.51(b) mientras operaba un CMV o de ningún delito en un un vehículo no comercial que lo inhbilitaría según §383.51(b) si hubiera sido cometido en un CMV;
(iv) No ha tenido más de una condena por cualquiera de las infracciones de tránsito mayores definidas en §383.5, mientras operaba cualquier tipo de vehículo automotor;
(v) No ha sido condenado por una infracción a la ley estatal o local relacionada con el control de tráfico del vehículo automotor (diferente a una infracción por esta-cionamiento) que tenga conexión con cualquier acci-dente de tránsito;
(vi) No ha sido condenado por ninguna infracción de tránsito del vehículo automotor que trajo como con-secuencia un accidente; y
(vii) Ha sido empleado de manera regular como con-ductor de ómnibus escolar, ha operado un ómnibus esco-lar representativo al grupo de vehículo que espera manejar y presenta pruebas de ese empleo.
(3) Después del 30 de septiembre de 2005 las disposi-ciones en el párrafo (b) de este artículo no aplicarán.
[49760 RF 67, jul. 31, 2002]

Apéndice hasta Sección G —

Conocimientos y Habilidades Requeridas — Lineamientos de muestra

Lo siguiente es una muestra de los tipos específicos de artículos que un Estado puede querer incluir en los exámenes de conocimiento y habilidad que administra a los solicitantes de CDL. Este apéndice se relaciona bastante con el esquema de §383.111 y 383.113. Su intención es brindar lineamientos y sugerencias más específicas a los Estados. El detalle adicional en este apéndice no es vinculante y los Estado pueden sepa-rarse de ésta a su discreción siempre que el programa de CDL examine las áreas generales de conocimiento y habilidades especificadas en §383.111 and 383.113.

Ejemplos de elementos de conocimientos específi-cos
(a) **Reglamentaciones para el funcionamiento seguro.** Elementos relacionados con el conductor de las siguientes reglamentaciones:
(1) Requisitos de inspección, reparación y manten-imiento del vehículo automotor según los capítulos 393 y 396 de este libro;
(2) Procedimientos para el funcionamiento seguro del vehículo según el capítulo 392 de este libro;
(3) Los efectos de la fatiga, mala visión, audición y salud en general en el funcionamiento seguro del vehículo automotor comercial según estipulado en los capítulo 391, 392 y 395 de este libro;
(4) Los tipos de vehículos automotor y cargas sujetos a los requisitos contenidos en el capítulo 397 de este libro; y
(5) Los efectos del consumo de alcohol y drogas ante el funcionamiento seguro del vehículo automotor comer-cial estipulado en los capítulo 391 y 395 de este libro.
(b) **Sistemas de control de seguridad para un vehículo automotor comercial.** EL uso correcto del sistema de seguridad de un vehículo automotor, incluy-endo las luces, bocina, espejos retrovisores y laterales, ajustes de espejos correctos, matafuegos, síntomas de una maniobra incorrecta revelada por los instrumentos, características de funcionamiento del vehículo automo-tor y establecer fallas. Los conductores de vehículos automotor comerciales deberán tener conocimiento sobre los procedimientos correctos necesitados para uti-lizar estos sistemas de seguridad en una situación de emergencia, *por ejemplo*, patinadas y pérdida de frenos.
(c) **Control de vehículo seguro.** (1) **Sistemas de control** – El objetivo y función de los controles e instru-mentos comúnmente encontrados en vehículos automo-tor comerciales.
(2) **Control básico** – Los procedimientos correctos para desarrollar diferentes maniobras básicas, incluy-endo:
(i) Encendido, calentamiento y apagar el motor;
(ii) Poner en movimiento y parar el vehículo;
(iii) Hacer marcha atrás en línea recta; y
(iv) Girar el vehículo, *por ejemplo*, reglas básicas, fuera de línea, giros derecha/izquierda y curvas rectas.
(3) **Desplazamiento** – Las normas y términos básicos de desplazamientos, como también las formas y pro-cedimientos para transmisiones comunes, incluyendo:
(i) Elementos clave de desplazamiento, *por ejemplo*, controles, cuando realizar cambios y doble embrague;
(ii) Estándares y procedimientos de desplazamiento; y
(iii) Consecuencias por desplazamientos incorrectos.
(4) **Retroceder** – Los procedimientos y normas para las diferentes maniobras para retorcer, incluyendo:
(i) Principios y reglas para retroceder; y
(ii) Maniobras básicas para hacer marcha atrás, por ejemplo, marcha atrás en línea recta y en un camino con curvas.
(5) **Exploración visual** – La importancia de una exploración visual correcta y métodos de exploración visual correcta, incluyendo:
(i) Ver hacia delante y a los costados;
(ii) Usar espejos; y
(iii) Mirar hacia atrás.
(6) **Comunicación** – Los principios y procedimien-tos para una comunicación correcta y los peligros por no acatar correctamente las señales, incluyendo:
(i) Intento de indicación, por ejemplo, indicar cuando cambia de dirección o velocidad en tránsito;
(ii) Presencia de comunicación, por ejemplo, usar bocina o luces para indicar la presencia; y
(iii) Mal uso de comunicaciones.
(7) **Administración de la velocidad** – La impor-tancia de entender los efectos de la velocidad, incluy-endo:
(i) Distancia de velocidad y detención;
(ii) Condiciones de velocidad y de superficie;
(iii) Velocidad y forma del camino;
(iv) Velocidad y visibilidad; y
(v) Velocidad y flujo del tránsito.
(8) **Manejo del espacio** – Los procedimientos y téc-nicas para controlar el espacio alrededor del vehículo, incluyendo:

(i) La importancia de manejar el espacion;
(ii) Suavizar los espacios, por ejemplo, controlar el espacio de adelante/el de atrás;
(iii) Espacio a los costados; y
(iv) Espacio para las distancias del tráfico.
(9) **Circulación nocturna** – Preparaciones y pro-cedimientos para manejar de noche, incluyendo:
(i) Factoras para manejar de noche, por ejemplo, fac-tores del conductor, (visión, mirada, fatiga, inexperien-cia), factores del camino (baja iluminación, variación en la iluminación, conocimiento de las rutas, otros usuarios de las rutas, conductores que especialmente exhiben forma de manejar incorrecta o erráticas), factores del vehículo, (lucen delanteras, luces auxiliares, señales de giro, limpiaparabrisas y espejos); y
(ii) Procedimientos para conducir de noche, por ejem-plo, prepararse para conducir de noche y manejar de noche.
(10) **Condiciones de manejo extremas** – Infor-mación básica sobre la circulación en condiciones de manejo extremas y los peligros que se encuentran en las condiciones extremas, incluyendo:
(i) Clima adverso;
(ii) Clima caliente; y
(iii) Manejar en las montañas.
(11) **Percepciones peligrosas** – La información básica sobre percepción peligrosa y claves para recono-cer los peligros, incluyendo:
(i) Importancia de reconocer los peligros;
(ii) Características del camino; y
(iii) Actividades del usuario del camino.
(12) **Maniobras de emergencia** – Información básica con relación a cuando y donde realizar maniobras de emergencia, incluyendo:
(i) Dirección evasiva;
(ii) Parada de emergencia;
(iii) Recuperación fuera del camino;
(iv) Falla en el freno; y
(v) Reventones.
(13) **Control de patinada y recuperación** – Infor-mación sobre las causas y tipos principales de patina-das, como también los procedimientos para recuperarse de las patinadas.
(d) **Relación de la carga con el control de vehículo.** Los principios y procedimientos para manip-ular correctamente la carga, incluyendo:
(1) La importancia de manipular correctamente la carga, por ejemplo, consecuencias de carga asegurada incorrectamente, responsabilidades del conductor, reglamentaciones locales y Federal/Estatal.
(2) Principios de distribución del peso.
(3) Principios y métodos de protección de la carga.
(e) **Inspecciones al vehículo:** Los objetivos y pro-cedimientos correctos para desarrollar inspecciones de seguridad al vehículo, según:
(1) La importancia de inspecciones periódicas y rep-araciones para la seguridad del vehículo y para la pre-vención de averías en ruta.
(2) El efecto de fallas escondidas ante la seguridad.
(3) Los lugares que hay que investigar cuando se inspeccionan vehículos, por ejemplo, pérdida de fluidos, interferencias para la visión, neumáticos malos, defectos de llantas y neumáticos, defectos en los sistemas de frenos, defectos en el sistema de dirección, defectos en el sistema de suspensión, defectos en el sistema de escape, defectos en el sistema de acoplamiento y problemas con la carga.
(4) Procedimientos de inspección antes de viajar/en ruta/después de viajar.
(5) Informar si se encuentra algo.
(f) **Conocimiento de materiales peligrosos, como ser:**
(1) Lo que constituye material peligroso que requiere de una aprobación para transportar; y
(2) Clases de materiales peligrosos, requisitos de aplicación de carteles y etiquetas y la necesidad de una capacitación especializada como condición para recibir la aprobación y transportar cargas peligrosas.
(g) **Conocimiento de freno de aire según:**
(1) Nomenclatura del sistema de freno de aire;
(2) Los peligros de un suministro de aire contami-nado (polvo, humedad y aceite);
(3) Implicaciones de líneas aéreas desconectadas o dañadas entre el grupo motor y el remolque(s);
(4) Implicaciones de las lecturas bajas de presión de aire;
(5) Procedimientos para realizar inspecciones pre-viajes seguras y precisas, incluyendo conocimiento sobre:
(i) Dispositivos seguros de falla automáticos;
(ii) Dispositivos para monitorear el sistema; y
(iii) Alarmas de advertencia de baja presión.
(6) Procedimientos para realizar inspecciones en ruta y después del viaje de los sistemas de frenos en uso, incluyendo la capacidad para detectar defectos que pueden ocasionar fallas en el sistema, incluyendo:
(i) Pruebas que indican la cantidad de pérdida de aire de los sistemas de frenos dentro de un período espe-cificado, con y sin el motor en funcionamiento; y
(ii) Pruebas que indican los niveles de presión en los que los dispositivos de advertencia de presión del aire y la válvula de protección por tracción deberían activarse.
(h) **Operadores para el grupo de vehículo en combinación también deberán tener cono-cimiento de:**
(1) **Acoplamientos y desacoplamientos** – Los procedimientos para acoplar y desacoplar correcta-mente una tractor o semi remolque.
(2) **Inspección del vehículo** — Los objetivos y pro-cedimientos correctos que son **únicos** para realizar inspecciones de segurida de vehículos en vehículos en combinación.

Ejemplos de elementos de habilidades específicas
Estos ejemplos se relacionan sólo con los párrafos (a) y (b) de §383.113.
(a) **Habilidades básicas de control de vehículo.** Todos los solicitantes de una CDL deben poseer y demostrar las siguientes habilidades básicas de control del

vehículo para cada grupo de vehículo que el conduc-tor maneja o espera manejar. Estas habilidades deben incluir:
(1) Capacidad para encender, calentar y apagar el motor;
(2) Capacidad para poner el vehículo en movimiento y acelerarlo suavemente, hacia delante y atrás;
(3) Capacidad para detener el vehículo suavemente;
(4) Capacidad para hacer marcha atrás en línea recta y verificar el camino y la distancia mientras retro-cede;
(5) Capacidad para posicionar el vehículo automotor para negociar y luego realizar giros a la izquierda y derecha;
(6) Capacidad para desplazarse según se requiera y elegir el cambio apropiado para condiciones de carretera y velocidad;
(7) Capacidad para retroceder a lo largo de un cam-ino con curvas; y
(8) Capacidad para observar el camino y el compor-tamiento de otros vehículos automotor, particularmente el cambio de velocidades y dirección.
(b) **Habilidades de manejo seguro.** Todos los solicitantes de una CDL deben poseer y demostrar las siguiente habilidades de manejo seguro para caualquier grupo de vehículo. Estas habilidades deben incluir:
(1) Capacidad para usar métodos de exploración visuales correctos.
(2) Capacidad para indicar de manera correcta al cambiar la velocidad o la dirección del tráfico.
(3) Capacidad para ajustar la velocidad según la con-figuración y condición del camino, condiciones del clima y visibilidad, condiciones del tráfico y vehículos automo-tor, condiciones del conductor y carga;
(4) Capacidad para elegir una distancia segura para cambiar carriles, pasar otros vehículos, como también para cruzar y entrar al tráfico;
(5) Capacidad para posicionar el vehículo automotor correctamente antes y durante de girar para evitar que otros vehículos pasen del lado equivocado como también para evitar problemas ocasionados por mala posición;
(6) Capacidad para mantener una distancia segura de seguimiento dependiendo de la condición del camino, visibilidad y peso del vehículo; y
(7) Capacidad para ajustar el funcionamiento del vehículo automotor para las condiciones climáticas prevalecientes incluyendo la selección de la velocidad, freno, cambios de dirección y la distancia de seguimiento para mantener el control.

Sección H – Exámenes

§383.131 Procedimientos de examen.

(a) **Manuales de información para el conductor.** Los Estados deberán incluirse en los manuales y a dis-posición de los solicitantes de CDL la información para saber como conseguir una CDL y aprobaciones. Toda la información para el solicitante deberá incluir lo sigu-iente:
(1) Información sobre los requisitos descritos en §383.71, el consentimiento implícito de prueba de alco-hol descrito en §383.72, los procedimientos y sanciones, contenidos en §383.51(b) a los cuales el titular de una CDL está expuesto a ser rechazado si no cumple con esa prueba de alchool, los procedimientos del Estado descri-tos en §383.73 y otra información apropiada para el con-ductor contenida en la sección E de este capítulo;
(2) Información sobre los grupos de vehículos y apro-baciones según se especifica en la sección F de este capítulo;
(3) La sustancia del conocimiento y habilidad que los conductores deberán tener resumidos en la Sección G de este capítulo para los diferentes grupos de vehículos y aprobaciones;
(4) Detalles sobre los procedimientos de exámenes, incluyendo el objetivo de los exámenes, como responder, todo tipo de límite para tomar el examen y todo otro procedimiento especial determinado por el Estado de emisión; y
(5) Direcciones para tomar los exámenes.
(b) **Procedimientos para el examinador.** Un Estado deberá ofrecer a los examinadores detalles sobre como tomar el examen y todo otro requerimiento impuesto por el Estado en el manual del examinador, y deberá asegurarse que los examinadores estén capacita-dos para administrar los exámenes en lo que refiere al entrenamiento y/o otra experiencia. Los Estados deberán ofrecer hojas de calificación estandarizadas para los exámenes de habilidad, como también instruc-ciones de manejo estandarizadas para los solicitantes. Estos manuales del examinador deberán reflejar lo siguiente:
(1) Información sobre los procedimientos de solicitud para conducir estipulada en §383.71, los procedimietnos del Estado descritos en §383.73 y otra información del conductor apropiada contenida en la Sección E de este capítulo;
(2) Detalles sobre la información que debe entre-garse al solicitante;
(3) Detalles sobre como realizar los exámenes;
(4) Procedimientos de calificación y puntajes para aprobar mínimos;
(5) Información para seleccionar las rutas para tomar los exámenes de manejo;
(6) Lista de las habilidades a examinar;
(7) Instrucciones sobre donde y como se examinaran las habilidades;
(8) Como se calificará el desempeño de las habil-idades; y
(9) Causas de fracasos automáticos en los exámenes de habilidad.
[27657 RF 53, jul. 21, 1988, según la enmienda de 39051 RF 53, oct. 4, 1989]

§383.133 Métodos de examinación.

(a) Todos los exámenes deben programarse en tal forma como para determinar si un solicitante posee los conocimientos y habilidades requeridos contenidos en la Sección G de este capítulo para el tipo de vehículo auto-motor y aprobaciones que el solicitante desea obtener.
(b) Los Estados deberán desarrollar sus propias especificaciones para los exámenes para cada grupo de vehículo y aprobación las que deben ser por lo menos tan estrictas como las normas Federales.
(c) Los Estados deberán determinar los métodos específicos para calificar los exámenes de conocimiento y habilidad.
(d) Los puntajes para aprobar deben cumplir las nor-mas contenidas en §383.135.
(e) Los exámenes de conocimiento y habilidad deberán basarse sólo en la información contenida en los manuales del conductor la que hace referencia en §383.131(a).
(f) Cada examen de conocimiento deberá ser valido y confiable como para asegurar que los solicitantes posean el conocimiento requerido según §383.111.
(g) Cada examen de conocimiento, es decir, el exa-men que cubre las áreas mencionadas en §383.111 para el grupo de vehículo aplicable, deberá contener por lo menos 30 puntos, exclusive del número de puntos para examinar el conocimiento sobre frenos de aire. Cada examen de conocimiento para la aprobación, y el compo-nente de freno de aire para el examen de conocimiento básico según se describe en §383.111(g), deberán con-tener una cantidad de preguntas suficientes para exam-inar el conocimiento del solicitante sobre el tema requerido con validez y fiabilidad.

(h) Los exámenes de habilidad deberán tener proced-imientos administrativos, diseñados para alcanzar la fiabilidad del interexaminador, que son suficientes para asegurar grados justos de aprobar/desaprobar.

§383.135 Calificación mínima para aprobar.
(a) El solicitante debe contestar correctamente por lo menos el 80 por ciento de las preguntas de cada examen de conocimiento para poder aprobar ese examen de conocimiento.
(b) Para aprobar el examen de habilidad, el solici-tante debe demostrar que puede realizar exitosamente todas las habilidades enumeradas en §383.113.
(c) Si el solicitante no obedece las normas de trán-sito, u ocasiona un accidente durante el examen, deberá desaprobar automáticamente el examen.
(d) La calificación del examen básico de conocimiento y habilidad deberá ajustarse de la siguiente manera para la restricción en frenos de aire (§383.95):
(1) Si el solicitante tiene una calificación menor que el 80 por ciento en el componente de freno de aire del examen de conocimiento básico según se describe en §383.111 (g), el conductor habrá desaprobado el compo-nente de freno de aire y, si se le emite una CDL al con-ductor, se deberá indicar una restricción de freno de aire en la licencia; y
(2) Si el solicitante realiza el examen de habilidad en un vehículo que no está equipado con frenos de aire, el conductor habrá omitido el componente de freno de aire según se describe en §383.113(c) y, si se le emite una CDL al conductor, la restricción de freno de aire deberá indicarse en la licencia.

Sección I — [Reservado]

Sección J — Documento de la Licencia Comercial de Conducir
§383.151 Generalidades
La CDL deberá ser un documento fácil de reconocer como una CDL. Como mínimo, el documento deberá con-tener la información especificada en §383.153.

§383.153 Información sobre el documento y apli-cación.
(a) Todas las CDL deberán contener la siguiente información:
(1) La declaración prominente que la licencia es una “Licencia de Conducir Comercial” o “CDL” excepto según lo especificado en §383.153(b).
(2) Nombre completo, firma y domicilio postal de la persona a quien se emite esa licencia;
(3) Información física y otra para identificar y descri-bir esa persona incluyendo fecha de nacimiento (mes, día y año), sexo y altura;
(4) Fotografía a color del conductor;
(5) Número de licencia del Estado del conductor;
(6) El nombre del Estado que emitió la licencia;
(7) La fecha de emisión y la fecha de vencimiento de la licencia;
(8) El grupo o grupos de vehículo(s) automotor com-ercial que el conductor está autorizado a manejar, indicado de la siguiente manera:
(i) A para el vehículo en combinación;
(ii) B para vehículo recto pesado; y
(iii) C para vehículo pequeño.
(9) La aprobación(es) para la cual el conductor está calificado, de existir, indicado de la siguiente manera:
(i) T para remolques dobles/triples;
(ii) P para pasajeros;
(iii) N para vehículo cisterna;
(iv) H para materiales peligrosos;
(v) X para la combinación de un vehículo cisterna y aprobaciones para materiales peligrosos;
(vi) S para ómnibus escolar; y
(vii) A discreción del Estado, códigos adicionales para grupos adicionales de aprobaciones, siempre y cuando cada código discrecional se expliquen completa-mente en la cara o contracara del documento de la CDL.
(b) Si la CDL es una CDL de no Residente, deberá contener la declaración prominente de que la licencia es una “Licencia de Conducir Comercial de No Residente” o una “CDL de no Residente.” La palabra “No Resi-dente” deberá mostrarse de manera muy evidente e inequívoca, pero puede ser no contigua a las palabras “Licencia de Conducir Comercial” o “CDL.”
(c) Si el Estado ha emitido una restricción de freno de aire al solicitante según se especifica en §383.95, esa restricción deberá indicarse en la licencia.
(d) Excepto en el caso de una CDL de No Residente:
(1) El solicitante deberá proporcionar su Número de Seguridad Social en la solicitud de una CDL; y
(2) El Estado deberá proporcionar el Número de Seg-uridad Social a las CDLIS.
[49760 RF 67, jul. 31, 2002]

§383.155 Requisitos contra falsificaciones.
Los Estados deben confeccionar las CDL para que no sean falsificadas al grado máximo aplicable. Como mín-imo, el Estado deberá utilizar el mismo método contra falsificaciones utilizado en las licencias de conducir no comerciales.

CAPÍTULO 384 — CUMPLIMIENTO DEL ESTADO CON EL PROGRAMA DE LICENCIA DE CONDUCIR COMERCIAL

Sección A — Generalidades
§384.101 Objetivo y alcance.
§384.103 Campo de aplicación.
§384.105 Definiciones.

§384.107 Tema incorporado por referencia.

Sección B — Normas mínimas de cumplimiento sustancial por parte de los Estados
§384.201 Programa de prueba.
§384.202 Normas de prueba.
§384.203 Conducir bajo influencia.
§384.204 Emisión e información sobre la licencia de conducir comercial (CDL).
§384.205 Información del sistema CDLIS.
§384.206 Controles del registro estatal.
§384.207 Notificación sobre la licencia.
§384.208 Notificación de inhabilitación.
§384.209 Notificación de infracciones de tránsito.
§384.210 Limitación para emitir licencias.
§384.211 Devolución de licencias antiguas.
§384.212 Requisito de domicilio.
§384.213 Sanciones estatales para conductores de CMV.
§384.214 Reciprocidad.
§384.215 Primeras infracciones.
§384.216 Segundas infracciones.
§384.217 Infracciones relacionadas con el consumo de drogas.
§384.218 Segunda infracción seria de tránsito.
§384.219 Tercera infracción seria de tránsito.
§384.220 Información del Registro Nacional de Conductores.
§384.221 Reglamentaciones que rigen la condición fuera de servicio (bebidas alcohólicas).
§384.222 Infracción a las órdenes de condición fuera de servicio
§384.223 Infracción del cruce de ferrocarril a nivel en autopista.
§384.224 Infracciones cometidas por automotores no comerciales.
§384.225 Registro de infracciones.
§384.226 Prohibición de encubrir condenas.
§384.227-384.230 [Reservado]
§384.231 Cumplimiento del requisito estatal de inhabilitación.

§384.232 Periodicidad requerida para los controles del registro.

Sección C — Procedimientos para determinar el cumplimiento por parte del Estado

§384.301 Cumplimiento sustancial — requisitos generales.
§384.303 [Eliminado y reservado.]
§384.305 Certificaciones estatales para los años fiscales posteriores al año 1994.
§384.307 Revisiones del programa de cumplimiento del Estado organizadas por la FMCSA.
§384.309 Resultados de la determinación de cumplimiento.

Sección D — Consecuencias del incumplimiento por parte del Estado
§384.401 Retención de fondos por incumplimiento.
§384.403 Disponibilidad de fondos retenidos por incumplimiento.
§384.405 Eliminación de la certificación al programa estatal de CDL.
§384.407 Fondos de emergencia para CDL

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 31136, 31301 *et seq.*, 31502; Art. 103 Pub. L. 106-159, stat. 113 1753; y 49 CRF 1.73.
ORIGEN: 59 RF 26039, mayo 18, 1994, a menos que se especi-fique lo contrario.

Sección A — Generalidades

§384.101 Objetivo y alcance.

(a) **Objetivo.** El objetivo de este capítulo es asegurar que los Estados cumplan con las disposiciones del artículo 12009(a) de la Ley de Seguridad para los Vehículos Automotores Comerciales de 1986 (49 Cód. de EE.UU. 31311(a)).
(b) **Alcance.** Este capítulo:
(1) Incluye las normas mínimas de las acciones que los Estados deben realizar para cumplir de manera sus-tancial con cada uno de los 22 requisitos de 49 Cód. de EE.UU. 31311(a);
(2) Establece procedimientos para que los Estados tomen determinaciones con respecto a dicho cum-plimiento; y
(3) Especifica las consecuencias ante el incum-plimiento por parte de los Estados.

§384.103 Campo de aplicación.

Las normas de este capítulo se aplican a todos los Estados.

§384.105 Definiciones.

(a) Las definiciones del capítulo 383 de este libro se aplican a este capítulo, excepto donde se especifique lo contrario.
(b) Según como se emplean en este capítulo:
Emitir y **emisión** significan el otorgamiento de una licencia inicial, transferencias, renovaciones, actualiza-ciones de licencias y licencias de conducir comerciales (CDL) para no residentes, según se describen en el §383.73 de este libro.
Entidad licenciadora que rige la emisión de licencias significa el organismo del gobierno estatal autorizado para emitir licencias de conducir.
Año de incumplimiento significa cualquier año fis-cal federal durante el cual—
(1) Un Estado no presenta la certificación en tiempo según se establece en la sección C de este capítulo; o
(2) El Estado no cumple con una o más de las normas enunciadas en la sección B de este capítulo, de acuerdo con la determinación definitiva de la FMCSA según el §384.307(c) de este capítulo.

§384.107 Tema incorporado por referencia.
(a) **Incorporación por referencia.** Este capítulo incluye referencias a ciertos temas o materiales. El texto de los materiales no está incluido en las reglamen-taciones enunciadas en este capítulo. A través del pre-sente, los materiales forman parte de las reglamenta-ciones enunciadas en este capítulo. El Director de la Oficina del Registro Federal ha aprobado los materiales incorporados por referencia de acuerdo con 5 Cód. de EE.UU. 552(a) y 1 CRF capítulo 51. En el caso de mate-riales sujetos a cambio, solamente se incorpora la ver-sión específica aprobada por el Director de la Oficina del *Registro Federal* y especificada en la reglamentación. El material se incorpora tal como existe a la fecha de la aprobación y se publicará una notificación sobre cualquier cambio en estos materiales, en el Registro Federal.
(b) **Materiales incorporados.** "Sistema de Infor-mación sobre Licencias de Conductores Comerciales (CDLIS) – Procedimientos Estatales" de AAMVAnet, Inc., Versión 2.0, octubre de 1998, aprobado por IBR para §384.231(d).
(c) **Direcciones.** (1) Todos los materiales incorpora-dos por referencia están disponibles para inspeccionar en:
(i) La Biblioteca del Ministerio de Transporte, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590, Sala 2200. Estos documentos también están disponibles para inspeccionarlos y copiarlos, según se especifica en 49 Cód. de EE.UU. capítulo 7.
(ii) La Oficina del *Registro Federal*, 800 North Capi-tol Street, NW, Suite 700, Washington, DC.
(2) Información y copias de todos los materiales incorporados por referencia pueden obtenerse solicitán-dolas por escrito a: American Association of Motor Vehi-cle Administrators, Inc., 4301 Wilson Blvd, Suite 400, Arlington, VA 22203.
[67 RF 49761, jul. 31, 2002]

Sección B — Normas mínimas de cumplimiento sustancial por parte de los Estados
§384.201 Programa de prueba.
El Estado adoptará y administrará un programa para comprobar y garantizar la idoneidad de las perso-nas que conducirán automotores comerciales (CMV), de acuerdo con los estándares federales mínimos enuncia-dos en el capítulo 383 de este libro.

§384.202 Normas de prueba.
Ningún Estado autorizará a una persona a conducir un CMV a menos que dicha persona pase una prueba de conocimiento y habilidad para conducir un CMV de acu-erdo con lo estipulado en el capítulo 383 de este libro.

§384.203 Conducir bajo influencia.
El Estado tendrá en vigencia y aplicará por medio de sanciones a las licencias, las inhabilitaciones enuncia-das en el §383.51(b) cuando exista un nivel de concen-tración de alcohol en la sangre del 0,04%.
(a) El Estado tendrá en vigencia y aplicará por medio de sanciones a las licencias, las inhabilitaciones enun-ciadas en el §383.51(b) de este subtítulo por conducir un CMV con una concentración de alcohol de 0,04.
(b) Nada de lo estipulado en este artículo se interpre-tará como para requerir al Estado que aplique sus san-ciones penales o de otra naturaleza por conducir bajo influencia a quien se haya descubierto conduciendo un CMV y con una concentración de alcohol de 0,04, excepto sanciones a las licencias que incluyen la suspen-sión, revocación o cancelación.
(c) Un Estado que dicte y aplique, mediante sanci-ones a las licencias, las inhabilitaciones enunciadas en §383.51(b) de este subtítulo, por conducir un CMV y con una concentración de alcohol de 0,04 y, que otorgue plena fe y crédito a la inhabilitación de conductores de CMV que otros Estados aplican, se considerará que cumple sustancialmente con el artículo 12009(a)(3) de la Ley de Seguridad para los Vehículos Automotores Comerciales de 1986 (49 Cód. de EE.UU. 31311(a)(3)).
[67 RF 49761, jul. 31, 2002]

§384.204 Emisión e información sobre la licencia de conducir comercial (CDL).
(a) **Norma general.** El Estado autorizará a una per-sona a conducir un CMV solamente mediante la emisión de una CDL, a menos que se aplique una exención de acuerdo con las disposiciones del §383.7, que contenga, como mínimo, la información especificada en el capítulo 383, sección J de este libro.
(b) **Excepciones—**
(1) **Capacitación.** El Estado puede autorizar a una persona que no tenga una CDL válida para el tipo de vehículo con el cual realiza la capacitación, a realizar una capacitación al volante de un CMV solamente medi-ante un permiso de aprendizaje emitido y utilizado de acuerdo con el §383.23(c) de este libro.
(2) **Confiscación de la CDL pendiente de apli-cación.** Un Estado puede autorizar al titular de una CDL, cuya CDL haya sido retenida por ese Estado, o cualquier otro Estado, como resultado de la aplicación del código de tránsito de los vehículos automotores, pero que no haya sido hallado culpable de una infracción inhabilitante, según el §383.51 sobre la base de dicha aplicación, a conducir un CMV mientras tenga en su poder un recibo con fecha cierta por esa CDL.

§384.205 Información del sistema CDLIS.
Antes de emitir una CDL a cualquier persona, y den-tro del plazo especificado en el §384.232, el Estado veri-ficará la información proveniente del Sistema de Información de Licencias de Conducir Comerciales (CDLIS), de acuerdo con el §383.73(a)(3)(ii) de este libro y, sobre la base de dicha información, emitirá la licencia,

o en caso de recibir información adversa, implementará con rapidez las inhabilitaciones, limitaciones a la licen-cia, negaciones, y/o sanciones requeridas según los artículos aplicables de esta sección.

§384.206 Controles del registro estatal.

(a) **Controles requeridos—**

(1) **Registros del Estado emisor.** Antes de emitir una CDL a cualquier persona, y dentro del plazo especi-ficado en el §384.232, el Estado verificará la infor-mación en sus propios registros de conductor sobre la persona interesada, de acuerdo con el §383.73(a)(3) de este libro.

(2) **Registros de otros Estados.** Antes de la emisión inicial o la transferencia de una CDL a una persona interesada, y antes de renovarle la CDL, el Estado emisor debe:

(i) Pedirle al solicitante que proporcione los nombres de todos los Estados donde haya obtenido con anterior-idad una licencia para conducir cualquier tipo de auto-motor.

(ii) Dentro del plazo especificado en el §384.232, pedir el registro completo de conductor a todos los Esta-dos donde el solicitante haya obtenido, durante los últi-mos 10 años, licencias para conducir cualquier tipo de vehículo automotor.

(iii) Los Estados que reciben una solicitud de infor-mación del registro de conductor de una persona que tenga o haya tenido una licencia de ese Estado, deben proporcionar dicha información dentro de los 30 días.

(b) **Medida requerida.** De acuerdo con la infor-mación obtenida a través de los controles del registro del Estado enunciado en este artículo, el Estado emitirá la licencia, o en caso de recibir información adversa, implementará con rapidez las inhabilitaciones, limita-ciones a la licencia, negaciones, y/o sanciones requeri-das según los artículos aplicables de esta sección.

[67 RF 49761, jul. 31, 2002]

§384.207 Notificación sobre la licencia.

Dentro del plazo definido en el §383.73(f) de este libro, el Estado:

(a) Notificará al operador del CDLIS sobre cada CDL emitida;

(b) Notificará al operador del CDLIS sobre cualquier cambio en la información relativa a la identificación del conductor; y

(c) En el caso de emisiones de transferencia, imple-mentará la transacción del cambio del registro del Estado, de acuerdo con lo especificado por el operador del CDLIS, conjuntamente con el registro de Estado anterior y el operador del CDLIS.

§384.208 Notificación de inhabilitación.

(a) Dentro de los 10 días posteriores a la inhabilit-ación de un titular de una CDL autorizada por otro Estado, o a la revocación, suspensión o cancelación del privilegio de un titular de una CDL de otro Estado para conducir un automotor comercial durante un mínimo de 60 días, el Estado debe notificar la inhabilitación, revo-cación, suspensión o cancelación al Estado que emitió la licencia.

(b) La notificación debe incluir tanto la inhabilit-ación como la infracción que causó la inhabilitación, revocación, suspensión o cancelación. La notificación y la información proporcionada deben asentarse en el reg-istro del conductor.

[67 RF 49761, jul. 31, 2002]

§384.209 Notificación de infracciones de tránsito.

(a) **Notificación requerida con respecto a titu-lares de CDL.** Cuando una persona que cuente con una CDL de otro Estado es condenada por una infracción a cualquier ley estatal o local relacionada con el control de tránsito de los vehículos automotores (que no sea una infracción de estacionamiento) en cualquier tipo de vehículo, la entidad a cargo del otorgamiento de licen-cias del Estado en el que se produce la infracción, debe notificar a la entidad a cargo del otorgamiento de licen-cias del Estado que otorgó la licencia al conductor sobre esta condena, dentro del plazo establecido en el párrafo (c) de este artículo.

(b) **Notificación requerida con respecto a titu-lares de licencias que no son CDL.** Cuando una per-sona que no tiene una CDL, pero que es titular de una licencia para conducir otorgada por otro Estado, es con-denada por una infracción a cualquier ley estatal o local relacionada con el control de tránsito de los vehículos automotores (que no sea una infracción de estaciona- miento), la entidad a cargo del otorgamiento de licencias del Estado en el que se produce la infracción debe noti-ficar a la entidad a cargo del otorgamiento de licencias del Estado que otorgó la licencia al conductor sobre esta condena, dentro del plazo establecido en el párrafo (c) de este artículo.

(c) **Plazo para notificar infracciones de trán-sito.** (1) A partir del 30 de septiembre de 2005, la noti-ficación debe realizarse dentro de los 30 días de la condena.

(2) A partir del 30 de septiembre de 2008, la notifi-cación debe realizarse dentro de los 10 días de dictada la condena.

[67 RF 49761, jul. 31, 2002]

§384.210 Limitación para emitir licencias.

Un Estado no debe emitir una CDL o un permiso o licencia comercial especial (incluso una licencia proviso-ria o temporaria) que autorice a una persona a conducir un CMV cuando conoce que dicha persona se encuentra durante el período en que:

(a) La persona está inhabilitada para conducir un CMV, según la definición de inhabilitación que figura en el §383.5 de este subtítulo, o según las disposiciones del §383.73(g) o §384.231(b)(2) de este subtítulo;

(b) Se le ha revocado, suspendido o cancelado el priv-ilegio para conducir vehículos no comerciales al titular de la CDL; o

(c) El Estado que otorgó la licencia a la persona le ha suspendido, revocado o cancelado cualquier tipo de licencia de conducir, de acuerdo con cualquier ley estatal o local relacionada con el control de tránsito de vehícu-los automotores (que no sean infracciones de estaciona-miento).

[67 RF 49761, jul. 31, 2002]

§384.211 Devolución de licencias antiguas.

El Estado no emitirá una CDL a una persona que posee una licencia de conducir emitida por otro Estado o jurisdicción, a menos que esa persona primero entregue la licencia de conducir emitida por ese otro Estado o jurisdicción de acuerdo con el §383.71(a)(7) y (b)(4) de este libro.

§384.212 Requisito de domicilio.
(a) El Estado emitirá una CDL solamente a aquellas personas con domicilio en dicho Estado, tal como se define en el §383.5 de este libro, con la excepción de que el Estado puede emitir una CDL a un no residente, según las condiciones especificadas en el §383.23(b), 383.71(e), y 383.73(e) de este libro.
(b) El Estado solicitará a quien posea una CDL emitida por otro Estado, que presente la solicitud de transferencia de la CDL desde el Estado de origen den-tro de los 30 días de fijar domicilio legal en el nuevo Estado, de acuerdo con lo especificado en el §383.71(b) de este libro.

§384.213 Sanciones estatales para conductores de CMV.
El Estado debe imponer a los conductores de CMV las sanciones civiles y penales apropiadas que concuerdan con las sanciones establecidas en el capítulo 383, sec-ción D, de este subtítulo.
[67 RF 49761, jul. 31, 2002]

§384.214 Reciprocidad.
El Estado permitirá a cualquier persona conducir un CMV en el Estado, siempre que dicha persona no esté inhabilitada para conducir un CMV y que posea una CDL que—
(a) Otro Estado o jurisdicción le haya emitido de acu-erdo con el capítulo 383 de este libro;
(b) No esté suspendida, revocada o cancelada; y
(c) Sea válida, de acuerdo con los términos del capítulo 383, sección F, de este libro, para el tipo de vehículo que conduce.

§384.215 Primeras infracciones.
(a) **Norma general.** El Estado debe inhabilitar para conducir un CMV durante no menos de un año, a cada persona condenada, según se define en el §383.5 de este subtítulo, en cualquier Estado o jurisdicción, por una infracción inhabilitante especificada en los puntos (1) al
(8) de la Tabla 1 en el §383.51 de este subtítulo.
(b) **Norma especial para infracciones rela-cionadas con materiales peligrosos.** Si la infracción descripta en el párrafo (a) de este artículo sucedió mien-tras se conducía un vehículo que transportaba materi-ales peligrosos que requerían señalización, según la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos (que imple-menta las reglamentaciones de 49 CRF 177.823), el Estado inhabilitará a la persona durante no menos de tres años.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.216 Segundas infracciones.
(a) **Norma general.** El Estado debe inhabilitar de por vida para conducir un CMV a cada persona con-denada, según se define en el §383.5 de este subtítulo, en cualquier Estado o jurisdicción por una infracción subsiguiente según se describe en la Tabla 1 del §383.51 de este subtítulo.
(b) **Norma especial para ciertas inhabilita-ciones de por vida.** Un conductor inhabilitado de por vida, según la Tabla 1 del §383.51, puede, al cabo de los 10 años, volver a obtener una licencia emitida por el Estado donde reside, si se han cumplido los requisitos establecidos en el §383.51(a)(5).
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.217 Infracciones relacionadas con el con-sumo de drogas.
El Estado debe inhabilitar de por vida para conducir un CMV a cada persona condenada, según se define en el §383.5 de este subtítulo, en cualquier Estado o juris-dicción donde se cometió una primera infracción por uti-lizar un CMV para cometer una felonía según se describe en el punto (9) de la Tabla 1 en el §383.51 de este subtítulo. El Estado no aplicará la norma especial especificada en el §384.216(b) para inhabilitaciones de por vida impuestas por felonías relacionadas con sus-tancias controladas de acuerdo a lo que se describe en el punto (9) de la Tabla 1 en el §383.51 de este subtítulo.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.218 Segunda infracción seria de tránsito.
El Estado debe inhabilitar para conducir un CMV durante no menos de 60 días, a toda persona que durante un período de tres años es condenada, según se define en el §383.5 de este subtítulo, en cualquier Estado(s) o jurisdicción(es), por dos infracciones serias de tránsito, de acuerdo a lo que se especifica en la Tabla 2 del §383.51.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.219 Tercera infracción seria de tránsito.
El Estado debe inhabilitar para conducir un CMV durante no menos de 120 días, a toda persona que durante un período de tres años es condenada, según se define en el §383.5 de este subtítulo, en cualquier Estado(s) o jurisdicción(es), por tres infracciones serias de tránsito, de acuerdo con lo que se especifica en la Tabla 2 del §383.51. Este período de inhabilitación debe agregarse a cualquier otro período previo de inhab-ilitación.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.220 Información del Registro Nacional de Conductores.
Antes de emitir una CDL a cualquier persona, dentro del plazo especificado en el §384.232, el Estado verifi-cará la información del Registro Nacional de Conduc-tores de acuerdo con el §383.73(a)(3)(iii) de este libro. Sobre la base de dicha información, el Estado imple-mentará con rapidez las inhabilitaciones, limitaciones a la licencia y/o sanciones requeridas según los artículos aplicables de esta sección.

§384.221 Reglamentaciones que rigen la condi-ción fuera de servicio (bebidas alcohólicas).
El Estado adoptará y hará cumplir a los conductores de CMV según se define en el §383.5 y 390.5 de este libro, las disposiciones del §392.5 (a) y (c) de este libro, de acuerdo con el Programa de Asistencia para la Segu-ridad de las Empresas de Autotransporte, de acuerdo con lo que se especifica en 49 CRF capítulo 350 y las políticas y lineamientos aplicables.

§384.222 Infracción a las órdenes de condición fuera de servicio.
El Estado debe contar con y hacer cumplir las leyes y/ o reglamentaciones aplicables a los conductores de CMV y sus empleadores, según se define en el

§383.5 de este subtítulo. Dichas leyes y/o reglamentaciones deben cumplir con los requisitos mínimos del §383.37(c), Cuadro 4 del 383.51, y 383.53(b) de este subtítulo.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.223 Infracción del cruce de ferrocarril a nivel en autopista.
El Estado debe contar con las leyes y/o reglamenta-ciones aplicables a los conductores de CMV y sus emple-adores, y hacerlas cumplir, según se define en el §383.5 de este subtítulo. Dichas leyes y/o reglamentaciones deben cumplir con los requisitos mínimos del §383.37(d), Cuadro 3 del 383.51, y 383.53(c) de este sub-título.
[64 RF 48111, sep 2, 1999; 67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.224 Infracciones cometidas por automotores no comerciales.
El Estado debe contar con y hacer cumplir las leyes y/o reglamentaciones aplicables a los conductores de CMV no comerciales, según se define en el §383.5 de este subtítulo. Dichas leyes y/reglamentaciones deben cumplir con los requisitos mínimos de las Tablas 1 y 2 del §383.51 de este subtítulo.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.225 Registro de infracciones.
El Estado debe:
(a) **Titulares de CDL.** Registrar y mantener, como parte del historial del conductor, todas las condenas, inhabilitaciones y otras acciones relacionadas con la licencia de conducir, por infracciones de cualquier ley estatal o local relacionada con el control de tránsito de vehículos automotores (que no sea una infracción de estacionamiento) cometidas en cualquier tipo de vehículo.
(b) **Una persona que debe tener una CDL.** Regis-trar y mantener, como parte del historial del conductor, todas las condenas, inhabilitaciones y otras acciones rel-acionadas con la licencia de conducir, por infracciones de cualquier ley estatal o local relacionada con el control de tránsito de vehículos automotores (que no sea una infracción de estacionamiento) cometidas mientras la persona conducía un CMV.
(c) Poner a disposición de los usuarios designados en el párrafo (e) de este artículo, o a sus agentes autoriza-dos, la información del historial del conductor requerida por este artículo, dentro de los 10 días de:
(1) Recibir de otro Estado la información sobre la condena o la inhabilitación; o
(2) La fecha de la condena, si ocurrió en el mismo Estado.
(d) Retener, durante al menos 3 años o más, en el registro del historial del conductor todas las condenas, inhabilitaciones y otras acciones por infracciones rela-cionadas con la licencia de conducir, según se requiere en el §384.231(d).
(e) Solamente los siguientes usuarios o sus agentes autorizados pueden recibir la información designada:
(1) **Estados** — Toda la información de todos los reg-istros de conductor.
(2) **Ministro de Transporte** — Toda la información de todos los registros de conductor.
(3) **Conductor** — Solamente la información rela-cionada con el registro de ese conductor.
(4) **Empresa de autotransporte o futura empresa de autotransporte** — Después de notificar al conductor, toda la información relacionada con el reg-istro de ese conductor, o aspirante a conductor.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.226 Prohibición de encubrir condenas.
El Estado no debe encubrir, posponer la imposición de una sentencia o permitir que un individuo ingrese en un programa de desviación que evitaría que la condena de un conductor por cualquier infracción de una ley de tránsito estatal o local (excepto infracciones de estacio-namiento), en cualquier tipo de vehículo automotor, aparezca en el registro del conductor, ya sea que el con-ductor haya sido condenado por una infracción cometida en el Estado donde obtuvo su licencia o en otro Estado.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.227-384.230 [Reservado]

§384.231 Cumplimiento del requisito estatal de inhabilitación.
(a) **Campo de aplicación.** Las disposiciones del §384.203, 384.206(b), 384.210, 384.213, 384.215 a 384.219, 384.221 a 384.224, y 384.231 de este capítulo se aplican al Estado que otorgó la licencia a la persona afectada por la disposición. Las disposiciones del §384.210 de este capítulo también se aplican a cualquier Estado en el cual la persona presenta una solicitud para una transferencia de la CDL.
(b) **Medida requerida.** (1) Titulare de CDL. Un Estado debe cumplir con el requisito de este capítulo de que el Estado inhabilite a una persona que tiene una CDL como mínimo, suspendiendo, revocando o cance-lando la CDL durante el período de inhabilitación apli-cable.
(2) Una persona que debe contar con una CDL. Un Estado debe cumplir con el requisito de esta sección de que el Estado inhabilite a una persona que necesita tener una CDL y que está condenada por una o más infracciones que implican la inhabilitación de acuerdo con el §383.51 de este subtítulo. Como mínimo, el Estado debe implementar la limitación a las disposi-ciones relativas al otorgamiento de licencias estipula-das en el §384.210 y los requisitos de plazos y mantenimiento de registros establecidos en los párrafos (c) y (d) de este artículo de manera de evitar que dicha persona obtenga legalmente una CDL de cualquier Estado durante el o los período(s) de inhabilitación apli-cable(s) especificado(s) en esta sección.
(c) **Plazos requeridos.** El Estado debe inhabilitar al conductor lo más expeditivamente posible.
(d) **Requisitos para el mantenimiento de regis-tros.** El Estado debe cumplir con los requisitos de la edición de octubre de 1988 del “Sistema de Información sobre Licencias de Conducir Comerciales (CDLIS) – Procedimientos estatales”, Versión 2.0, de AAMVAnet, Inc. (Incorporado por referencia, ver §384.107.) Estos requisitos incluyen el mantenimiento de aquellos regis-tros de conductor y datos de identificación del conductor en el CDLIS que la FMCSA considere necesarios para la implementación y aplicación de las inhabilitaciones requeridas por los §384.215 a 384.219, y 384.221 a 384.224 de este capítulo.
[67 RF 49762, jul. 31, 2002]

§384.232 Periodicidad requerida para los con-troles del registro.

El Estado realizará los controles del registro estable-cidos en el §384.205, 384.206, y 384.220, no antes de los 10 días anteriores a la emisión de licencias emitidas antes del 1 de octubre de 1995. Para el caso de licencias emitidas después del 30 de septiembre de 1995, el Estado realizará los controles del registro no antes de las 24 horas anteriores a la emisión de una licencia a un conductor que en ese momento no posee una CDL válida del mismo Estado, y no antes de los 10 días antes de la emisión para el resto de los conductores.

Sección C — Procedimientos para determinar el cumplimiento por parte del Estado

§384.301 Cumplimiento sustancial — requisitos generales.

(a) Para cumplir de manera sustancial con lo estipu-lado en 49 Cód. de EE.UU. 31311(a), el Estado debe satisfacer todas y cada una de las normas de la sección B de este capítulo, por medio de los efectos combinados demostrables de su legislación, regulaciones, proced-imientos y prácticas administrativas, estructuras orga-nizativas, mecanismos de control interno, asignaciones de recursos (instalaciones, equipo y personal), y prácti-cas de aplicación.

(b) Un Estado iniciará el cumplimiento sustancial de los requisitos de la sección B de este capítulo en vigencia a partir del 30 de septiembre de 2002 lo más pronto posible, pero, a menos que se lo especifique de otro modo en este capítulo, no más tarde de los tres años posteri-ores al 30 de septiembre de 2002.

[62 RF 37152, jul. 11, 1997; 67 RF 49755, jul. 31, 2002]

§384.303 [Eliminado y reservado.]

§384.305 Certificaciones estatales para los años fiscales posteriores al año 1994.

(a) **Requisito de certificación.** Antes del 1 de enero de cada año fiscal federal con posterioridad al año fiscal 1994, cada Estado revisará si cumple con este capítulo y lo certificará ante la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, según se establece en el párrafo (b) de este artículo. Un original firmado de la certificación y cuatro copias se presentarán al Director de Estado o Funcionario a cargo de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte de dicho Estado.

(b) **Contenido de la certificación.** La certificación constará de una declaración firmada por el Gobernador del Estado o por un funcionario designado por el Gober-nador. La declaración deberá expresar lo siguiente:

Yo (nombre del funcionario que certifica), (título del cargo), del Estado (Estado libre asociado) de _____, por medio de la presente certifico que el Estado (Estado libre asociado) ha cumplido de manera sustancial y con-tinua con todos los requisitos de 49 Cód. de EE.UU. 31311(a), según se definen en 49 Cód. de EE.UU. 384.301, desde [el primer día del año fiscal federal cor-riente], y no se observan cambios en la legislación, reglamentaciones o procedimientos administrativos, o en la aplicación de los mismos que podrían afectar dicho cumplimiento sustancial hasta [el último día del año fiscal federal corriente].

(Aprobado por la Oficina de Administración y Presu-puesto según número de control 2125-0542)

§384.307 Revisiones del programa de cum-plimiento del Estado organizadas por la FMCSA.

(a) **Revisiones del programa organizadas por la FMCSA.** El programa de CDL de cada Estado estará sujeto a revisión para determinar si el Estado cumple o no con el requisito general de cumplimiento sustancial en el §384.301. El Estado debe cooperar con la revisión y proporcionar cualquier información solicitada por la FMCSA.

(b) **Determinación preliminar de la FMCSA y respuesta del Estado.** Si después de la revisión se llega a una determinación preliminar que establece que el Estado no ha presentado la auto certificación anual requerida o que el Estado no satisface una o más de las normas mínimas de cumplimiento sustancial según la sección B de este capítulo, el Estado será informado de acuerdo con la situación.

(c) **Respuesta.** El Estado tendrá hasta 30 días cal-endarios para responder a la determinación preliminar. La respuesta del Estado debe explicar qué acción correc-tiva ha implementado o tiene la intención de implemen-tar para corregir las deficiencias citadas en la notificación, o de lo contrario, deberá explicar por qué la determinación preliminar de la FMCSA es incorrecta. El Estado debe presentar la documentación relativa a la acción correctiva según se lo requiera el organismo. La acción correctiva debe ser la adecuada para subsanar las deficiencias observadas en la revisión del programa y debe implementarse según un cronograma acordado mutuamente entre el organismo y el Estado. A pedido del Estado, durante este período se ofrecerá una confer-encia informal.

(d) **Determinación definitiva de la FMCSA.** Si después de revisar una respuesta a la determinación preliminar presentada a tiempo por el Estado, se realiza una determinación definitiva de que el Estado no cum-ple con la norma afectada, se le notificará al Estado la determinación definitiva. Al establecer su determi-nación final, la FMCSA considerará la acción correctiva implementada o que se planee implementar según el cronograma acordado por ambas partes.

(e) **Derecho del Estado a una revisión judicial.** Cualquier decisión adversa según este artículo tomada contra un Estado puede ser motivo para que éste solicite una revisión judicial de acuerdo con 5 Cód. de EE.UU. Título 7.

[66 RF 49872, oct. 1, 2001; 67 RF 49763, jul. 31, 2002]

§384.309 Resultados de la determinación de cum-plimiento.

(a) Se determinará que un Estado no cumple de man-era sustancial con 49 Cód. de EE.UU. 31311(a) para cualquier año fiscal en el cual:

(1) No presente la certificación según se establece en esta sección, o

(2) No cumpla con una o más de las normas enuncia-das en la sección B de este capítulo, según se establezca en una determinación definitiva emitida por la FMCSA de acuerdo con el §384.307(c).

(b) Un Estado debe cumplir de manera sustancial con 49 Cód. de EE.UU. 31311(a) para cualquier año fis-cal en el cual no sucedan ninguna de las eventualidades descriptas en el párrafo (a) de este artículo.

Sección D — Consecuencias del incumplimiento por parte del Estado

§384.401 Retención de fondos por incumplimiento.

(a) **Después del primer año de incumplimiento.** Un Estado está sujeto a las dos sanciones que se detal-lan a continuación:

(1) El primer día del año fiscal posterior al primer año de incumplimiento de dicho Estado, según este capítulo, se retendrá una suma equivalente al cinco por ciento de los fondos federales de contribución a las auto-pistas que se asignan a cualquier Estado según cada uno de los artículos 104(b)(1), (b)(3), y (b)(4) del libro 23 del Cód. de EE.UU.

(2) Los fondos otorgados a un Estado por el Pro-grama de Asistencia a la Seguridad para las Empresas de Autotransporte (MCSAP) autorizados, según el

artículo 103(b)(1) de la Ley de Mejoramiento de la Seg-uridad para las Empresas de Autotransporte de 1999 (Pub. L. 106-159; 113 Stat. 1754), se retendrán el primer día del año fiscal posterior al año fiscal en el que la FMCSA determina que el Estado no cumple de man-era sustancial con la sección B de este capítulo.
(b) Segundo año de incumplimiento y años subsigu-ientes. Un Estado está sujeto a las dos sanciones que se detallan a continuación:
(1) El primer día del año fiscal posterior al segundo año de incumplimiento por parte del Estado, o los sub-siguientes según este capítulo, se retendrá una suma equivalente al diez por ciento de los fondos federales de contribución a las autopistas que se asignan a cualquier Estado según cada uno de los artículos 104(b)(1), (b)(3), y (b)(4) del libro 23 del Cód. de EE.UU.
(2) Los fondos otorgados a un Estado por el Pro-grama de Asistencia a la Seguridad para las Empresas de Autotransporte (MCSAP) autorizados según el artículo 103(b)(1) de la Ley de Mejoramiento de la Seg-uridad para las Empresas de Autotransporte de 1999 (Pub. L. 106-159; 113 Stat. 1753), se retendrán el primer día del año fiscal posterior al año fiscal en el que la FMCSA determina que dicho Estado no ha vuelto a cumplir de manera sustancial con la sección B de este capítulo.
[67 RF 49763, jul. 31, 2002]

§384.403 Disponibilidad de fondos retenidos por incumplimiento.
(a) Los fondos federales de contribución a las auto-pistas retenidos de un Estado, según el §384.401(a)(1) o (b)(1), a partir de ese momento no estarán disponibles para ser asignados a dicho Estado.
(b) Los fondos del MCSAP retenidos de un Estado según el §384.401(a)(2) o (b)(2) permanecen disponibles hasta el 30 de junio del año fiscal en el cual fueron retenidos. Si antes del 30 de junio, el Estado presenta un documento firmado por el Gobernador o su delegado para certificaciones, y la FMCSA determina que el Estado en ese momento cumple de manera sustancial con las normas de la sección B de este capítulo, los fon-dos retenidos serán devueltos al Estado. Después del 30 de junio, los fondos no devueltos caducarán y serán asig-nados de acuerdo con el §350.313 de este subtítulo a todos los Estados que en ese momento cumplan de man-era sustancial con la sección B de este capítulo.
[67 RF 49763, jul. 31, 2002]

§384.405 Eliminación de la certificación al pro-grama estatal de CDL.
(a) **Prohibición de las actividades de emisión de CDL.** El Administrador puede prohibir a un Estado con incumplimiento sustancial, realizar cualquiera de las siguientes cuatro transacciones:
(1) Emisión de CDL iniciales.
(2) Renovación de CDL.
(3) Transferencia al Estado de CDL de otro Estado.
(4) Actualización de CDL.
(b) **Situaciones tomadas en cuenta para deter-minar la eliminación de la certificación.** Para determinar si se debe eliminar la certificación al pro-grama de CDL de un Estado con incumplimiento sus-tancial, el Administrador considerará las siguientes cinco situaciones, pero no se limitará a ellas:
(1) El sistema informático del Estado no verifica el Sistema de Información de Licencias de Conducir Com-erciales (CDLIS) y/o el Registro Nacional de Conductor (NDR), según se requiere en el §383.73 de este sub-título, al procesar las solicitudes de CDL, transferencias de CDL emitida por otro Estado, renovaciones y/o actu-alizaciones de CDL.
(2) El Estado no inhabilita a conductores acusados de cometer infracciones inhabilitantes en automotores comerciales.
(3) El Estado no informa las condenas aplicadas a conductores de otro Estado al Estado donde el conductor obtuvo la licencia.
(4) El Estado no administra adecuadamente las pruebas de conocimiento y/o idoneidad a los solicitantes de CDL o conductores.
(5) El Estado no presenta un plan de acciones correc-tivas para solucionar una deficiencia de cumplimiento sustancial, o no implementa un plan de acciones correc-tivas dentro del plazo acordado.
(c) **Norma a seguir para considerar las defi-ciencias.** Las deficiencias descriptas en el párrafo (b) de este artículo deben afectar una cantidad sustancial de solicitantes de CDL o de conductores.
(d) **Eliminación de la certificación: determi-nación preliminar.** Si el Administrador descubre que un Estado no cumple de manera sustancial con la sec-ción B de este capítulo, de acuerdo con lo que indican los factores especificados en el ß384.405(b), entre otras cosas, la FMCSA informará al Estado que ha realizado una determinación preliminar de incumplimiento y que por consiguiente el Estado puede perder la certificación de su programa de CDL. Cualquier respuesta por parte del Estado, ya sean alegatos de hecho o de derecho, o un plan para corregir el incumplimiento, debe presentarse dentro de los 30 días después de recibir la determi-nación preliminar.
(e) **Eliminación de la certificación: determi-nación definitiva.** Si después de considerar todo el material presentado por el Estado en respuesta a la determinación preliminar de la FMCSA, el Administra-dor decide que existe un incumplimiento sustancial que justifica la eliminación de la certificación del programa de CDL, emitirá una orden de eliminación de la certifi-cación que prohíbe al Estado emitir CDL hasta que el Administrador determine que se han corregido las situ-aciones que causaron la eliminación de la certificación.
(f) **Restitución de la certificación a un Estado.** El Gobernador del Estado que perdió la certificación, o su representante designado, debe presentar una certifi-cación o documentación de que se ha corregido la situ-ación que causó la eliminación de la certificación. Si la FMCSA determina que la condición que causó la elimi-nación de la certificación se ha corregido de modo satis-factorio, el Administrador emitirá una orden de restitución de la certificación. La orden también incluirá todas aquellas condiciones que deben cumplirse para poder comenzar a emitir CDL en el Estado.
(g) **Derecho del Estado a una revisión judicial.** Cualquier decisión adversa según este artículo tomada contra un Estado puede ser motivo para que éste solicite una revisión judicial de acuerdo con 5 Cód. de EE.UU. Título 7.
(h) **Validez de CDL emitidas anteriormente.** Una CDL emitida por un Estado con anterioridad a la fecha en que se le prohíbe al Estado emitir CDL de acuerdo con las disposiciones del párrafo (a) de este artículo, permanecerá en vigencia hasta la fecha de ven-cimiento establecida.
[67 RF 49763-49764, jul. 31, 2002]

§384.407 Fondos de emergencia para CDL.
La FMCSA puede otorgar hasta $1.000.000 por Estado de fondos recaudados según 49 Cód. de EE.UU. 31107(a), para ayudar a aquellos Estados cuyos progra-mas de CDL no logren cumplir con los requisitos de la sección B de este capítulo, cuando la FMCSA determine que están realizando un esfuerzo de buena fe para cum-plir con dichos requisitos.

[67 RF 49764, jul. 31, 2002]

CAPÍTULO 385 — PROCEDIMIENTOS DE APTITUD DE SEGURIDAD

Sección A — Generalidades

§385.1 Objetivo y alcance.
§385.3 Definiciones.
§385.5 Norma de aptitud de seguridad.
§385.7 Factores a tomar en cuenta para determinar una calificación de seguridad.
§385.9 Determinación de una calificación de seguridad.
§385.11 Notificación de la determinación sobre la aptitud de seguridad.
§385.13 Empresas de autotransporte con calificación insatisfactoria; prohibición de transporte; no reunir los requisitos para ejecutar contratos federales.
§385.14 Empresas de autotransporte, agentes, y agentes de carga morosos en el pago de sanciones civiles: prohibición para transportar.
§385.15 Revisión administrativa.
§385.17 Cambio de la calificación de seguridad de acuerdo con las acciones correctivas.
§385.19 Información sobre aptitud de seguridad

Sección B — Sistema de control de seguridad para empresas de transporte con domicilio legal en México.

§385.101 Definiciones.
§385.103 Sistema de control de seguridad
§385.105 Medida perentoria.
§385.107 La auditoría de seguridad
§385.109 La revisión de cumplimiento
§385.111 Suspensión y cancelación del registro de empresas de transporte con domicilio legal en México
§385.113 Revisión administrativa.
§385.115 Cómo volver a solicitar el registro provisorio.
§385.117 Duración del sistema de control de seguridad.
§385.119 Campo de aplicación de los procedimientos para
determinar la aptitud de seguridad y exigir el cumplimiento de las normas.

Sección C — Certificación de los Auditores de Seguridad,Investigadores de Seguridad e Inspectores de Seguridad.

§385.201 ¿Quién está habilitado para realizar una revisión a una empresa de autotransporte?
§385.203 ¿Cuáles son los requisitos para obtener y mantener una certificación?
§385.205 Si una persona pierde su certificación, ¿cómo puede volver a obtenerla?

Sección D — Programa de Aseguramiento de Seguridad para nuevas empresas participantes*

§385.301 ¿Qué debe hacer una empresa de autotransporte antes de comenzar a funcionar en forma interestatal?
§385.303 ¿Cómo se registra una empresa de autotransporte ante la FMCSA?
§385.305 ¿Qué sucede después de que la FMCSA recibe una solicitud para registrar una nueva empresa participante?
§385.307 ¿Qué sucede después de que una empresa de autotransporte comienza a funcionar como nueva empresa participante?
§385.309 ¿Cuál es el propósito de la auditoría de seguridad?
§385.311 ¿En qué consistirá la auditoría de seguridad?
§385.313 ¿Quién realizará la auditoría de seguridad?
§385.315 ¿Dónde se realizará la auditoría de seguridad?
§385.317 ¿ El resultado de una auditoría de seguridad traerá aparejado que la FMCSA emita una determinación de aptitud de seguridad?
§385.319 ¿Qué sucede una vez finalizada la auditoría de seguridad?
§385.321 ¿Qué fallas en las prácticas para el manejo de seguridad descubiertas por la auditoría de seguridad darán como resultado que se envíe una notificación a la nueva empresa participante de que su registro de nueva empresa participante ante el Ministerio de Transporte de EE.UU. (DOT) será cancelado
§385.323 ¿Puede la FMCSA extender el plazo estipulado en el §385.319(c) para que una nueva empresa participante implemente las medidas tendientes a corregir sus prácticas para el manejo de la seguridad?
§385.325 ¿Qué sucede una vez que una nueva empresa participante ha sido notificada según lo estipulado en el §385.319 (c) para tendientes a corregir sus prácticas para el manejo de implementar las medidas la seguridad?
§385.327 ¿Qué sucede cuando una nueva empresa participante recibe una notificación según lo estipulado en el §385.319 (c) donde se le informa que su registro de nueva empresa participante será cancelado y cree que la FMCSA cometió un error en dicha determinación?
§385.329 ¿Puede una nueva empresa participante cuyo registro ante el Ministerio de Transporte de EE.UU. (DOT) hasido cancelado y su actividad catalogada fuera de servicio (OOS), volver a presentar una solicitud?
§385.331 ¿Qué sucede si una nueva empresa participante circula en un CMV después de haber recibido una orden por la que su funcionamiento interestatal queda catalogado OOS?
§385.333 ¿Qué sucede una vez cumplido el período de control de seguridad de 18 meses?
§385.335 Si la FMCSA realiza una revisión de cumplimiento a una nueva empresa participante, ¿también estará sujeta a una auditoría de seguridad?
§385.337 ¿Qué sucede si una nueva empresa participante se niega a permitir que se realice una auditoría de seguridad sobre su funcionamiento?

Apéndice A — Explicación de los criterios de evaluación de la auditoría de seguridad
Apéndice B — Explicación del proceso de calificación de la seguridad

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 113, 504, 521(b), 5113, 31136, 31144, 31148, y 31502; y 49 Código de Regula-ciones Federales (CRF) 1.73.

Sección A — Generalidades

§385.1 Objetivo y alcance.

(a) Este capítulo establece los procedimientos de la FMCSA para determinar la aptitud de seguridad de las empresas de autotransporte, para asignar calificaciones de seguridad, para ordenar a las empresas de autotransporte que tomen medidas correctivas cuando sea necesario y para prohibir que las empresas que reciben una calificación de seguridad "insatisfactoria" tengan un CMV en circulación.

(b) Este capítulo establece el programa de aseg-uramiento de seguridad que debe observar una nueva empresa de autotransporte que aspira a conseguir el registro ante la FMCSA para funcionar en forma interestatal. También describe las consecuencias que sobrevendrán si la nueva empresa participante no mantiene los controles básicos y adecuados para el manejo de la seguridad.

(c) Las disposiciones de este capítulo se aplican a todas las empresas de autotransporte sujetas a los req-uisitos de este subtítulo, excepto las empresas privadas no comerciales de autotransporte de pasajeros.

[56 RF 40805, agosto 16, 1991; 65 RF 50934, agosto 22, 2000; 67 RF 31983, mayo 13, 2002]

Reglamentaciones o requisitos de seguridad aplicables significa 49 CRF Sublibro B, Título III, Sub-título B, Reglamentaciones federales de seguridad para las empresas de autotransporte; y 49 CRF Sublibro B, Título I, Subtítulo C, Reglamentaciones sobre materi-ales peligrosos.

CMV es la sigla en inglés para referirse a un vehículo automotor comercial tal como se define en el §390.5 de este subtítulo.

Los vehículos automotores comerciales tendrán el mismo significado que el descripto en el §390.5 de este subtítulo.

FMCSA es la sigla en inglés para referirse a la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte.

FMCSRs es la sigla en inglés para referirse a las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (49 CRF, capítulos 350-399).

HMRs es la sigla en inglés para referirse a las Reglamentaciones sobre Materiales Peligrosos (49 CRF capítulos 100-178).

Nueva empresa participante se refiere a una empresa de autotransporte que no tiene su domicilio legal en México y que solicita un número de identifi-cación al Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) con el propósito de comenzar a funcionar en el comercio interestatal.

Registro de nueva empresa participantees el registro (número del Min. de Transp. de EE.UU.) otor-gado a una nueva empresa participante antes de que pueda comenzar a funcionar en forma interestatal durante un período de control de 18 meses. Dentro de los 18 meses posteriores a la recepción del número de registro del Min. de Transp. de EE.UU., se deberá real-izar una auditoría de seguridad sobre el funcionamiento de una nueva empresa participante, en la cual deberá concluirse que la misma cuenta con los controles básicos y adecuados para el manejo de la seguridad para contin-uar funcionando en el comercio interestatal hasta con-cluir el período de 18 meses.

Accidente evitable por parte de la empresa de autotransporte, significa un accidente (1) que involucró a un vehículo automotor comercial, y (2) que podría hab-erse prevenido de no haber sido por una acción, o falta de acción, por parte de la empresa de autotransporte o del conductor.

Revisiones. A los fines de este capítulo:

(1) **Revisión de cumplimiento** significa un exa-men in-situ del funcionamiento de las empresas de autotransporte, como por ejemplo las horas de servicio de los conductores, mantenimiento e inspección, ido-neidad del conductor, requisitos para la obtención de una licencia de conducir comercial, responsabilidad financiera, accidentes, materiales peligrosos, y otros regis-tros de seguridad y transporte para determinar si una empresa de autotransporte cumple con la norma de aptitud de seguridad. Una revisión de cumplimiento puede realizarse a raíz de una solicitud para cambiar una calificación de seguridad, para investigar posibles infracciones a las reglamentaciones de seguridad por parte de las empresas de autotransporte, o para investi-gar quejas u otra evidencia de infracciones de segu-ridad. La revisión de cumplimiento puede tener como resultado el comienzo de una acción de aplicación.

(2) **Auditoría de seguridad** es un examen del fun-cionamiento de una empresa de autotransporte para proporcionar asistencia educativa y técnica sobre seguridad y los requisitos de funcionamiento de las FMCSRs y HMRs aplicables, y para reunir información crítica sobre seguridad para hacer una evaluación del desem-peño de la seguridad y de los controles básicos para el manejo de la seguridad de la empresa de transporte. Las auditorías de seguridad no dan como resultado cal-ificaciones de seguridad.

(3) **Controles para el manejo de la seguridad** son los sistemas, programas de políticas, prácticas y procedimientos utilizados por una empresa de autotransporte para asegurar el cumplimiento de las reglamentaciones de seguridad y materiales peligrosos aplicables para asegurar el movimiento seguro de pro-ductos y pasajeros a través del sistema de transporte y para reducir el riesgo de accidentes en autopistas e inci-dentes con materiales peligrosos que devengan en vícti-mas mortales, lesiones y daños a la propiedad.

Calificaciones de seguridad: (1) **Calificación de seguridad satisfactoria** significa que una empresa de autotransporte tiene disponibles y funcionando los con-troles para el manejo de la seguridad adecuados para cumplir con la norma de aptitud de seguridad descripta en el §385.5. Los controles para el manejo de la segu-ridad se consideran adecuados si son los apropiados para el tamaño y tipo de actividades de la empresa de autotransporte en particular.

(2) **Calificación de seguridad condicional** sig-nifica que una empresa de autotransporte no cuenta con los controles para el manejo de la seguridad adecuados para asegurar el cumplimiento de la norma de aptitud de seguridad que podría tener como resultado los inci-dentes descriptos en el §385.5, de la (a) a la (k).

(3) **Calificación de seguridad insatisfactoria** significa que una empresa de autotransporte no cuenta con los controles para el manejo de la seguridad adecuados para asegurar el cumplimiento de la norma de apti-tud de seguridad, lo cual ha dado como resultado que se produzcan los incidentes descriptos en el §385.5, de la (a) a la (k).

(4) **Empresa de transporte no calificada** sig-nifica que la FMCSA no otorgó ninguna calificación de seguridad a la empresa de autotransporte.

[53 RF 50968, dic. 19, 1988, según enmienda 56 RF 40805, ago. 16, 1991; 62 RF 60042, nov. 6, 1997; 67 RF 12779, mar. 19, 2002]

§385.5 Norma de aptitud de seguridad.

La calificación de seguridad satisfactoria se basa en el grado de cumplimiento de la norma de aptitud de seguridad para las empresas de autotransporte. Para cumplir con la norma de aptitud de seguridad, la empresa de autotransporte deberá demostrar que cuenta con los controles adecuados para el manejo de seguridad y que los mismos funcionan en forma eficaz para asegurar el cumplimiento aceptable de los requisi-tos de seguridad aplicables para reducir el riesgo aso-ciado con:

(a) Infracciones a la norma para licencias de con-ducir comerciales (Capítulo 383),

(b) Niveles inadecuados de responsabilidad finan-ciera (Capítulo 387),

(c) El uso de conductores no habilitados (Capítulo 391),

(d) Uso y conducción inapropiada de los vehículos automotores (Capítulo 392),

(e) Circulación de vehículos inseguros en las autopis-tas (Capítulo 393),
(f) No mantener los registros de accidentes y copias de los informes de accidentes (Capítulo 390),
(g) Utilización de conductores fatigados (Capítulo 395),
(h) Inspección, reparación y mantenimiento inadec-uado de los vehículos (Capítulo 396),
(i) Infracciones de las normas de transporte de mate-riales peligrosos, conducción y estacionamiento (Capítulo 397),
(j) Infracción de las reglamentaciones sobre materi-ales peligrosos (Capítulos 170 a 177), y
(k) Accidentes de vehículos automotores e incidentes con materiales peligrosos.
[53 RF 50968, dic. 19, 1988, según enmienda 58 RF 33776, junio 21, 1993]

§385.7 Factores a tomar en cuenta para determi-nar una calificación de seguridad.
Los factores a tomar en cuenta para determinar la aptitud de seguridad y asignar una calificación de segu-ridad incluyen información de revisiones de seguridad, revisiones de cumplimiento y cualquier otra infor-mación. Los factores pueden incluir todos o algunos de los siguientes:
(a) La suficiencia de los controles para el manejo de la seguridad. La suficiencia de los controles puede cues-tionarse si se observa que su grado de formalización, automatización, etc. se encuentra muy por debajo de la norma para empresas de transporte similares. Un número de infracciones, accidentes o incidentes consid-erablemente mayor que lo normal para empresas de transporte similares representarán una fuerte eviden-cia de que los controles de manejo no son los adecuados, o bien no están funcionando correctamente.
(b) Frecuencia y gravedad de las infracciones de las regulaciones.
(c) Frecuencia y gravedad de las infracciones de las regulaciones por parte del conductor/vehículo identifi-cadas en inspecciones camineras.
(d) Cantidad y frecuencia de infracciones de la califi-cación de conductor/vehículo fuera de servicio.
(e) Aumento o disminución en tipos similares de infracciones de las regulaciones descubiertas durante revisiones de seguridad o de cumplimiento.
(f) Frecuencia de accidentes, incidentes con materi-ales peligrosos, tasa de accidentes por cada un millón seiscientos nueve mil kilómetros, tasa de accidentes prevenibles por cada un millón seiscientos nueve mil kilómetros, y otros indicadores de accidentes, y si estos indicadores de accidentes e incidentes han mejorado o empeorado con el paso del tiempo.
(g) La cantidad y gravedad de las infracciones a las leyes, reglamentaciones, normas y órdenes estatales de seguridad aplicables a los vehículos automotores comer-ciales y a la seguridad de las empresas de autotrans-porte que son compatibles con leyes, reglamentaciones, normas y órdenes federales.
[53 RF 50968, dic. 19, 1988, según enmienda 58 RF 33776, junio 21, 1993]

§385.9 Determinación de una calificación de segu-ridad.
(a) Después de realizar una revisión de cum-plimiento sobre el funcionamiento de una empresa de autotransporte, la FMCSA utilizará los factores descriptos en el §385.7, que se calculan según la Metod-ología para la Calificación de Aptitud de Seguridad expuesta en el apéndice B de este capítulo, y determi-nará si el funcionamiento actual de la empresa de autotransporte concuerda con la norma de aptitud de seguridad expuesta en el §385.5. De acuerdo con ello, asignará a la empresa una calificación de seguridad.
(b) A menos que específicamente se disponga de otro modo en este capítulo, la empresa de autotransporte recibirá una calificación de seguridad dentro de los 30 días posteriores a la realización de la revisión de cum-plimiento.
[62 RF 60042, nov. 16, 1997]

§385.11 Notificación de la determinación sobre la aptitud de seguridad.
(a) La FMCSA notificar'a por escrito a la empresa de autotransporte la calificación de seguridad que surja como resultado de la revisión de cumplimiento tan pronto como sea posible, pero no más allá de los 30 días posteriores a la revisión. La notificación tendrá la forma de una carta emitida por las oficinas centrales de la FMCSA e incluirá una lista de deficiencias en el cum-plimiento de las FMCSR y HMR que la empresa de autotransporte debe corregir.
(b) Si la calificación de seguridad es "satisfactoria" o mejora una calificación de seguridad "insatisfactoria" anterior, se considerará definitiva y entrará en vigencia en la fecha de la notificación.
(c) En todos los demás casos, se emitirá una notifi-cación con la calificación de seguridad propuesta. Esta calificación de seguridad será definitiva una vez cumpli-dos los siguientes plazos:
(1) Para empresas de autotransporte que transpor-tan materiales peligrosos en cantidades que requieren señalización, o que transportan pasajeros en CMV — 45 días después de la fecha de notificación.
(2) Para todas las demás empresas de autotrans-porte que circulan con CMV — 60 días después de la fecha de notificación.
(d) Una calificación de seguridad propuesta "insatis-factoria" es una notificación enviada a la empresa de autotransporte en la que se informa que la FMCSA ha determinado en forma preliminar que la empresa "no está apta" para continuar funcionando en el comercio interestatal, y que si al cabo de 45 o 60 días no se han efectuado las mejoras de seguridad necesarias, se impondrán las prohibiciones contenidas en el §385.13.
(e) Una empresa de autotransporte puede solicitar a la FMCSA que realice una revisión administrativa de una calificación de seguridad propuesta o definitiva. El proceso y los plazos límite se describen en el §385.15.
(f) Una empresa de autotransporte puede solicitar un cambio en una calificación de seguridad propuesta o definitiva de acuerdo con las acciones correctivas imple-mentadas. El proceso y los plazos límite se describen en el §385.17.
[56 RF 40806, ago. 16, 1991; 62 RF 60042, nov. 6, 1997; 65 RF 50934, ago. 22, 2000]

§385.13Empresas de autotransporte con califi-cación insatisfactoria; prohibición de trans-porte; no reunir los requisitos para ejecutar contratos federales.
(a) Por lo general, una empresa de autotransporte calificada "insatisfactoria" tiene prohibido circular en un CMV. La FMCSA provee información sobre las empre-sas de autotransporte, incluso su calificación de segu-ridad más reciente, en In ter net *http:// www.safersys.org*, o por te léfo no al número (800) 832-5660.
(1) Las empresas de autotransporte que transportan materiales peligrosos en cantidades que requieren señalización, y las que transportan pasajeros en un CMV, tienen prohibido circular en un CMV a partir del 46to. día después de fecha de la notificación de califi-cación propuesta "insatisfactoria" enviada por la FMCSA.
(2) Todas las demás empresas de autotransporte cal-ificadas a partir de revisiones concluidas el o a partir del 20 de noviembre de 2000, tienen prohibido

circular en un CMV a partir del 61er. día después de la fecha de la notificación de calificación propuesta “insatisfactoria” enviada por la FMCSA. Si la FMCSA determina que la empresa de autotransporte está realizando un esfuerzo de buena fe para mejorar su aptitud de seguridad, la FMCSA puede autorizar a la empresa a funcionar durante un máximo de 60 días adicionales.
(b) Un organismo federal no debe utilizar una empresa de autotransporte calificada “insatisfactoria” para transportar pasajeros en un CMV opara transpor-tar materiales peligrosos en cantidades que requieren señalización.
(c) Un organismo federal no debe utilizar una empresa de autotransporte para transporte de otro en CMV si dicha empresa de transporte tiene una califi-cación “insatisfactoria” que haya entrado en vigencia el 22 de enero de 2001, o con posterioridad a esa fecha.
(d) **Sanciones.** Si una calificación de seguridad pro-puesta “insatisfactoria” pasa a ser definitiva, la FMCSA emitirá una orden para que sus operaciones inter-estatales queden fuera de servicio. Cualquier empresa de autotransporte que circule en un CMV e infrinja este artículo estará sujeta a las disposiciones de sanciones detalladas en 49 Cód. de EE.UU. 521(b).
[56 RF 40806, agosto 16, 1991; 60042- 62 RF 60043, nov. 6, 1997; 65 RF 50934, agosto 22, 2000]

§385.14 Empresas de autotransporte, agentes, y agentes de carga morosos en el pago de sanci-ones civiles: prohibición para transportar.
(a) El propietario o conductor de un CMV que no haya pagado las sanciones civiles impuestas por la FMCSA, o que no respete un plan de pagos, puede recibir la prohibición de circular en un CMV en el comercio interestatal bajo 49 CRF 386.83.
(b) Un agente, agente de carga o empresa de autotransporte que alquila sus unidades que no haya pagado las sanciones civiles impuestas por la FMCSA, o que no respete un plan de pagos, puede recibir una pro-hibición de operar en el comercio interestatal y su regis-tro puede ser suspendido según lo estipulado en 49 CRF 386.84.
[65 RF 78427, dic. 15, 2000]

§385.15 Revisión administrativa.
(a) Una empresa de autotransporte puede solicitar a la FMCSA que realice una revisión administrativa si considera que la FMCSA ha cometido un error al asig-nar la calificación de seguridad propuesta de acuerdo con el **§385.15**(c) o la calificación de seguridad definitiva de acuerdo con el §385.11(b).
(b) La solicitud elevada por la empresa de autotrans-porte debe explicar el error que considera que la FMCSA cometió al emitir la calificación de seguridad. La empresa de autotransporte debe incluir una lista de todas las cues-tiones de hecho y procedimiento en disputa, y cualquier información o documento que sustente su argumento.
(c) La empresa de autotransporte debe enviar su solicitud por escrito al Oficial Principal de Seguridad de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, 400 Seventh Street, SW., Washington DC 20590.
(1) Si una empresa de autotransporte ha recibido una notificación con una calificación de seguridad pro-puesta “insatisfactoria”, deberá enviar su solicitud dentro de los 15 días a partir de la fecha de la notificación. Este plazo permitirá a la FMCSA emitir una decisión por escrito antes de que las prohibiciones descriptas en el §385.13 (a)(1) y (2) entren en vigencia. Si no se pre-senta el pedido dentro del este plazo de 15 días, puede que la FMCSA se vea imposibilitada para emitir una decisión definitiva antes de que dichas prohibiciones entren en vigencia.
(2) Una empresa de autotransporte debe efectuar una solicitud de revisión administrativa dentro de los 90 días de la fecha de emisión de la calificación de seguridad propuesta según el §385.11 (c), o de la calificación de seguridad definitiva según el §385.11(b) o dentro de los 90 días después del rechazo a una solicitud de cam-bio en la calificación según el §385.17(i).
(d) La FMCSA puede pedir a la empresa de autotransporte que envíe información adicional y asista a una conferencia para tratar la calificación de segu-ridad. Si la empresa de autotransporte no envía la infor-mación solicitada o no se presenta a la conferencia, la FMCSA puede desestimar la solicitud de revisión.
(e) Una vez realizada la revisión administrativa, la FMCSA notificará su decisión por escrito a la empresa de autotransporte. La FMCSA finalizará su revisión:
(1) Dentro de los 30 días después de recibir una solic-itud de una empresa de autotransporte de materiales peligrosos o de pasajeros que ha recibido una calificación de seguridad propuesta o definitiva “insatisfactoria”.
(2) Dentro de los 45 días después de recibir una solic-itud de cualquier otra empresa de autotransporte que ha recibido una calificación de seguridad propuesta o definitiva “insatisfactoria”.
(f) La decisión constituye la decisión definitiva de la agencia.
(g) Cualquier empresa de autotransporte puede solicitar un cambio de calificación de acuerdo con las disposiciones enunciadas en el §385.17.
[56 RF 40806, ago. 16, 1991; 62 RF 60043, nov. 6, 1997; 65 RF 50935, ago. 22, 2000]

§385.17 Cambio de la calificación de seguridad de acuerdo con las acciones correctivas.
(a) Una empresa de autotransporte que ha imple-mentado acciones para corregir las deficiencias que originaron la calificación propuesta o definitiva “condi-cional” o “insatisfactoria” puede solicitar un cambio de la calificación en cualquier momento.
(b) La empresa de autotransporte debe presentar esta solicitud por escrito ante el Centro de Servicio de la FMCSA correspondiente a la zona geográfica donde la empresa tiene su centro principal de negocios. Las direcciones y límites geográficos de los Centros de Ser-vicios están incluidos en el §390.27 de este título.
(c) La empresa de autotransporte debe fundamentar su solicitud con evidencia de que ha implementado acciones correctivas y de que su funcionamiento actual cumple con las normas de seguridad y factores especifi-cados en el §385.5 y 385.7. La solicitud debe incluir una descripción escrita de las medidas correctivas imple-mentadas y otra documentación que la empresa de transporte desee que la FMCSA tome en consideración.
(d) La FMCSA tomará una determinación definitiva respecto a la solicitud de cambio teniendo en cuenta la documentación que la empresa de autotransporte pre-sente y cualquier otra información adicional relevante.
(e) La FMCSA realizará revisiones de las solicitudes presentadas por las empresas de autotransporte que recibieron una calificación de seguridad propuesta o definitiva “insatisfactoria” dentro de los siguientes pla-zos después de haber recibido dichas solicitudes:
(1) Dentro de los 30 días en el caso de empresas de autotransporte que transportan pasajeros en CMVs o cantidades de materiales peligrosos que requieren señalización.
(2) Dentro de los 45 días para todas las demás empresas de autotransporte.
(f) La presentación de una solicitud de cambio de una calificación de seguridad propuesta o definitiva bajo este artículo no suspende el plazo de 45 días especifi-cado en el §385.13(a)(1) para las empresas de autotrans-porte que transportan pasajeros o materiales peligrosos. Si la empresa de autotransporte ha presen-tado evidencia de que ha implementado acciones correc-tivas de acuerdo con este artículo, y la FMCSA no puede tomar una determinación definitiva dentro del plazo de 45 días, la FMCSA tiene, a su discreción, la facultad de extender en hasta 10 días el plazo antes de que la califi-cación de seguridad

propuesta sea definitiva.
(g) Si la FMCSA determina que la empresa de autotransporte con una calificación propuesta “insatis-factoria” (excepto aquellas que transportan pasajeros en CMVs o cantidades de materiales peligrosos que requieren señalización) está haciendo un esfuerzo de buena fe para mejorar su situación con respecto a la seguridad, la FMCSA puede autorizarla a continuar funcionando en el comercio interestatal hasta 60 días adicionales posteriores al plazo de 60 días especificado en la calificación propuesta,. Este plazo adicional comenzaría a partir del 61er. día a partir de la fecha de la notificación de la calificación propuesta “insatisfacto-ria”.
(h) Si la FMCSA determina que la empresa de autotransporte ha implementado las acciones correcti-vas requeridas y que su funcionamiento actual cumple con la norma de seguridad y los factores especificados en el §385.5 y 385.7, la agencia notificará por escrito a la empresa de autotransporte su calificación de seguridad mejorada.
(i) Si la FMCSA determina que la empresa de autotransporte no ha implementado todas las acciones correctivas requeridas o que su funcionamiento actual no cumple con la norma de seguridad y factores especi-ficados en el §385.5 y 385.7, la agencia se lo notificará por escrito a la empresa de autotransporte.
(j) Toda empresa de autotransporte cuya solicitud de cambio resulte rechazada de acuerdo con el párrafo (i) de este artículo, puede solicitar una revisión adminis-trativa de acuerdo con las disposiciones contenidas en el §385.15. La empresa de autotransporte debe presentar la solicitud dentro de los 90 días de recibido el rechazo a la solicitud de cambio en la calificación. Si la calificación propuesta es definitiva, permanecerá en vigencia durante cualquier revisión administrativa.
[56 RF 40806, ago. 16, 1991; 62 RF 60043, nov. 6, 1997; 65 RF 50935, ago. 22, 2000]

§385.19 Información sobre aptitud de seguridad.
(a) Las calificaciones definitivas se pondrán a dis-posición de otros organismos federales y estatales por escrito, telefónicamente o mediante acceso remoto por computadora.
(b) La calificación definitiva de seguridad de una empresa de autotransporte estará a disposición del público toda vez que se la solicite. Toda persona que solicite la calificación asignada a una empresa de autotransporte deberá proporcionar a la FMCSA el nombre de la empresa, la dirección de la oficina princi-pal, y, si lo conoce, el número del Min. de Transp. de EE.UU. (DOT) o el número de expediente ICC MC, si existiera.
(c) Las solicitudes deberán presentarse ante la Ofi-cina de Análisis de Datos y Sistemas de Información (MC RIS), Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, 400 Seventh Street, SW., Washington, D.C. 20590. La información también puede encontrarse en el sitio Web del Sistema de Registro Electrónico de Seguridad y Aptitud (SAFER): *http://www.safersys.org*.
(d) Las solicitudes efectuadas telefónicamente al (800) 832-5660 recibirán una respuesta oral.
[RF 56 51344, oct. 11, 1991; RF 62 60043, nov. 6, 1997]

Sección B — Sistema de control de seguridad para empresas de trans-porte con domicilio legal en México.
§385.101 Definiciones.
Revisión de cumplimiento significa una revisión de cumplimiento según lo especificado en el §385.3 de este capítulo.
Certificado provisorio de registro significa el registro que según el §368.6 de este subtítulo, la FMCSA otorga a una empresa de autotransporte con domicilio legal en México para proporcionar transporte interestatal de bienes dentro de EE.UU. solamente den-tro de los municipios a lo largo de la frontera entre EE.UU. y México y en las zonas comerciales de dichos municipios. Es provisorio porque será cancelado si el titular del registro no demuestra que está aplicando controles básicos para el manejo de la seguridad durante el período de control de seguridad establecido en esta sección.
Autorización provisoria para funcionar sig-nifica el registro que según el §365.507 de este sub-título, la FM CSA otorga a una e m presa de autotransporte con domicilio legal en México para pro-porcionar transporte interestatal dentro de EE.UU. más allá de los municipios a lo largo de la frontera entre EE.UU. y México y de las zonas comerciales de dichos municipios. Es provisoria porque será cancelada si el titular del registro no recibe una calificación de segu-ridad satisfactoria después de efectuada la revisión de cumplimiento que se llevará a cabo durante el período de control de seguridad establecido en esta sección.
Auditoría de seguridad es un examen del funcio-namiento de una empresa de autotransporte, cuyo fin es proporcionar asistencia educativa y técnica sobre segu-ridad y los requisitos de funcionamiento de las FMCSRs y HMRs aplicables, y reunir datos críticos sobre segu-ridad para hacer una evaluación de desempeño de la seguridad y de los controles básicos para el manejo de la seguridad de la empresa de transporte. Las auditorías de seguridad no originan calificaciones de seguridad.
[RF 67 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.103 Sistema de control de seguridad
(a) **Generalidades.** Toda empresa de transporte con domicilio legal en México y que funcione en EE.UU. estará sujeta a un programa de vigilancia para contro-lar el cumplimiento de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSRs), las Normas Federales de Seguridad para los Automotores (FMVSSs) y las Reglamentaciones sobre Materiales Peligrosos (HMR).
(b) **Control caminero.** Toda empresa de transporte con domicilio legal en México que reciba una autoriza-ción provisoria para funcionar o un certificado proviso-rio de registro, estará sujeta a un control intensivo mediante frecuentes inspecciones camineras.
(c) **Calcomanía de la Alianza para la Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA).** Toda empresa de transporte con domicilio legal en México que reciba autorización provisoria para funcionar de acuerdo con el capítulo 365 de este subtítulo, debe llevar en cada uno de los vehículos comerciales con los que circule en EE.UU. una calcomanía actualizada como prueba de haber pasado satisfactoriamente una inspección real-izada por un inspector de la CVSA.
(d) **Auditoría de seguridad.** La FMCSA realizará una auditoría de seguridad a la empresa de transporte con domicilio legal en México dentro de los 18 meses posteriores a haberle otorgado un certificado provisorio de registro según el capítulo 368 de este subtítulo.
(e) **Revisión de cumplimiento.** La FMCSA real-izará una revisión de cumplimiento a la empresa de transporte con domicilio legal en México dentro de los 18 meses posteriores a haberle otorgado una autoriza-ción provisoria para funcionar según el capítulo 365 de este subtítulo.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.105 Medida perentoria.
(a) Una empresa de transporte con domicilio legal en México que cometa cualquiera de las siguientes infrac-ciones identificadas a través de inspecciones camineras, o cualquier otro medio, puede estar sujeta a una audi-toría de seguridad o revisión de cumplimiento perento-ria, o se le puede solicitar que responda por escrito demostrando la implementación de la acción correctiva:

(1) Usar conductores que no cuenten con, o que no tengan con ellos, una Licencia Federal de Conductor válida. No son válidas las Licencias Federales de Conductor falsificadas, canceladas, vencidas o a las que les falta una aprobación requerida.
(2) Circular con vehículos que hayan sido puestos fuera de servicio por infracciones a los Criterios Norma-tivos Norteamericanos para poner vehículos y/o conduc-tores Fuera de Servicio de la CVSA, sin hacerles las reparaciones necesarias.
(3) Estar involucrada, por acción u omisión de la empresa, en un incidente con materiales peligrosos den-tro de EE.UU. que comprenda:
(i) Una cantidad controlada para transportar en autopista de un material Clase 7 (radioactivo) tal como se define en el §173.403 de este libro;
(ii) Cualquier cantidad de explosivo Clase 1, División 1.1, 1.2 o 1.3 tal como se define en el §173.50 de este libro; o
(iii) Cualquier cantidad de un material Zona A o B cuya inhalación represente peligro de envenenamiento tal como se define en el §173.115, 173.132, o 173.133 de este libro.
(4) Estar involucrada, por acción u omisión de la empresa, en dos o más incidentes con materiales peli-grosos dentro de EE.UU. y que involucren cualquier material peligroso que no esté incluido en el párrafo (a)(3) de este artículo y definido en el título I de este libro.
(5) Usar un conductor cuya prueba de consumo de sustancias controladas o alcohol resulta positiva, o que se niegue a realizarse las pruebas requeridas de consumo de sustancias controladas o alcohol.
(6) Circular dentro de EE.UU. con un automotor que no cuente con el seguro requerido por el capítulo 387 de este título.
(7) Tener una tasa de conductores o vehículos fuera de servicio del 50 por ciento o superior, sobre la base de por lo menos tres inspecciones realizadas dentro de un período de 90 días consecutivos.
(b) No responder a la exigencia de una agencia de presentar una respuesta escrita que demuestre la acción correctiva implementada dentro de los 30 días, tendrá como resultado la suspensión de la autorización provisoria para funcionar o del certificado provisorio de registro de la empresa de transporte hasta tanto no envíe a la FMCSA una prueba que demuestre la imple-mentación de medidas correctivas.
(c) Una respuesta satisfactoria a una exigencia escrita para la implementación de medidas correctivas no libera a la empresa de transporte del requisito de someterse a una auditoría de seguridad o revisión de cumplimiento, según sea apropiado, durante el período de registro provisorio.
[RF 67 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.107 La auditoría de seguridad
(a) Los criterios empleados en una auditoría de seg-uridad para determinar si una empresa de transporte con domicilio legal en México pone en práctica los con-troles básicos necesarios para el manejo de la seguridad se especifican en el Apéndice A de este capítulo.
(b) Si a partir de la auditoría de seguridad, la FMCSA determina que la empresa de transporte con domicilio legal en México cuenta con los controles básicos adecuados para el manejo de la seguridad, la FMCSA le entregará a la empresa una notificación escrita de dicha determinación tan pronto como sea posible, pero no más allá de los 45 días posteriores a la realización de la auditoría de seguridad. El Certificado de Registro de la empresa de transporte continuará siendo provisorio, y el desempeño de la empresa en las autopistas seguirá siendo controlado de cerca durante el resto del período de registro provisorio de 18 meses.
(c) Si a partir de la auditoría de seguridad la FMCSA determina que los controles básicos para el manejo de la seguridad de la empresa de transporte con domicilio legal en México son inadecuados, iniciará un proced-imiento de suspensión y cancelación de acuerdo con el §385.111 de esta sección.
(d) La auditoría de seguridad también se utiliza para evaluar los controles básicos para el manejo de la segu-ridad de empresas con domicilio legal en México que solicitan autorización provisoria para funcionar más allá de los municipios y zonas comerciales de EE.UU. ubicados sobre la frontera entre EE.UU. y México según el §365.507 de este subtítulo.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.109La revisión de cumplimiento
(a) Los criterios que se emplean en una revisión de cumplimiento para determinar si una empresa de transporte con domicilio legal en México a la cual se le ha otorgado una autorización provisoria para funcionar según el §365.507 de este subtítulo, pone en práctica los controles básicos necesarios para el manejo de la segu-ridad se especifican en el Apéndice B de este capítulo.
(b) **Calificación satisfactoria.** Si una vez real-izada una revisión de cumplimiento de acuerdo con lo estipulado en esta sección, la FMCSA otorga una calificación satisfactoria a una empresa de transporte con domicilio legal en México, le entregará a la empresa una notificación escrita tan pronto como sea posible, pero no más allá de los 45 días posteriores a la realización de la revisión de cumplimiento. La autorización para funcio-nar de la empresa de transporte continuará siendo pro-visoria, y el desempeño de la misma en las autopistas seguirá siendo controlado de cerca durante el resto del período de registro provisorio de 18 meses.
(c) **Calificación condicional.** Si una vez realizada una revisión de cumplimiento de acuerdo con lo estipu-lado en esta sección, la FMCSA otorga una calificación condicional a una empresa de transporte con domicilio legal en México, iniciará un procedimiento de cancel-ación de acuerdo con el §385.111 de esta sección. La autorización provisoria para funcionar de la empresa de transporte no se suspenderá antes de que se concluya con el procedimiento de cancelación.
(d) **Calificación insatisfactoria.** Si una vez real-izada una revisión de cumplimiento de acuerdo con lo estipulado en esta sección, la FMCSA otorga una calificación insatisfactoria a una empresa de transporte con domicilio legal en México, iniciará un procedimiento de suspensión y cancelación de acuerdo con el §385.111 de esta sección.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.111 Suspensión y cancelación del registro de empresas de transporte con domicilio legal en México
(a) Si una vez realizada una revisión de cum-plimiento de acuerdo con lo estipulado en esta sección, una empresa de transporte recibe una calificación de seguridad “Insatisfactoria”, o si una auditoría de segu-ridad realizada de acuerdo con lo estipulado en esta sección determina que una empresa de transporte no pone en práctica los controles básicos necesarios para el manejo de la seguridad para garantizar un funciona-miento seguro, la FMCSA le notificará por escrito a la empresa, tan pronto como sea posible, que su registro quedará suspendido a los 15 días de la fecha de notifi-cación, a menos que la empresa demuestre, dentro de los 10 días posteriores a la fecha de la notificación, que la revisión de cumplimiento o la auditoría de seguridad contienen algún error material.
(b) A los fines de este artículo, error material sig-nifica un error o una serie de errores que dan como resultado una calificación de seguridad errónea, o la determinación errónea de que la empresa de transporte no pone en práctica los controles básicos necesarios para el manejo de la seguridad.
(c) Si la empresa de transporte demuestra que la revisión de cumplimiento o la auditoría de seguridad tienen algún error material no se suspenderá el regis-tro.

Si la empresa de transporte no demuestra que exis-tió error material en la auditoría de seguridad la FMCSA emitirá una Orden:
(1) Para suspender la autorización provisoria para funcionar o el Certificado de Registro provisorio de la empresa de transporte y para solicitarle que cese en forma inmediata su funcionamiento en EE.UU.; y
(2) Para notificar a la empresa de transporte que su autorización provisoria para funcionar o su Certificado de Registro provisorio será cancelado a menos que pre-sente evidencia de que se están implementando las medidas correctivas necesarias dentro de los 30 días posteriores a la notificación de la Orden.
(d) Si una vez realizada una revisión de cum-plimiento de acuerdo con lo estipulado en esta sección, una empresa de transporte recibe una calificación "Condicional", se aplicarán las disposiciones estableci-das en los subpárrafos (a) a (c) de este artículo, excepto que no se suspenderá el registro provisorio según lo estipulado en el párrafo (c)(1) de este artículo.
(e) Si ante una solicitud razonable, una empresa de transporte sujeta a esta sección no presenta la docu-mentación necesaria para una auditoría de seguridad o revisión de cumplimiento, o no entrega evidencia de la acción correctiva requerida según lo estipulado en el §385.105 de esta sección, la FMCSA le notificará por escrito, tan pronto como sea posible, que su registro que-dará suspendido a partir de los 15 días de la fecha de la notificación, a menos que presente toda la document-ación o información necesaria. Esta suspensión tendrá vigencia hasta tanto se presenten los documentos o información necesaria, y:
(1) Una auditoría de seguridad determine que la empresa pone en práctica los controles básicos necesa-rios para el manejo de la seguridad para funcionar de modo seguro;
(2) La empresa reciba una calificación Satisfactoria o Condicional después de una revisión de cumplimiento; o
(3) La FMCSA determine, después de revisar la respuesta de la empresa a la exigencia de implementar alguna medida correctiva según el §385.105, que la misma ha implementado la acción correctiva necesaria.
(f) Si una empresa comete cualquiera de las infrac-ciones especificadas en el 85.105(a) de esta sección después de que se le levanta una suspensión emitida de acuerdo con este artículo, se le volverá a imponer la suspensión en forma automática. La FMCSA emitirá una Orden para solicitar a la empresa que cese su fun-cionamiento en EE.UU. y que demuestre, dentro de los 15 días de la fecha de notificación de la Orden, que no cometió la(s) infracción(es) alegada(s). Si la empresa de transporte no demuestra que no cometió la(s) infrac-ción(es), la FMCSA emitirá una Orden para cancelar la autorización provisoria para funcionar o el Certificado de Registro provisorio.
(g) Si la FMCSA recibe evidencia creíble de que una empresa de transporte ha funcionado infringiendo una orden de suspensión emitida de acuerdo con este artículo, emitirá una Orden por la cual la empresa, den-tro de los 10 días posteriores a la fecha de notificación de la Orden, deberá demostrar las razones por las que no se le debería cancelar la autorización provisoria para funcionar o el Certificado de Registro provisorio. Si la empresa no presenta la evidencia necesaria la FMCSA le cancelará el registro.
(h) Si una empresa de autotransporte con domicilio legal en México circular con un automotor comercial infringiendo una orden de suspensión o de condición fuera de servicio, estará sujeta a las disposiciones de las sanciones estipuladas en el según 49 Cód. de EE.UU. 521(b)(2)(A), que no excederán los $10.000 por cada infracción.
(i) Sin perjuicio de lo dispuesto en cualquier dis-posición enunciada en esta sección, una empresa de transporte sujeta a esta sección también está sujeta a las disposiciones de suspensión y cancelación conteni-das en 49 Cód. de EE.UU. 13905 por infracciones repeti-das a las reglamentaciones del Min. de Transp. de EE.UU. (DOT) que rigen el funcionamiento de las empresas de autotransporte.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.113 Revisión administrativa.
(a) Una empresa de transporte con domicilio legal en México puede solicitar a la FMCSA que realice una revisión administrativa si cree que la FMCSA ha cometido un error al asignarle una calificación de segu-ridad o al suspenderle o cancelarle la autorización pro-visoria para funcionar o el Certificado de Registro provisorio de acuerdo con esta sección.
(b) La empresa de transporte debe enviar su solici-tud por escrito en idioma inglés al Administrador Aso-ciado para Aplicación, Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, 400 Seventh Street, SW., Washington DC 20590.
(c) La solicitud de la empresa de transporte debe explicar el error que cree que cometió la FMCSA al asig-narle la calificación de seguridad o al suspenderle o can-celarle la autorización provisoria para funcionar o el Certificado de Registro provisorio, y también debe incluir toda aquella información o documentación que sustente su posición.
(d) La FMCSA completará la revisión administra-tiva dentro de los 10 días de recibida la solicitud de revisión presentada por la empresa. La decisión del Administrador Asociado constituirá la decisión defini-tiva de la agencia.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.115 Cómo volver a solicitar el registro pro-visorio.
(a) Una empresa de autotransporte con domicilio legal en México cuya autorización provisoria para funcionar o Certificado de Registro provisorio haya sido cancelado, puede realizar una nueva solicitud según lo estipulado en el capítulo 365 o 368 de este subtítulo, según sea apro-piado, a partir de los 30 días de la fecha de revocación.
(b) La empresa de autotransporte con domicilio legal en México deberá iniciar el proceso de solicitud desde el principio. La empresa deberá demostrar cómo corrigió las deficiencias que originaron la cancelación de su reg-istro y de qué modo asegurará la implementación de los controles básicos adecuados para el manejo de la segu-ridad. También deberá someterse a una auditoría de seguridad previa si solicita la autorización provisoria para funcionar según lo estipulado en el capítulo 365 de este subtítulo.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.117 Duración del sistema de control de segu-ridad.
(a) Toda empresa de transporte con domicilio legal en México sujeta a esta sección permanecerá dentro del sistema de control de seguridad durante al menos 18 meses a partir de la fecha en que la FMCSA le otorgue el Certificado de Registro provisorio o la autorización provisoria para funcionar, con las excepciones estipula-das en los párrafos (c) y (d) de este artículo.
(b) Si al cabo del período de 18 meses, la auditoría de seguridad o la calificación de seguridad más reciente de la empresa de transporte resulta Satisfactoria, y no existen otras acciones adicionales de aplicación o mejo-ramiento de seguridad pendientes de acuerdo con esta sección, la autorización provisoria para funcionar o el Certificado de Registro provisorio de la empresa de transporte con domicilio legal en México será perma-nente.
(c) Si al cabo del período de 18 meses, la FMCSA no ha podido realizar una auditoría de seguridad o una revisión de cumplimiento, la empresa permanecerá

bajo del sistema de control de seguridad hasta que se realice una auditoría de seguridad o revisión de cumplimiento. Si los resultados de la auditoría de seguridad o revisión de cumplimiento son satisfactorios, la autorización pro-visoria para funcionar o el Certificado de Registro pro-visorio será permanente.
(d) Si al cabo del período de 18 meses, la autorización provisoria para funcionar o el Certificado de Registro provisorio de la empresa de transporte se suspende según lo estipulado en el §385.111(a) de esta sección, la empresa permanecerá bajo el sistema de control de seg-uridad hasta que la FMCSA:
(1) Determine que la empresa ha implementado la acción correctiva; o bien,
(2) Tome medidas para cancelar la autorización pro-visoria para funcionar o el Certificado de Registro pro-visorio de la empresa de transporte según lo estipulado en el §385.111(c) de esta sección.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

§385.119 Campo de aplicación de los procedimien- tos para determinar la aptitud de seguridad y exigir el cumplimiento de las normas.
Siempre que una empresa de autotransporte con domicilio legal en México esté sujeta al sistema de con-trol de seguridad según lo estipulado en esta sección, también estará sujeta a los procedimientos generales para determinar la aptitud de seguridad establecidos en la sección A de este capítulo y a los procedimientos de cumplimiento y aquellos que exigen el cumplimiento de normas, que alcanzan a todas las empresas de trans-porte reguladas por la FMCSA.
[67 RF 12771-12773, mar. 19, 2002]

Sección C — Certificación de los Auditores de Seguridad, Investigadores de Seguridad e Inspectores de Seguridad.
§385.201 ¿Quién está habilitado para realizar una revisión a una empresa de autotransporte?
(a) Un empleado de la FMCSA o un empleado del gobierno estatal o local con fondos provistos por MCSAP, que antes del 17 de junio de 2002 estaba habil-itado para llevar a cabo una revisión de cumplimiento, puede realizar una revisión de cumplimiento, auditoría de seguridad o inspección caminera si cumple con lo estipulado en el §385.203(b).
(b) Una persona que antes del 17 de junio de 2002 no estaba habilitada para llevar a cabo una revisión de cumplimiento, puede realizar una revisión de cum-plimiento, auditoría de seguridad o inspección caminera después de cumplir con lo estipulado en el §385.203(a).
[67 RF 12779, mar. 19, 2002]

§385.203 ¿Cuáles son los requisitos para obtener y mantener una certificación?
(a) Después del 17 de junio de 2002, quien no reúna los requisitos estipulados en el §385.201(a) no puede realizar una revisión de cumplimiento, auditoría de seg-uridad o inspección caminera a menos que la FMCSA, o una agencia local o estatal que aplique las normas de la FMCSA, le otorgue una certificación después de haber completado la capacitación formal áulica y aprobado los exámenes sobre FMCSRs y HMRs tal como se detalla en el sitio Web de la FMCSA, (*www.fmcsa.dot.gov*). Estos empleados también deben cumplir con el manten-imiento de los requisitos de certificación /idoneidad enunciados en el párrafo (b) de este artículo.
(b) **Mantenimiento de la certificación/ido-neidad.** Una persona no puede realizar una revisión de cumplimiento, auditoría de seguridad o inspección cam-inera a menos que cumpla con los requisitos de control de calidad y cursos periódicos de actualización adopta-dos por la FMCSA para asegurar el mantenimiento de alta calidad y la familiaridad con las enmiendas a las FMCSRs y HMRs. Estos requisitos para el manten-imiento de la certificación / idoneidad se detallan en el sitio Web de la FMCSA (*www.fmcsa.dot.gov*).
(c) Los requisitos mencionados en los párrafos (a) y (b) de este artículo en lo relativo a capacitación, desempeño y mantenimiento de la certificación /ido-neidad que se describen en el sitio Web de la FMCSA (*www.fmcsa.dot.gov*), también están disponibles en forma impresa en la Oficina de Desarrollo Profesional y Capacitación, FMCSA, 400 7th Street, SW., Washing-ton, DC 20590.
[67 RF 12779, mar. 19, 2002]

§385.205 Si una persona pierde su certificación, ¿cómo puede volver a obtenerla?
Deberá completar satisfactoriamente los requisitos enunciados en el §385.203(a) y (b).
[67 RF 12779, mar. 19, 2002]

Sección D — Programa de Aseguramiento de Seguridad para nuevas empresas participantes*
§385.301¿ Qué debe hacer una empresa de autotransporte antes de comenzar a funcionar en forma interestatal?
(a) Antes de que una empresa de autotransporte de bienes o pasajeros comience a funcionar en forma inter-estatal, debe registrarse ante la FMCSA y recibir un número del Min. de Transp. de EE.UU. (DOT). Además, las empresas de autotransporte que alquilan sus unidades deben obtener autorización para funcionar por parte de la FMCSA después de cumplir con los proced-imientos de registro descriptos en 49 Cód. de EE.UU. capítulo 365, a menos que provean un servicio de trans-porte que esté exento de los requisitos de registro descriptos en 49 Cód. de EE.UU. capítulo 365.
(b) Esta sección se aplica a las empresas de autotransporte con domicilio legal en EE.UU. y Canadá.
(c) Una empresa de autotransporte de bienes o pasa-jeros con domicilio legal en México debe registrarse ante la FMCSA. Para ello, debe cumplir con los procedimien-tos de registro descriptos en 49 Cód. de EE.UU. capítulo 365 o 368, según corresponda. Las reglamentaciones de esta sección no se aplican a las empresas de transporte con domicilio legal en México.

§385.303 ¿Cómo se registra una empresa de autotransporte ante la FMCSA?
La empresa de autotransporte puede ponerse en con-tacto con l a FMC S A a tra vés de Internet (www.fmcsa.dot.gov); o por correo a la oficina central en Washington, DC, FMCSA, 400 7th Street SW., Washing-ton, DC 20590; por fax al (703) 280-4003; o por teléfono al 1-800-832-5660, y pedir los materiales de solicitud para una nueva empresa de autotransporte.

§385.305 ¿Qué sucede después de que la FMCSA recibe una solicitud para registrar una nueva empresa participante?
(a) Se le pedirá a la empresa que solicita un registro de nueva empresa participante que se dirija al sitio de Internet de la FMCSA (www.fmcsa.dot.gov) para confir-mar y/o completar la solicitud en línea.
(b) La solicitud incluirá:

(1) Material de apoyo educativo y técnico relacionado con los requisitos de las FMCSRs y HMRs, si corre-sponde.
(2) El formulario MCS-150: Informe de identificación de la empresa de autotransporte.
(3) El formulario MCS-150A, Certificación de segu-ridad para solicitar el número del Min. de Transp. de EE.UU. (DOT).
(4) Formularios de solicitud para obtener la autor-ización para funcionar de acuerdo con 49 CRF 365, según corresponda.
(c) Una vez completados los formularios de solicitud, la nueva empresa participante recibirá un número del Min. de Transp. de EE.UU. (DOT).
(d) En el caso de empresas de autotransporte que alquilan sus unidades, también deben cumplir con los procedimientos establecidos en el capítulo 49 CRF 365 para obtener la autorización para funcionar en el com-ercio interestatal, a menos que provean un servicio de transporte que esté exento de los requisitos de registro descriptos en 49 CRF 365.

§385.307 ¿ Qué sucede después de que una empresa de autotransporte comienza a funcio-nar como nueva empresa participante?
Una vez que una nueva empresa participante cumple con todos los requisitos previos pertinentes para su fun-cionamiento, estará sujeta a los procedimientos de con-trol de seguridad correspondientes a toda nueva empresa participante durante un período de 18 meses. Durante dicho período de 18 meses:
(a) El desempeño de seguridad de la nueva empresa participante en los caminos se controlará de cerca para asegurar que cuenta con los controles básicos para el manejo de la seguridad y que los mismos funcionan cor-rectamente. Una tasa de accidentes, o una tasa de infracciones por parte del conductor o del vehículo, que supere el promedio de la industria para el funciona-miento de empresas de autotransporte similares puede obligar a la FMCSA a realizar una auditoría de segu-ridad o revisión de cumplimiento perentoria en cual-quier momento.
(b) Una vez que la nueva empresa participante haya estado funcionando durante el tiempo suficiente para reunir suficientes registros para que la agencia pueda evaluar si los controles básicos para el manejo de la seguridad son los adecuados, se le realizará una audi-toría de seguridad. Este período será, por lo general, de al menos 3 meses.
(c) Todos los registros y documentos requeridos para la auditoría de seguridad deberán entregarse para su inspección a la persona certificada según las reglamen-taciones de la FMCSA para realizar auditorías de segu-ridad.

§385.309 ¿Cuál es el propósito de la auditoría de seguridad?
El propósito de la auditoría de seguridad es:
(a) Proporcionar apoyo educativo y técnico a la nueva empresa participante; y
(b) Reunir información sobre seguridad necesaria para evaluar el desempeño de seguridad de la nueva empresa participante y si los controles básicos para el manejo de la seguridad de la misma son adecuados.

§385.311 ¿En qué consistirá la auditoría de segu-ridad?
La auditoría de seguridad comprenderá una revisión de los sistemas para el manejo de la seguridad de la nueva empresa participante y de una muestra de los registros necesarios para evaluar el cumplimiento de las FMCSRs, las HMRs correspondientes, y otros requi-sitos relativos al mantenimiento de los registros según se especifica en el Apéndice A de este capítulo. Las áreas de revisión incluyen, pero no están limitadas a, las sigu-ientes:
(a) Requisitos del conductor.
(b) Estado del servicio del conductor;
(c) Mantenimiento del vehículo;
(d) Registro de accidentes; y
(e) Uso y control de consumo de alcohol y sustancias controladas.

§385.313 ¿Quién realizará la auditoría de segu-ridad?
Estará a cargo de una persona certificada según las reglamentaciones de la FMCSA para realizar auditorías de seguridad.

§385.315 ¿Dónde se realizará la auditoría de segu-ridad?
Por lo general, la auditoría de seguridad se realizará en las instalaciones comerciales de la nueva empresa participante.

§385.317 ¿ El resultado de una auditoría de segu-ridad traerá aparejado que la FMCSA emita una determinación de aptitud de seguridad?
Una auditoría de seguridad no dará como resultado una determinación de aptitud de seguridad. Las deter-minaciones de aptitud de seguridad surgen después de la realización de una revisión de cumplimiento.

§385.319 ¿Qué sucede una vez finalizada la audi-toría de seguridad?
(a) Una vez finalizada la auditoría de seguridad, el auditor revisará los datos obtenidos junto con la nueva empresa participante.
(b) Si la FMCSA determina que la auditoría de segu-ridad revela que la nueva empresa participante cuenta con los controles básicos y adecuados para el manejo de la seguridad, la FMCSA le notificará por escrito tan pronto como sea posible, pero no más allá de los 45 días posteriores a la finalización de la auditoría de segu-ridad, que cuenta con los controles básicos y adecuados para el manejo de la seguridad. El desempeño de segu-ridad de la nueva empresa participante continuará siendo controlado de cerca durante el resto del período de 18 meses de registro de la nueva participante.
(c) Si la FMCSA determina que la auditoría de segu-ridad revela que los controles básicos para el manejo de la seguridad de la nueva empresa participante no son adecuados, la FMCSA le notificará por escrito tan pronto como sea posible, pero no más allá de los 45 días posteriores a la finalización de la auditoría de segu-ridad, que se le cancelará su registro de nueva empresa participante ante el Min. de Transp. de EE.UU. (DOT) y su funcionamiento será puesto fuera de servicio, a menos que implemente las acciones especificadas en la notificación para corregir sus prácticas para el manejo de la seguridad dentro de:
(1) 45 días a contar desde la fecha de la notificación si la nueva empresa participante transporta pasajeros en un CMV diseñado o utilizado para transportar 16 o más pasajeros, incluyendo el conductor, o si transporta materiales peligrosos que requieren señalización; o
(2) 60 días a contar desde la fecha de la notificación para todas las demás nuevas empresas participantes.

§385.321 ¿Qué fallas en las prácticas para el manejo de seguridad descubiertas por la audi-toría de seguridad darán como resultado que se envíe una notificación a la nueva empresa participante de que su registro de nueva empresa participante ante el Ministerio de Transporte de EE.UU. (DOT) será cancelado?
Las fallas de las prácticas para el manejo de la segu-ridad consisten en la falta de controles básicos para el manejo de la seguridad tal como se describe en el

Apéndice A de este capítulo, y que darán como resultado una notificación a la nueva empresa participante de que se le cancelará su registro de nueva empresa participante ante el Ministerio de Transporte de EE.UU. (DOT).

§385.323 ¿Puede la FMCSA extender el plazo estipulado en el §385.319(c) para que una nueva empresa participante implemente las medidas tendientes a corregir sus prácticas para el manejo de la seguridad?

(a) Si una nueva empresa participante que trans-porta pasajeros en un CMV diseñado o utilizado para transportar 16 o más pasajeros, incluyendo al conductor, o transporta materiales peligrosos en cantidades que requieren señalización, ha presentado evidencias de que ha implementado medidas correctivas de acuerdo con el §385.319(c) y la FMCSA, dentro del período de 45 días, no puede determinar si las acciones correcti-vas son adecuadas, dicho período puede extenderse en hasta 10 días, a criterio de la FMCSA.

(b) La FMCSA puede extender el período de 60 días estipulado en el §385.319(c)(2), en hasta 60 días adicion-ales siempre que la FMCSA determine que la nueva empresa participante está haciendo un esfuerzo de buena fe para corregir sus prácticas para el manejo de la seguridad.

§385.325 ¿Qué sucede una vez que una nueva empresa participante ha sido notificada según lo estipulado en el §385.319(c) para implemen-tar las medidas tendientes a corregir sus prác-ticas para el manejo de la seguridad?

(a) Si la nueva empresa participante presenta evi-dencia de que está implementando medidas correctivas aceptables para la FMCSA dentro del plazo estipulado en el §385.319(c), incluyendo cualquier extensión de dicho período autorizado de acuerdo con el §385.323, la FMCSA le notificará por escrito a la nueva participante que no se le cancelará su registro de nueva empresa participante ante el Min. de Transp. de EE.UU. (DOT) y que puede continuar funcionando.

(b) Si una nueva empresa participante, después de recibir la notificación de que debe implementar medidas correctivas para mejor sus prácticas para el manejo de la seguridad, no presenta una respuesta por escrito que demuestre la implementación de medidas correctivas aceptables para la FMCSA dentro del plazo especificado en el §385.319(c), incluyendo cualquier extensión de ese período de acuerdo con el §385.323, la FMCSA le cance-lará el registro de nueva empresa participante y emitirá una orden de fuera de servicio que entrará en vigencia:

(1) en el día número 46 desde la fecha de la notifi-cación, si la nueva empresa participante transporta pasajeros en un CMV diseñado o utilizado para transportar 16 o más pasajeros, incluyendo el conductor, o si transporta materiales peligrosos en cantidades que requieren señalización; o

(2) en el día 61 desde la fecha de la notificación para todas las demás nuevas empresas participantes.

(3) Si se le ha otorgado una extensión del plazo de acuerdo con el §385.323, el día siguiente al vencimiento del plazo de extensión.

(c) La nueva empresa participante no puede funcio-nar en el comercio interestatal a partir del día en que entra en vigencia la orden de fuera de servicio.

§385.327 ¿Qué sucede cuando una nueva empresa participante recibe una notificación según lo estipulado en el §385.319(c) donde se le informa que su registro de nueva empresa participante será cancelado y cree que la FMCSA cometió un error en dicha determinación?

(a) Si una nueva empresa participante recibe una notificación de cancelación, puede solicitarle a la FMCSA que realice una revisión administrativa si cree ésta ha cometido un error al determinar que sus con-troles básicos para el manejo de la seguridad eran ina-decuados.

(1) La solicitud debe presentarse ante el Administra-dor de campo del Centro de Servicio de la FMCSA corre-spondiente.

(2) La solicitud debe explicar cuál es el error que la nueva empresa participante cree que la FMCSA cometió en su determinación.

(3) La solicitud debe incluir una lista de todas las cuestiones de hecho y procedimiento en disputa, y cual-quier información o documento que sustente el argumento de la nueva empresa participante.

(b) La nueva empresa participante deberá presentar la solicitud dentro de los 15 días a partir de la fecha en que le notificaron que sus controles básicos para el manejo de la seguridad eran inadecuados. Si la solicitud se presenta dentro de los 15 días, la FMCSA estará en condiciones de emitir una decisión escrita antes de que entren en vigencia las prohibiciones detalladas en el §385.319(c). Si no se presenta la solicitud dentro del plazo de esos 15 días, la FMCSA puede verse imposibil-itada de emitir una decisión definitiva antes de que dichas prohibiciones entren en vigencia.

(c) La FMCSA puede solicitar que la nueva empresa participante presente información adicional y asista a una conferencia para tratar las cuestiones en disputa. Si la nueva empresa participante no asiste a la confer-encia o no envía la información requerid, la FMCSA puede desestimar la solicitud de revisión de la nueva empresa participante.

(d) La FMCSA realizará la revisión y le notificará su decisión a la nueva empresa participante por escrito dentro de los 30 días después de haber recibido la solic-itud de revisión de una nueva participante que trans-porta materiales peligrosos o pasajeros, y dentro de los 45 días en el caso de cualquier otra nueva empresa participante.

(e) Una nueva empresa participante debe presentar la solicitud de revisión administrativa dentro de:

(1) 90 días de la fecha en que recibió la notificación inicial, de acuerdo con el §385.319(c), de que sus con-troles básicos para el manejo de la seguridad eran ina-decuados; o

(2) 90 días después de que recibió la notificación, de acuerdo con el §385.319(c), de que la acción correctiva implementada era insuficiente y de que sus controles básicos para el manejo de la seguridad seguían siendo inadecuados.

(f) La decisión del Administrador de campo es defin-itiva para la agencia.

(g) Sin perjuicio de lo dispuesto en esta sección, una nueva empresa participante está sujeta a las disposi-ciones de suspensión y cancelación descriptas en 49 Cód. de EE.UU. 13905 por infracciones a las reglamen-taciones del Min. de Transp. de EE.UU. (DOT) que rigen el funcionamiento de las empresas de autotransporte.

§385.329 ¿ Puede una nueva empresa participante cuyo registro ante el Ministerio de Transporte de EE.UU. (DOT) ha sido cancelado y su activ-idad catalogada fuera de servicio (OOS), volver a presentar una solicitud?

(a) Una nueva empresa participante a la cual la FMCSA le ha cancelado el registro ante el Min. de Transp. de EE.UU. (DOT) y ha puesto sus operaciones OOS, puede volver a presentar una solicitud bajo el §385.301 no antes de los 30 días a partir de la fecha de la cancelación.

(b) Se solicitará a la empresa de autotransporte que inicie el proceso desde el principio, que demuestre que corrigió las deficiencias que originaron la cancelación de su registro y que, por otra parte, garantizará que tendrá disponibles controles básicos adecuados para el manejo de la seguridad.

§385.331 ¿Qué sucede si una nueva empresa par-ticipante circula en un CMV después de haber recibido una orden por la que su funciona-miento interestatal queda catalogado OOS?

Si una nueva empresa participante circula en un CMV infringiendo una orden OOS y lo estipulado por el §385.325(b), estará sujeta a las disposiciones de sanci-ones descriptas en 49 Cód. de EE.UU. 521(b)(2)(A), sin exceder los $10.000 por cada infracción.

§385.333 ¿Qué sucede una vez cumplido el período de control de seguridad de 18 meses?
(a) Si se ha realizado una auditoría de seguridad dentro del período de 18 meses y la nueva empresa par-ticipante no está sujeta actualmente a una orden por la que su funcionamiento queda fuera de servicio de acu-erdo con el §385.325(b) o con una notificación por la que debe implementar medidas específicas tendientes a cor-regir sus controles para el manejo de la seguridad de acuerdo con el §385.319(c), la FMCSA eliminará la des-ignación de nueva empresa participante y le notificará por escrito que su registro ha pasado a ser permanente. De ahí en adelante, la FMCSA evaluará a la empresa de autotransporte sobre la misma base que al resto de las demás empresas de transporte.
(b) Si, después de una revisión de cumplimiento se determina que una nueva empresa participante "no está apta", se le cancelará el registro de nueva empresa par-ticipante. (Ver §385.13)
(c) El registro de una nueva empresa participante que haya finalizado el período de 18 meses pero que se encuentre sujeta a una orden para corregir sus prácti-cas para el manejo de la seguridad según el §385.319(c), se eliminará de acuerdo con la determinación de la FMCSA de que las acciones especificadas se han imple-mentado para corregir sus prácticas para el manejo de la seguridad. Se le notificará por escrito a la empresa de transporte que su designación de nueva empresa partic-ipante se elimina y que su registro pasa a ser perma-nente. De ahí en adelante, la FMCSA evaluará a la empresa de autotransporte sobre la misma base que al resto de las demás empresas de transporte.
(d) Si al cabo del período de control de 18 meses no se ha realizado una auditoría de seguridad o una revisión de cumplimiento, sin que la empresa de autotransporte haya cometido falta alguna, se le permitirá seguir fun-cionando como nueva empresa participante hasta que se realice una auditoría de seguridad o revisión de cum-plimiento y finalmente se determine si los controles para el manejo de la seguridad son adecuados. Sobre la base de los resultados de la auditoría de seguridad o de la revisión de cumplimiento, la FMCSA:
(1) Eliminará la designación de nueva empresa par-ticipante y notificará a la nueva empresa participante por escrito que su registro pasó a ser permanente; o
(2) Cancelará el registro de la nueva empresa partic-ipante de acuerdo con el §385.319(c).

§385.335 Si la FMCSA realiza una revisión de cum-plimiento a una nueva empresa participante, ¿también estará sujeta a una auditoría de seg-uridad?
Si la FMCSA realiza una revisión de cumplimiento a una nueva empresa participante que no ha estado sujeta anteriormente a una auditoría de seguridad y emite una determinación de aptitud de seguridad, la nueva empresa participante no deberá someterse a una auditoría de seguridad bajo esta sección. Sin embargo, la nueva empresa participante seguirá estando sujeta al período de control de seguridad de 18 meses antes de que se elimine la designación de nueva empresa partic-ipante.

§385.337 ¿Qué sucede si una nueva empresa par-ticipante se niega a permitir que se realice una auditoría de seguridad sobre su funciona-miento?
(a) Si una nueva empresa participante se niega a permitir que se realice una auditoría de seguridad sobre su funcionamiento, la FMCSA le enviará una notifi-cación escrita para informarle que se cancelará el regis-tro y que su funcionamiento quedará fuera de servicio a menos que dentro de los 10 días desde la fecha de la notificación, la nueva empresa participante deje con-stancia por escrito de que está de acuerdo en que se realice la auditoría de seguridad. La negación inicial para que se realice una auditoría de seguridad puede dejar sujeta a la nueva empresa participante a las dis-posiciones de las sanciones descriptas en 49 Cód. de EE.UU. 521(b)(2)(A).
(b) Si la nueva empresa participante no está de acu-erdo en someterse a una auditoría de seguridad tal como se especifica en el párrafo (a) de este artículo, se le can-celará el registro y su funcionamiento interestatal que-dará fuera de servicio, a partir del 11er. día a contar desde la fecha de la notificación emitida de acuerdo con el párrafo (a) de este artículo.
[67 RF 31983, mayo 13, 2002]

Apéndice A del Capítulo 385 — Explicación de los criterios de evalu-ación de la auditoría de seguridad
I. Generalidades
(a) El artículo 210 de la Ley de Mejoramiento de la Segu-ridad para las Empresas de Autotransporte (49 Cód. de EE.UU. 31144) ordena al Secretario que establezca un proced-imiento por el cual cada propietario y cada conductor que recibe una nueva autorización debe someterse a una revisión de seguridad dentro de los 18 meses desde que el propietario o conductor inició su funcionamiento. También se le pidió al Sec-retario que establezca los elementos de esta revisión de segu-ridad, incluyendo los controles básicos para el manejo de la seguridad. El Secretario, a su vez, delegó esta tarea a la FMCSA.
(b) Para cumplir con la norma de seguridad, la empresa de autotransporte debe demostrar a la FMCSA que cuenta con los controles básicos para el manejo de la seguridad y que éstos funcionan adecuadamente para garantizar un cumplimiento mínimo aceptable de los requisitos de seguridad aplicables. La FMCSA diseñó los "criterios de evaluación de la auditoría de seguridad", los cuales utilizan datos de la auditoría de segu-ridad y de las inspecciones camineras para determinar que cada propietario y cada conductor que ha solicitado un registro de nueva empresa participante, una autorización provisoria para funcionar o un Certificado de Registro provisorio cuenta con los controles básicos para el manejo de la seguridad. El término "auditoría de seguridad" equivale a la "revisión de seguridad" requerida por el §210. Al emplear el término "audi-toría de seguridad" se evita cualquier posible confusión con las revisiones de seguridad que la agencia realizó en el pasado y que se discontinuaron el 30 de septiembre de 1994.
(e) El proceso de evaluación de la auditoría de seguridad desarrollado por la FMCSA se utiliza para:

1. Evaluar los controles básicos para el manejo de la segu-ridad y determinar si cada propietario y cada conductor es capaz de funcionar de modo seguro en el comercio interestatal; y
2. Identificar a los propietarios y conductores que están teniendo problemas con la seguridad y que necesitan mejorar el cumplimiento de las FMCSRs y HMRs antes de recibir el registro permanente.

II. Fuente de la información para los criterios de evalu-ación de la auditoría de seguridad
(a) Los criterios de evaluación de la FMCSA se basan en la herramienta operativa conocida como la auditoría de segu-ridad. Esta herramienta fue desarrollada para ayudar a los auditores e investigadores a evaluar si los controles básicos para el manejo de la seguridad de una nueva empresa partici-pante son adecuados.

(b) La auditoría de seguridad es una revisión del funciona-miento de empresas de autotransporte con domicilio legal en México o que son nuevas empresa participantes, y se utiliza para:

1. Determinar si una empresa de transporte cuenta con los controles básicos para el manejo de la seguridad requeridos por 49 Cód. de EE.UU. 31144;
2. Cumplir con los requisitos del Artículo 350 de la Ley de Partidas Presupuestarias del Ministerio de Transporte de EE.UU. y
3. En el caso que se descubra que una empresa no está cumpliendo con las FMCSRs y HMRs aplicables, la auditoría de seguridad puede utilizarse para enseñar a la empresa cómo cumplir con las normas de seguridad de EE.UU.

(c) Documentos tales como los que se encuentran en los archivos de idoneidad del conductor, registros del estado de servicio, registros de mantenimiento del vehículo, y otros reg-istros, se revisan para constatar que cumplan con los requisitos de las FMCSRs y HMRs. Las infracciones se mencionan en la auditoría de seguridad. La información sobre desempeño, cuando está disponible, se utiliza para evaluar el cumplimiento de la empresa con respecto a las reglamentaciones vehiculares. También se reúne información registrable sobre accidentes.

III. Cómo determinar si la empresa de transporte cuenta con los controles básicos para el manejo de la seguridad

(a) Durante la auditoría de seguridad, la FMCSA reúne información revisando el cumplimiento por parte de la empresa de autotransporte de las reglamentaciones “severas” y “críticas” esa Administración y las HMRs.

(b) Las reglamentaciones severas son aquellas donde el incumplimiento es tan severo que requiere que la empresa de autotransporte tome acciones correctivas inmediatas, sin tener en cuenta los controles básicos para el manejo de la seguridad de la misma.

(c) Las reglamentaciones críticas son aquellas donde el incumplimiento está relacionado con los controles de funciona-miento y/o manejo. Este tipo de incumplimiento indica fallas en los controles para el manejo de la empresa de transporte.

(d) La lista de reglamentaciones críticas y severas que se utilizan para determinar si una empresa de transporte tiene disponibles los controles básicos para el manejo de la segu-ridad, está incluida en el Apéndice B, VII. Lista de reglament-aciones severas y críticas.

(e) El incumplimiento de las reglamentaciones críticas y severas indica que los controles para el manejo de la seguridad son inadecuados y generalmente también es un indicador de índices de accidentes superiores al promedio.

(f) Los capítulos de las FMCSRs y HMRs que contienen características similares se combinan entre si en seis áreas de regulación denominadas “factores”. Los factores de regulación, evaluados sobre la base de la adecuación de los controles para el manejo de la seguridad de la empresa de transporte, son:

1. Factor 1 — General: Capítulos 387 y 390;
2. Factor 2 — Conductor: Capítulos 382, 383 y 391;
3. Factor 3 — Funcionamiento: Capítulos 392 y 395;
4. Factor 4 — Vehículo: Capítulos 393, 396 y datos de inspec-ción de los últimos 12 meses;
5. Factor 5 — Materiales peligrosos: Capítulos 171, 180 y 397; y
6. Factor 6 — Accidentes: Tasa de accidentes registrados por cada un millón seiscientos nueve mil kilómetros.

(g) Para cada caso de incumplimiento de la reglamentación severa, se asignará 1,5 puntos.

(h) Para cada caso de incumplimiento de la reglamentación crítica, se asignará 1 punto.

A. Factor Vehículo

(a) Cuando el Sistema de Información del Manejo de las Empresas de Autotransporte (MCMIS) registra al menos tres inspecciones vehiculares durante los doce meses anteriores a la auditoría de seguridad o realizadas en el momento de la revisión, se evaluará el Factor Vehículo (Capítulo 396) sobre la base de las tasas de “Fuera de Servicio” (OOS) y de incum-plimiento de las reglamentaciones severas y críticas. Los resultados de la revisión de la tasa OOS afectará el Factor Vehículo de la siguiente manera:

1. Si la empresa de autotransporte ha tenido por lo menos tres inspecciones camineras en los doce meses anteriores a la auditoría de seguridad, y la tasa OOS del vehículo es de 34 por ciento o más, se le asignará un punto en contra a la empresa de transporte. Ese punto se sumará a todos los demás puntos asignados por incumplimiento de las reglamentaciones severas y críticas del capítulo 396 para determinar el nivel de control para el manejo de la seguridad de la empresa para ese factor; y
2. Si la tasa OOS del vehículo de la empresa de autotrans-porte es inferior al 34 por ciento, o si se le realizaron menos de tres inspecciones, la determinación del nivel de control para el manejo de la seguridad de la empresa se basará solamente en el registro de incumplimiento de las reglamentaciones severas y críticas del capítulo 396.

(b) Cada año se realizan más de dos millones de inspec-ciones camineras. Esta información sobre la inspección vehicu-lar se guarda en el MCMIS y sirve para evaluar la capacidad de las empresas de autotransporte para mantener satisfactori-amente sus vehículos, previniendo de esa manera que los mis-mos obtengan una calificación OOS durante inspecciones camineras. Cada auditoría de seguridad continuará solicitando los requisitos del capítulo 396, Inspección, Reparación y Man-tenimiento revisados como se indica en la explicación anterior.

B. El Factor Accidente

(a) Además de los cinco factores de regulación, el proceso incluye un sexto factor para analizar el historial de accidentes de la empresa de autotransporte. Este factor constituye la tasa de accidentes registrables que la empresa ha tenido durante los últimos 12 meses. Un accidente registrable, tal como se lo define en 49 CRF 390.5, es aquel que involucra a un vehículo comercial circulando en una ruta interestatal pública o en com-ercio interestatal y cuyo resultado es una fatalidad, lesiones corporales a una persona que, como resultado de las mismas, inmediatamente recibe tratamiento médico fuera de la escena del accidente; o un accidente que involucra uno o más vehículos que como resultado sufren daños y quedan inutilizados por lo cual es necesario que el vehículo sea retirado de la escena por un remolque u otro vehículo.

(b) La experiencia ha demostrado que las empresas de transporte urbano, es decir aquellas que funcionan completa-mente dentro de un radio de menos de 100 millas aéreas (nor-malmente en áreas urbanas), están más expuestas a situaciones de accidentes debido a su entorno, y normalmente tienen tasas más altas de accidentes.

(c) La tasa de accidentes registrables se utilizará para determinar los controles básicos para el manejo de la seguridad de las empresas respecto al Factor 6, Accidente. Se utilizará sólo cuando una empresa tenga dos o más accidentes registra-bles dentro de los 12 meses anteriores a la auditoría de segu-ridad. Una

empresa de transporte urbano (aquella que funciona completamente dentro de un radio de 100 millas aéreas) con una tasa registrables por cada un millón seiscien-tos nueve mil kilómetros superior al 1.7 se considerará que sus controles básicos para el manejo de seguridad son inadecuados para el factor accidente. Todas las demás empresas con una tasa de accidentes registrables por cada un millón seiscientos nueve mil kilómetros superior al 1.5 se considerará que sus controles básicos para el manejo de la seguridad son inadecua-dos para el factor accidente. Las tasas son el resultado de duplicar aproximadamente la tasa nacional promedio de acci-dentes en los años fiscales 1994, 1995 y 1996.
(d) La FMCSA continuará considerando la prevención de accidentes cuando una nueva empresa participante refute la evaluación del factor accidente y presente para ello evidencia precisa que constate que la tasa registrable no es una manera justa de evaluar su factor accidente. La prevención será deter-minada de acuerdo a el siguiente patrón: “Si un conductor, que está en su sano juicio y es prudente, pudiera haber previsto la posibilidad de un accidente que en realidad ocurrió, y pudiera haberlo evitado tomando medidas dentro de su control que no hubieran arriesgado la posibilidad de que ocurra otra clase de percance, el accidente era prevenible”.

C. Calificaciones del Factor

Para los Factores 1 al 5, si las infracciones combinadas de las reglamentaciones severas y/o críticas para cada factor es igual a tres o más puntos, se determinará que la empresa de transporte no cuenta con los controles básicos para el manejo de la seguridad para ese factor individual.
Si la tasa de accidentes registrables es superior 1,7 acci-dentes registrables por cada un millón seiscientos nueve mil kilómetros para una empresa de transporte urbano (1,5 para todas las demás empresas de transporte), se determina que los controles básicos para el manejo de la seguridad la empresa no son adecuados.

IV. Determinación general de los controles básicos para el manejo de la seguridad de las empresas de transporte
(a) Si la evaluación de una empresa de transporte indica que sus controles básicos para el manejo de la seguridad no son adecuados para al menos tres factores separados, se consider-ará que la empresa no cuenta con los controles adecuados para el manejo de la seguridad y será necesario que implemente medidas correctivas para evitar que le cancelen su registro de nueva empresa participante, autorización provisoria para fun-cionar o Certificado de Registro provisorio.
(b) Por ejemplo, la FMCSA evalúa a una empresa y encuen-tra:
(1) Un caso de incumplimiento de la reglamentación crítica del capítulo 387, lo cual suma un punto para el Factor 1;.
(2) Dos casos de incumplimiento de las reglamentaciones severas del capítulo 382, lo cual suma tres puntos para el Fac-tor 2;
(3) Tres casos de incumplimiento de las reglamentaciones críticas del capítulo 396, lo cual suma tres puntos para el Fac-tor 4;
(4) Tres casos de incumplimiento de las reglamentaciones severas de los capítulos 171 y 397, lo cual suma cuatro puntos y medio (4,5) para el Factor 5.
(c) En este ejemplo, la empresa sumó tres o más puntos para los Factores 2, 4 y 5, y la FMCSA determinó que la empresa no cuenta con los controles básicos adecuados para el manejo de la seguridad en al menos tres factores separados. Para evitar la cancelación del registro de nueva empresa par-ticipante, o la suspensión y posible cancelación de la autoriza-ción provisoria para funcionar o del Certificado de Registro provisorio, la FMCSA solicitará que la empresa de transporte implemente medidas correctivas.
[56 RF 5365, feb. 11, 1991; 65 RF 35296, jun. 2, 2000; 67 RF 12773-12774, mar. 19, 2002; 67 RF 31986, mayo 13, 2002]

Apéndice B del Capítulo 385 — Explicación del proceso de calificación de la seguridad
(a) El Artículo 215 de la Ley de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte de 1984 (49 Cód. de EE.UU. 31144) ordenó al Secretario de Transporte establecer un proced-imiento para determinar la aptitud de seguridad de los propi-etarios y conductores de automotores comerciales que circulan en el comercio interestatal o con el extranjero. El Secretario, a su vez, delegó esta responsabilidad en la FMCSA.
(b) Tal como se le había instruido, la FMCSA promulgó una reglamentación de aptitud de seguridad, titulada “Proced-imientos de Aptitud de Seguridad”, que estableció un proced-imiento para determinar la aptitud de seguridad de las empresas de autotransporte a través de la asignación de califi-caciones de seguridad, y estableció una “norma de aptitud de seguridad” que las empresas de autotransporte deben cumplir para obtener una calificación de seguridad *satisfactoria*.
(c) Para cumplir con la norma de aptitud de seguridad, la empresa de autotransporte debe demostrar a la FMCSA que cuenta con los controles adecuados para el manejo de la segu-ridad y que éstos funcionan en forma eficaz para garantizar un cumplimiento aceptable de los requisitos de seguridad aplica-bles. La FMCSA desarrolló una “metodología de calificación de aptitud de seguridad” (SFRM) que utiliza los datos de las revi-siones de cumplimiento (RC) e inspecciones camineras para calificar a las empresas de autotransporte.
(d) El proceso de calificación de seguridad desarrollado por la FMCSA se utiliza para:
1. Evaluar la aptitud de seguridad y asignar una de las tres calificaciones de seguridad (*satisfactoria*, *condicional* o *insatis-factoria*) a las empresas de autotransporte que funcionan en el comercio interestatal. Este proceso se ajusta a 49 CRF 385.5, Norma de aptitud de seguridad, y al §385.7, Factores a tomar en cuenta para determinar una calificación de seguridad.
2. Identificar a las empresas de autotransporte que necesi-tan mejorar su cumplimiento de las Reglamentaciones Fed-erales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSRs) y Reglamentaciones para Materiales Peligrosos (HMRs) aplicables. Estas son empresas de transporte que reci-bieron una calificación *insatisfactoria* o *condicional*.

I. Fuente de los datos para la metodología de calificación
(a) El proceso de calificación de la FMCSA se basa en la herramienta operativa conocida como RC. Esta herramienta se desarrolló para ayudar a los especialistas en seguridad fed-erales y estatales a reunir la información pertinente relativa a accidentes y al cumplimiento de las empresas de autotrans-porte.
(b) La RC es una examen en profundidad del funciona-miento de una empresa de autotransporte y se utiliza para (1) calificar empresas de autotransporte que no han sido califica-das; (2) realizar una investigación de seguimiento a empresas de autotransporte que recibieron una calificación *insatisfacto-ria* o *condicional* como resultado de una revisión anterior; (3) investigar quejas; o (4) responder a una solicitud presentada por una empresa de autotransporte de realizar una nueva eval-uación de su calificación de seguridad. Documentos tales como los que se encuentran en los archivos de idoneidad del conduc-tor, registros del estado del servicio, registros de manten-imiento de vehículos, y otros registros, se revisan completa-mente para constatar que cumplan con las FMCSRs y HMRs. Las infracciones se citan en el documento de la RC. La infor-mación sobre el desempeño, cuando está disponible, se utiliza para evaluar el cumplimiento de la empresa de las reglament-aciones vehiculares. También se reúne información registrable sobre accidentes.

II. Cómo convertir la información de la RC en una cali-ficación de seguridad

(a) La FMCSA reúne información a través de un examen en profundidad del cumplimiento de la empresa de autotrans-porte de las reglamentaciones “severas” o “críticas” identifica-das de las FMCSRs y HMRs.
(b) Las reglamentaciones severas son aquellas cuyo incum-plimiento es tan severo que requieren que la empresa de autotransporte implemente acciones correctivas inmediatas, independientemente de la postura global de la empresa con respecto a la seguridad. Un ejemplo de reglamentación severa es el §383.37 (b), que permite, requiere o autoriza a un empleado con más de una licencia de conducir comercial (CDL) a conducir un automotor comercial. Por lo general, el incum-plimiento del §383.37(b) queda al descubierto cuando el regis-tro de idoneidad del conductor de la empresa de autotransporte refleja que la empresa tenía conocimiento de que el conductor poseía más de una CDL, y aún así le permitió conducir un automotor comercial. Si la empresa desconocía esa situación, o no se puede pretender de modo razonable que la conociera, entonces no se citaría la infracción.
(c) Las reglamentaciones críticas son aquellas cuyo incum-plimiento está relacionado con los controles de funcionamiento y/o manejo. Indican fallas en los controles de manejo de la empresa. Un ejemplo de una reglamentación crítica es el §395.3(a)(1), que requiere o permite que un conductor con-duzca durante más de 10 horas.
(d) Al final del presente documento se incluye una lista de las reglamentaciones severas y críticas que se utilizan para determinar las calificaciones de seguridad.
(e) El incumplimiento de las reglamentaciones severas y la presencia de patrones de incumplimiento de las reglamenta-ciones críticas se relacionan cuantitativamente con los con-troles inadecuados para el manejo de la seguridad, y, por lo general, con tasas de accidentes superiores al promedio. Desde 1989, la FMCSA se ha basado en el incumplimiento de las reglamentaciones severas y en los patrones de incumplimiento de las reglamentaciones críticas para determinar la adhesión de las empresas de autotransporte a la norma de aptitud de seguridad del §385.5.
(f) Los factores de regulación que se evalúan tomando como base si la empresa cuenta con los controles adecuados para el manejo de la seguridad, son (1) los Capítulos 387 y 390; (2) los Capítulos 382, 383 y 391; (3) los Capítulos 392 y 395; (4) los Capítulos 393 y 396 cuando existen menos de tres inspecciones vehiculares realizadas durante los últimos 12 meses considera-dos para la evaluación; y (5) los Capítulos 397, 171, 177 y 180.
(g) Durante la RC, se asignará un punto para cada una de los casos de incumplimiento de una reglamentación severa o para cada patrón de incumplimiento de una reglamentación crítica. Un patrón se refiere a más de una infracción. Cuando se revisan una serie de documentos, la cantidad de infracciones necesarias para determinar un patrón equivale a al menos el 10 por ciento de esos documentos examinados.
(h) Sin embargo, por cada patrón de incumplimiento de una reglamentación crítica relativa al Capítulo 395, Horas de ser-vicio de los conductores, se asignarán dos puntos.

A. Factor Vehículo
(a) Cuando MCMIS registre un total de *tres o más inspec-ciones vehiculares durante los doce meses anteriores a la RC o realizadas al momento de la revisión,*se evaluará el Factor Vehículo (Capítulos 393 y 396) sobre la base de las tasas de condiciones “Fuera de Servicio” (OOS) y del incumplimiento de las reglamentaciones severas y/o el patrón de incumplimiento de las reglamentaciones críticas. Los resultados de la revisión de la tasa OOS afectarán la calificación del Factor Vehículo de la siguiente forma:
1. Si a una empresa de autotransporte tiene tres o más inspecciones camineras en los 12 meses previos a la revisión de la empresa, o tres vehículos inspeccionados al momento de la revisión, o una combinación de ambas sumando un total de tres o más, y la tasa OOS del vehículo es del 34 por ciento o superior, la calificación inicial del factor será *condicional*. Durante cada revisión se examinarán los requisitos del Capítulo 396, Inspec-ción, Reparación y Mantenimiento. Los resultados del examen podrían disminuir la calificación del factor a *insatisfactoria* si se descubre que hubo un incumplimiento de una reglament-ación severa o que existe un patrón de incumplimiento de una reglamentación crítica. Si el examen de los requisitos del Capítulo 396 revela que no existen tales problemas con los sistemas que la empresa de autotransporte debe mantener para el cumplimiento, el Factor Vehículo sigue siendo *condicio-nal*.
2. Si la tasa OOS del vehículo de la empresa es inferior al 34 por ciento, la calificación inicial del factor será *satisfactoria*. Si durante la realización del examen de los requisitos del Capítulo 396, se descubre un incumplimiento de una reglamentación severa o que existe un patrón de incum-plimiento de una reglamentación crítica, la calificación del fac-tor será reducida a *condicional*. Si el examen de los requisitos del Capítulo 396 revela que no existen tales problemas con los sistemas que la empresa de autotransporte debe mantener para el cumplimiento, la calificación del Factor Vehículo sigue siendo *satisfactoria*.
(b) Cada año se realizan más de dos millones de inspeccio-nes camineras. La información de estas inspecciones vehicula-res se guarda en el MSMIS y sirve para evaluar la capacidad de las empresas de autotransporte de mantener satisfactoria-mente sus vehículos, para prevenir, de esa manera, que sus vehículos queden OOS durante las inspecciones camineras. Dado que muchas de las inspecciones camineras están dirigi-das a vehículos visiblemente defectuosos, y debido a que hay una cantidad limitada de inspecciones para abarcar muchas empresas de autotransporte, la utilización de dicha informa-ción es limitada. Cada RC continuará solicitando que se revi-sen los requisitos del Capítulo 396, Inspección, Reparación y Mantenimiento, tal como se indica en la explicación anterior.

B. Factor Accidente
(a) Además de los cinco factores de regulación para la cali-ficación, el proceso incluye un sexto factor para analizar el historial de accidentes de la empresa de autotransporte. Este factor constituye la tasa de accidentes registrables que la empresa ha sufrido durante los últimos 12 meses. Accidente *registrable*, tal como se lo define en 49 CRF 390.5, es aquel que involucra a un vehículo comercial circulando en una ruta inter-estatal pública o en comercio interestatal y cuyo resultado es una fatalidad, lesiones corporales a una persona que, como resultado de las mismas, inmediatamente recibe tratamiento médico fuera de la escena del accidente; o un accidente que involucra uno o más vehículos que como resultado sufren daños y quedan inutilizados por lo cual es necesario que el vehículo sea retirado de la escena por un remolque u otro vehículo.
(b) Para cada RC realizada durante los años fiscales 1994, 1995 y 1996, se computaron los accidentes registrables por cada un millón seiscientos nueve mil kilómetros. El promedio nacional para todas las empresas de transporte calificadas fue de 0,463, y de 0,521 para empresas que funcionan exclusiva-mente dentro del radio de las 100 millas aéreas.
(c) La experiencia ha demostrado que las empresas de transporte urbano, es decir aquellas que funcionan completa-mente dentro de un radio de menos de 100 millas aéreas (nor-malmente en áreas urbanas), están más expuestas a situaciones de accidentes debido a su entorno, y normalmente tienen tasas más altas de accidentes.
(d) La tasa de accidentes registrables se utilizará para cal-ificar el Factor 6, Accidente. Se utilizará sólo cuando una empresa de autotransporte tenga dos o más accidentes regis-trables dentro de los 12 meses anteriores a la RC. Una empresa de transporte urbano (aquella que funciona exclusivamente dentro de un radio de 100 millas aéreas) con una tasa de acci-dentes registrables superior a 1,7 recibirá una calificación *insatisfactoria* para el factor accidente. Todas las demás

empresas con una tasa de accidentes registrables superior a 1,5 recibirá una calificación de factor *insatisfactoria*. Las tasas son el resultado de duplicar aproximadamente la tasa nacional promedio de accidentes para cada tipo de empresa de trans-porte en los años fiscales 1994, 1995 y 1996.
(e) La FMCSA continuará considerando la prevención de accidentes cuando una empresa de autotransporte refute la calificación y presente para ello evidencia convincente de que la tasa registrable no es una manera justa de evaluar su factor accidente. La prevención será determinada de acuerdo con la siguiente norma: “Si un conductor, que está en su sano juicio y es prudente, pudiera haber previsto la posibilidad de un acci-dente que en realidad ocurrió, y pudiera haberlo evitado tomando medidas dentro de su control que no hubieran arries-gado la posibilidad de que ocurra otra clase de percance, el accidente era prevenible”.

C. Calificaciones del Factor
(a) Los capítulos de las FMCSRs y HMRs que contienen características similares se combinan entre si en seis áreas de regulación denominadas “factores”.
(b) La siguiente tabla muestra los cinco factores de regu-lación, los capítulos de las FMCSRs y las HMRs asociados con cada factor y el factor accidente. Las calificaciones del factor se determinan del siguiente modo:

Factores
Factor 1 General = Capítulos 387 y 390
Factor 2 Conductor = Capítulos 382, 383 y 391
Factor 3 Funcionamiento = Capítulos 392 y 395
Factor 4 Vehículo = Capítulos 393 y 396
Factor 5 Materiales Peligrosos = Capítulos 397, 171, 177 y 180
Factor 6 Factor Accidente = Tasa registrable
“Satisfactoria”—si es de las severas y/o críticas = 0 puntos
“Condicional”—si es de las severas y/o críticas = 1 punto
“Insatisfactoria”—si es de las severas y/o críticas = 2 puntos o más

III. Calificación de seguridad
A. Tabla de calificación
(a) Las calificaciones para los seis factores se ingresan en una tabla que establece la calificación de seguridad de la empresa de autotransporte.
(b) La FMCSA ha desarrollado una fórmula de calificación computarizada para evaluar la información obtenida del docu-mento de la RC y está utilizando dicha fórmula para asignar una calificación de seguridad.

Tabla de calificación de la seguridad de la empresa de autotransporte

Calificaciones del factor		
Insatisfactoria	**Condicional**	**Calificación de seguridad global**
0	2 o menos	SATISFACTORIA
0	más de 2	CONDICIONAL
1	2 o menos	CONDICIONAL
1	más de 2	INSATISFACTORIA
2 o más	0 o más	INSATISFACTORIA

B. Calificación de seguridad propuesta
(a) La calificación de seguridad propuesta se mostrará en el documento de la RC. La siguiente información apropiada se mostrará después del último ítem en la RC, MCS-151, Parte B.
“Su calificación de seguridad propuesta es SATISFACTO-RIA”.
O
“Su calificación de seguridad propuesta es CONDICIO-NAL”. La calificación de seguridad propuesta será la califi-cación de seguridad definitiva 45 días después de que Ud. reciba esta notificación.
O
“Su calificación de seguridad propuesta es INSATISFAC-TORIA”. La calificación de seguridad propuesta será la califi-cación de seguridad definitiva 45 días después de que Ud. reciba esta notificación.
(b) Las calificaciones de seguridad propuestas *condicional* o *insatisfactoria* enumerarán las deficiencias descubiertas durante la RC para las cuales deben implementarse acciones correctivas.
(c) Las calificaciones de seguridad propuestas *insatisfacto-rias* indicarán que, si la calificación*insatisfactoria* pasa a ser definitiva, la empresa de autotransporte estará sujeta a las disposiciones del Art. 385.13, que prohíbe que estas empresas con una calificación *insatisfactoria* transporten materiales peligrosos que requieran señalización o más de 15 pasajeros, incluyendo el conductor.

IV. Asignación de la calificación definitiva /notificación a la empresa de autotransporte
Cuando la calificación oficial se determina en Washington, D.C., la FMCSA notifica por escrito a la empresa de autotrans-porte su calificación de seguridad según lo estipulado en el §385.11. Una calificación de seguridad propuesta *condicional* (que es una mejora de una calificación existente *insatisfacto-ria*) entra en vigencia cuando se emite la calificación de segu-ridad oficial desde Washington, D.C. La empresa también puede aprovechar las prestaciones estipuladas en el §385.15, Revisión administrativa, y el §385.17, Cambio de la evaluación de seguridad sobre la base de acciones correctivas.

V. Derechos de la empresa de autotransporte a un cam-bio de la calificación de seguridad
Según el §385.15 y 385.17, las empresas de autotransporte tienen derecho a pedir una revisión de sus calificaciones *si existen disputas de hecho o*

procedimiento, y a solicitar una nueva revisión después de haberse implementado acciones cor-rectivas. Se trata de vías y procedimientos a los que una empresa de autotransporte puede recurrir cuando cree que su calificación de seguridad es errónea. También son los medios para solicitar una nueva revisión después de haberse imple-mentado acciones correctivas.

VI. Conclusión

La FMCSA considera que esta "metodología de califi-cación de aptitud de seguridad" es un enfoque razonable para asignar una calificación de seguridad que mejor describa la postura actual en cuanto a aptitud de seguridad de una empresa de autotransporte según las reglamentaciones de aptitud de seguridad (§385.9). Esta metodología tiene la capacidad de incorporar cambios regulatorios a medida que suceden.

(b) El mejoramiento en el cumplimiento de las reglamenta-ciones conduce a una calificación mejorada, que a su vez aumenta la seguridad. Esta seguridad aumentada es nuestro objetivo regulatorio.

VII. Lista de reglamentaciones severas y críticas.

§382.115(a) No implementar un programa de uso y control de consumo de alcohol y/o sustancias controladas (empresas de autotransporte nacionales) (severa)

§382.201 Usar un conductor sabiendo que tiene una concen-tración de alcohol de 0,04 o superior (severa).

§382.211 Usar un conductor que se ha negado a someterse a una prueba de consumo de alcohol o sustancias controladas, según lo requerido por el Capítulo 382 (severa).

§382.213(b) Usar un conductor sabiendo que ha consumido una sustancia controlada (severa).

§382.215 Usar un conductor sabiendo que el resultado de la prueba de sustancia controlada dio positivo (severa).

§382.301(a) Usar un conductor antes de que la empresa de autotransporte haya recibido el resultado negativo del control pre-ocupacional de sustancias controladas (crítica).

§382.303(a) No realizar una prueba de consumo de alcohol y/o sustancias controladas a un conductor después de sufrir un accidente (crítica).

§382.305 No implementar un programa de pruebas aleator-ias de consumo de sustancias controladas y/o alcohol (severa).

§382.305(b)(1) No realizar pruebas aleatorias de consumo de alcohol en una tasa anual no inferior a la tasa anual aplica-ble de la cantidad promedio de puestos de conductor (crítica).

§382.305(b)(2) No realizar un control aleatorio de sustan-cias controladas en una tasa anual no inferior a la tasa anual aplicable de la cantidad promedio de puestos de conductor (crítica).

§382.309(a) Usar un conductor que no se ha sometido a una prueba de consumo de alcohol al retomar el servicio con un resultado con una concentración de alcohol de menos de 0,02 (severa).

§382.309(b) Usar un conductor que no se ha sometido a un control de sustancias controladas al retomar el servicio con un resultado negativo verificado para dichas sustancias controla-das (severa).

§382.503 Permitir que un conductor realice una tarea que es sensible para la seguridad, después de manifestar conductas prohibidas por la Sección B, sin estar evaluado por un profe-sional en abuso de sustancias, tal como lo requiere el §382.605 (crítica).

§382.505(a) Usar un conductor dentro de las 24 horas poste-riores a habérsele encontrado una concentración de alcohol de 0,02 o más, pero no inferior a 0,04 (severa).

§382.605(c)(1) Usar un conductor que no se haya sometido a una prueba de consumo de alcohol al retomar el servicio con un resultado que indique una concentración de alcohol inferior a 0,02, o con un resultado negativo verificado, después de mani-festar una conducta prohibida por el Capítulo 382 Sección B (severa).

§382.605(c)(2)(ii) No conseguir que un conductor, que se ha identificado que necesita ayuda, se someta a un mínimo de seis pruebas de seguimiento no anunciadas de consumo de alcohol y sustancias controladas en los primeros 12 meses posteriores a que retome el servicio (crítica).

§383.23(a) Circular en un automotor comercial sin una licencia de conducir comercial válida (crítica).

§383.37(a) Permitir, solicitar o autorizar a un empleado que tiene una licencia de conducir comercial suspendida, revocada o cancelada por un estado, o que no está habilitado, a que con-duzca un automotor comercial, conociendo su situación (severa).

§383.37(b) Permitir, solicitar o autorizar a un empleado que tiene más de una licencia de conducir comercial a que conduzca un automotor comercial, conociendo su situación (severa).

§383.51(a) Permitir, solicitar o autorizar a un conductor no habilitado a que conduzca un automotor comercial, conociendo su situación (severa).

§387.7(a) Circular en un vehículo automotor sin que estén en vigencia los niveles mínimos requeridos de cobertura por responsabilidad financiera (severa).

§387.7(d) No mantener en la sede principal del negocio la prueba requerida de responsabilidad financiera (crítica).

§387.31(a) Circular en un vehículo para el transporte de pasajeros sin que estén en vigencia los niveles mínimos requeridos de cobertura por responsabilidad financiera (sev-era).

§387.31(d) No mantener en la sede principal del negocio la prueba requerida de responsabilidad financiera para vehículos utilizados para el transporte de pasajeros (crítica).

§390.15(b)(2) No mantener copias de todos los informes de accidentes requeridas por el Estado u otras entidades guberna-mentales o aseguradoras (crítica).

§390.35 Hacer, o inducir a hacer, declaraciones o registros fraudulentos o falsos de modo intencional y/o reproducir regis-tros fraudulentos (severa).

§391.11(b)(4) Usar un conductor que no reúne los requisitos físicos (severa).

§391.15(a) Usar un conductor inhabilitado (severa).

§391.45(a) Usar un conductor que no fue examinado y certi-ficado por un médico (crítica).

§391.45(b)(1) Usar un conductor que no fue examinado y cer-tificado por un médico durante los 24 meses precedentes (crítica).

§391.51(a) No mantener una legajo con los requisitos de cada conductor empleado (crítica).

§391.51(b)(2) No mantener las investigaciones realizadas sobre el registro de conducir del conductor en el legajo con los requisitos del conductor (crítica).

§391.51(b)(7) No mantener los certificados del examinador médico en el legajo con los requisitos del conductor (crítica).

§392.2 Conducir un vehículo automotor de un modo que no está de acuerdo con las leyes, ordenanzas y reglamentaciones de la jurisdicción en la cual circula (crítica).

§392.4(b) Solicitar o permitir que un conductor conduzca bajo la influencia de, o en posesión de, una droga narcótica, anfetaminas, o cualquier otra sustancia capaz de hacer que el conductor se vuelva incapaz de conducir el vehículo de un modo seguro (severa).

§392.5(b)(1) Solicitar o permitir que un conductor conduzca un vehículo automotor bajo la influencia de una bebida alco-hólica o en posesión de ella (severa).

§392.5(b)(2) Solicitar o permitir que un conductor que muestra signos de haber consumido una bebida alcohólica en las 4 horas anteriores a conducir, conduzca un vehículo automotor (severa).
§392.6 Programar un recorrido que obligaría al conductor a conducir a velocidades superiores a las permitidas (crítica).
§392.9(a)(1) Solicitar o permitir que un conductor conduzca sin que la carga se haya distribuido de modo apropiado y se la haya asegurado adecuadamente (crítica).
§395.1(h)(1)(i) Solicitar o permitir que un conductor con-duzca durante más de 15 horas (Conducir en Alaska). (crítica).
§395.1(h)(1)(ii) Solicitar o permitir que un conductor con-duzca después de estar en servicio durante 20 horas (Conducir en Alaska). (crítica).
§395.1(h)(1)(iii) Solicitar o permitir que un conductor con-duzca después de estar en servicio durante más de 70 horas en 7 días consecutivos (Conducir en Alaska). (crítica).
§395.1(h)(1)(iv) Solicitar o permitir que un conductor con-duzca después de estar en servicio durante más de 80 horas en 8 días consecutivos (Conducir en Alaska). (crítica).
§395.3(a)(1) Solicitar o permitir que un conductor conduzca durante más de 10 horas (crítica).
§395.3(a)(2) Solicitar o permitir que un conductor conduzca después de estar en servicio durante 15 horas (crítica).
§395.3(b)(1) Solicitar o permitir que un conductor conduzca después de estar en servicio durante más de 60 horas en 7 días consecutivos (crítica).
§395.3(b)(2) Solicitar o permitir que un conductor conduzca después de estar en servicio durante más de 70 horas en 8 días consecutivos (crítica).
§395.8(a) No requerir que el conductor lleve un registro del estado de servicio (crítica).
§395.8(e) Falsificar informes de los registros del estado de servicio (crítica).
§395.8(i) No requerir que el conductor presente, dentro de los 13 días de completado, el original del registro del estado de servicio (crítica).
§395.8(k)(1) No preservar el registro del estado de servicio del conductor durante 6 meses (crítica).
§395.8(k)(1) No preservar los documentos que sustentan el registro del estado de servicio del conductor durante 6 meses (crítica).
§396.3(b) No mantener registros mínimos de inspección y mantenimiento de los vehículos (crítica).
§396.9(c)(2) Solicitar o permitir la circulación de un vehículo automotor declarado “fuera de servicio” antes de que se le real-icen las reparaciones (severa).
§396.11(a) No requerir que el conductor prepare el informe del conductor sobre la inspección del vehículo (crítica).
§396.11(c) No corregir los defectos por los cuales un vehículo queda fuera de servicio, los cuales son enumerados por el con-ductor en su informe de inspección del vehículo antes de volver a poner el vehículo en funcionamiento (severa).
§396.17(a) Circular en un automotor comercial no inspeccio-nado periódicamente (crítica).
§396.17(g) No reparar con rapidez las partes y accesorios que no satisfacen las normas mínimas de inspección periódica (severa).
§397.5(a) No asegurar que el conductor o su representante más idóneo se ocuparán en forma permanente de un vehículo automotor que contiene material de la División 1.1, 1.2, ó 1.3 (explosivo) (severa).
§397.7(a)(1) Estacionar un vehículo que contiene materiales de la División 1.1, 1.2 ó 1.3 dentro de 1,65 metros (5 pies) de la banda de circulación de la autopista o calle (crítica).
§397.7(b) Estacionar un vehículo que contiene materiales peli-grosos que no sean los de la División 1.1, 1.2 ó 1.3 dentro de 1,65 metros de la banda de circulación de la autopista o calle (crítica).
§397.13(a) Permitir que una persona fume, o lleve un cigar-rillo encendido, un cigarro o una pipa dentro de los 8,25 metros de un vehículo automotor que contenga materiales de Clase 1, Clase 5, materiales inflamables clasificados como División 2.1, Clase 3, Divisiones 4.1 y 4.2 (crítica).
§397.19(a) No proporcionarle al conductor de un vehículo automotor que transporta materiales de División 1.1, 1.2, 1.3 (explosivos) una copia de las reglas del Capítulo 397 y/o instrucciones de respuesta ante una emergencia (crítica).
§397.67(d) Solicitar o permitir la circulación de un vehículo automotor que contiene explosivos de Clase 1, Divisiones 1.1, 1.2 ó 1.3 que no vaya acompañado de un plano de ruta por escrito (crítica). §171.15 Una empresa que no da aviso telefónico inmediato ante un incidente que involucra materiales peligrosos (crítica). §171.16 Una empresa que no prepara un informe escrito ante un incidente que involucra materiales peligrosos (crítica).
§177.800(c) No dar las instrucciones necesarias sobre las reglamentaciones de materiales peligrosos a una categoría de empleados (crítica).
§177.817(a) Transportar una carga de materiales peligrosos que no estén acompañados de una nota de embarque correcta-mente preparada (crítica).
§177.817(e) No mantener el acceso correcto a las notas de embarque (crítica).
§177.823(a) Mover un vehículo de transporte que contiene materiales peligrosos que no esté debidamente marcado o señalizado (crítico).
§177.841(e) Transportar un paquete que lleva una etiqueta que indica que contiene veneno en el mismo vehículo de trans-porte junto a material marcado o reconocido como productos alimenticios, alimento u otro material comestible para el con-sumo humano o animal, a menos que sea una excepción con-templada en el §177.841(e)(i) o (ii) (severa).
§180.407(a) Transportar una carga de material peligroso en un tanque de carga que no se haya inspeccionado o vuelto a someter a una nueva prueba de acuerdo con el §180.407 (crítica).
§180.407(c) No inspeccionar y probar un tanque de carga en forma periódica (crítica).
§180.415 No marcar un tanque de carga que pasó una inspección o prueba requerida por el §180.407 (crítica).
§180.417(a)(1) No retener el certificado del informe de datos del fabricante del tanque de carga y documentos relacionados, tal como se requiere (crítica).
§180.417(a)(2) No retener las copias del certificado del fab-ricante del tanque de carga y documentos relacionados (o informe alternativo), tal como se requiere (crítica).
[63 RF 62959, nov. 10, 1998, 65 RF 11909, mar. 7, 2000]

CAPÍTULO 386 — NORMAS DE PRÁCTICA PARA LOS PROCED-IMIENTOS DE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE, AGENTES, AGENTES DE CARGA Y MATERI-ALES PELIGROSOS

Sección A — Alcance de las normas; definiciones
§386.1 Alcance de las normas en este capítulo.
§386.2 Definiciones.

Sección B — Comienzo de los procedimientos; diligencias iniciales
§386.11 Comienzo de los procedimientos.

§386.12 Demanda.
§386.13 Pedidos de revisión y pedido de audiencia: Procedimientos para establecer si el conductor reúne los requisitos.
§386.14 Respuestas y pedido de audiencia: Procedimientos civiles de decomiso.
§386.15 [Eliminado y reservado.]
§386.16 Acción sobre pedidos o respuestas.
§386.17 Intervención

Sección C — Órdenes de cumplimiento y consentimiento
§386.21 Orden de cumplimiento.
§386.22 Orden de consentimiento.
§386.23 Contenido de la orden de consentimiento.

Sección D — Normas generales y audiencias
§386.31 Notificación.
§386.32 Cómputo del plazo.
§386.33 Extensión del plazo.
§386.34 Notificación oficial.
§386.35 Recursos.
§386.36 Recursos de rechazo y recursos para una declaración más definida.
§386.37 Exposición de hechos: Métodos.
§386.38 Alcance de la exposición de los hechos.
§386.39 Órdenes precautorias.
§386.40 Suplementación de respuestas.
§386.41 Estipulaciones relativas a la exposición de los hechos.
§386.42 Interrogatorios escritos entregados a las partes.
§386.43 Presentación de documentos y otras pruebas; ingreso a la tierra para la inspección y otros fines; y examen físico y mental.
§386.44 Pedido de reconocimiento de los hechos.
§386.45 Recurso para exigir la exposición de hechos.
§386.46 Declaraciones.
§386.47 Uso de las declaraciones en las audiencias.
§386.48 Registros e informes médicos.
§386.49 Forma de prueba escrita.
§386.50 Comparecencias y derechos de los testigos.
§386.51 Enmienda y retiro de los escritos.
§386.52 Apelaciones de sentencias interlocutorias.
§386.53 Cédulas de citación judicial, honorarios de los testigos.
§386.54 Juez de derecho administrativo.
§386.55 Consultas previas a la audiencia.
§386.56 Audiencias.
§386.57 Sentencias propuestas sobre el hecho, fundamentos de ley.
§386.58 Carga de la prueba.

Sección E — Decisión
§386.61 Decisión.
§386.62 Revisión de la decisión del juez de derecho administrativo.
§386.63 Decisión sobre la revisión.
§386.64 Reconsideración.
§386.65 Incumplimiento de la orden final.
§386.66 Recursos para llamar a una nueva audiencia o para solicitar una modificación.

§386.67 Apelación.

Sección F — Órdenes de no innovar y peligros inminentes
§386.71 Órdenes de no innovar.
§386.72 Peligro inminente.

Sección G — Sanciones
§386.81 General
§386.82 Sanciones civiles por infracciones a las notificaciones y órdenes.
§386.83 Sanción por no pagar las sanciones civiles o acogerse al plan de pago; prohibición de realizar comercio interestatal.
§386.84 Sanción por no pagar las sanciones civiles o acogerse al plan de pago; suspensión o revocación del registro. Apéndice A del Capítulo 386 — Programa de sanciones; Infrac-ciones de Notificaciones y Órdenes
Apéndice B del Capítulo 386 — Programa de sanciones; Infrac-ciones y Sanciones pecuniarias máximas

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 113, Títulos 5, 51, 59, 131-141, 145-149, 311, 313, y 315; art. 206, Pub. L. 106-159, 113 Stat. 1763; y 49 CRF

1.45 y 1.73.
NOTA DE LA EDITORIAL: Los cambios de nomenclatura en el Cap. 386 aparecen en 67 RF 61821, oct. 2, 2002.

Sección A — Alcance de las normas; definiciones
§386.1 Alcance de las normas en este capítulo.
Las normas en este capítulo se refieren a los proced-imientos ante el Administrador Asistente, quien tam-bién actúa como el Oficial Principal de Seguridad de la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte (FMCSA), bajo disposiciones aplicables de las Reglamentaciones Federales de Segu-ridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR), (CRF 49, capítulos 171-180). Los procedimientos tienen la finalidad de permitir al Administrador Asistente determinar si la empresa de autotransporte, el agente, el agente de carga, o sus agentes, empleados, o cualquier otra persona sujeta a la jurisdicción de la FMCSA, no ha cumplido con las disposiciones o requerimientos de los estatutos aplicables y las reglamentaciones correspon-dientes, y, si se descubre que existieron tales infrac-ciones, para extender una orden adecuada para obligar al cumplimiento con el estatuto o reglamentación, eval-uar la aplicación de una sanción civil, o ambas.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 53 RF 2036, ene. 26, 1988; 65 RF 7755, feb. 16, 2000; 65 RF 78427, dic. 15, 2000]

§386.2 Definiciones.
“Suspender o suspensión” se refiere a descontinuar las infracciones a las reglamentaciones absteniéndose de realizar, o realizando, acciones identificadas en una notificación para corregir el incumplimiento.
“Administración” se refiere a la Administración Fed-eral de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA).
“Juez de derecho administrativo” se refiere a un juez de derecho administrativo nombrado de acuerdo con las disposiciones establecidas en 5 Cód. de EE.UU. 3105.
“Administrador Asistente” se refiere al Administra-dor Asistente de la Administración Federal de Segu-ridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA). El Administrador Asistente es el Oficial Principal de Seguridad del organismo según 113(d), 49 Cód. de EE.UU. Las decisiones del Administrador Asistente rel-ativas a los procedimientos de las empresas de autotransporte, agentes, agentes de carga, y materiales peligrosos (HM) comprendidos en este capítulo se con-sideran finales desde el punto de vista administrativo.
“Agente” se refiere a una persona que, a cambio de una contraprestación, administra u ofrece administrar el transporte de bienes por una empresa de autotrans-porte autorizada. Una empresa de autotransporte, o una persona que es empleada o agente de buena fe de una empresa de autotransporte, no es un agente según el significado de este capítulo cuando administra u ofrece administrar el transporte de embarques que está autorizada a transportar y que ha aceptado y se ha com-prometido legalmente a transportar.
“Procedimientos civiles de decomiso” se refiere a los procedimientos que se realizan para cobrar las sanci-ones civiles bajo la Ley de Seguridad de los Automotores Comerciales de 1986 (49 Cód. de EE. UU, Título 313); la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos de 1975, según enmienda (49 Cód. de EE. UU, Título 51); la Ley de Seguridad del Autotransporte de 1984 (49 Cód. de EE.UU., Título 311, subtítulo III); el art. 18 de la Ley de Reforma Regulatoria de Ómnibus de 1982 (31138, 49 Cód. de EE.UU.); art. 30 de la Ley de Empresas de Autotransporte de 1980 (31139, 49 Cód. de EE.UU.); y la Ley de Extinción de la Comisión de Comercio Inter-estatal de 1995 (49 Cód. de EE.UU., Títulos 131-149).
“Demandante” se refiere al representante de la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte (FMCSA) autorizado a presentar demandas.
“Reglamentaciones comerciales” se refiere a los estat-utos y reglamentaciones que se aplican a las personas que proveen o administran el transporte a cambio de una contraprestación sujetas a la jurisdicción de la Sec-retaría bajo el 49 Cód. de EE.UU., Título 135. Los estat-utos están codificados en el Capítulo B del Sublibro IV, Libro 49 del Cód. de EE.UU., Cód de EE.UU. (49 Cód de EE.UU., 13101 a 14913). Las reglamentaciones incluyen aquéllas emitidas por la Administración Fed-eral de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) o sus predecesoras, bajo la autoridad estipu-lada en 13301, 49 Cód. de EE.UU. o un estatuto prece-dente.
“Orden de cumplimiento” se refiere a una instrucción por escrito a un demandado bajo este capítulo que exige la realización de ciertos actos que, sobre la base de las decisiones en los procedimientos, se consideran necesa-rios para que el demandado cumpla con las reglament-aciones que se descubrió fueron infringidas.
“Orden de consentimiento” se refiere a una orden de cumplimiento que el demandado ha acordado en la con-ciliación de un procedimiento civil de decomiso.
“Procedimiento para saber si el conductor reúne los requisitos” se refiere a un procedimiento iniciado bajo 391.47 CRF 49, o mediante la emisión de una carta de inhabilitación.
“Orden final del organismo” se refiere a una notifi-cación de acción final del organismo de acuerdo con este capítulo, por parte del Administrador de Campo de la FMCSA (para sentencias dictadas en rebeldía del demandado bajo §386.14(e)), el Oficial Principal de Seg-uridad de la FMCSA, o un Juez de Derecho Administra-tivo (ALJ), que usualmente exige el pago de una sanción civil de parte de un agente, agente de carga, conductor, o empresa de autotransporte.
“Agente de carga” se refiere a una persona que ofrece al público en general el servicio de transporte de bienes a cambio de una contraprestación en el comercio inter-estatal, y como parte del curso normal de su negocio (siempre que no se trate de un expreso, línea de trans-porte, coche cama, empresa de autotransporte o de transporte marítimo):
(1) Realiza u ofrece el servicio de ensamblaje, consol-idación, separación en bultos y distribución de los embarques;
(2) Asume la responsabilidad por el transporte desde el lugar de recepción al de destino; y
(3) Para cualquier tramo del transporte utiliza una empresa de transporte sujeta a la jurisdicción de la FMCSA.
“Empresa de autotransporte” se refiere a una empresa de autotransporte, una empresa privada de autotransporte, o una empresa de autotransporte de trabajadores migratorios, tal como se define en 13102 y 31501, 49 Cód. de EE.UU.
“Peticionante” se refiere a una parte que solicita para revertir una determinación en un procedimiento para saber si un conductor reúne los requisitos.
“Demandado” se refiere a una parte de la cual se busca reparación o contra la cual se establece una demanda.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 53 RF 2036, ene. 26, 1988; 56 RF 10182, mar. 11, 1991; 65 RF 7756, feb. 16, 2000; 65 RF 78427, dic. 15, 2000]

Sección B — Comienzo de los proced-imientos; diligencias iniciales
§386.11 Comienzo de los procedimientos.
(a) **Procedimientos para establecer si el con-ductor reúne los requisitos.** Estos procedimientos comienzan con la emisión de una declaración por parte del

Director de la Oficina de Normas y Funcionamiento de Camiones y Omnibus, en un caso que surge bajo §391.47 de este título, o por la emisión de una carta de inhabilitación.
(1) Esa determinación y cartas deben ir acompaña-das de lo siguiente:
(i) Una cita de la reglamentación bajo la cual se toma la acción;
(ii) Una copia de toda la prueba documentada sobre la cual está basada la medida que se toma, o, en caso de tratarse de prueba voluminosa, un resumen de esa evi-dencia;
(iii) Notificación al conductor y a la empresa de autotransporte involucrada en el caso en el que se informe que pueden presentar un pedido de revisión de la medida;
(iv) Notificación de que se asegurará una audiencia si el Administrador Asistente determina que hay cues-tiones esenciales en disputa;
(v) Notificación que si no se presenta un pedido de revisión, constituirá una exención del derecho a impug-nar la acción; y
(vi) Notificación de que la carga de la prueba recaerá sobre el peticionante en los casos que surjan bajo §391.47 de este título.
(2) En cualquier momento antes del cierre de la audi-encia, ante la aplicación de una parte, la carta o deter-minación puede ser enmendada a discreción del juez de derecho administrativo en aquellos términos que él/ella apruebe.
(b) **Procedimientos civiles de decomiso.** Estos procedimientos se inician mediante la emisión de una Carta de Reclamo o una Notificación de Investigación.
(1) Cada carta de reclamo debe contener lo siguiente:
(i) Una declaración de disposiciones legales cuya infracción se alega;
(ii) Una breve argumentación de los hechos que con-stituyen cada infracción;
(iii) Notificación de la suma que se reclama, y notifi-cación de la suma máxima autorizada a reclamar según el estatuto;
(iv) El modo y lugar en que el demandado puede pagar la suma reclamada; y
(v) Notificación de que el demandado puede, dentro de los 15 días hábiles, notificar al actor que el demand-ado tiene la intención de impugnar la notificación, y que si la notificación resulta impugnada, el demandado ten-drá una oportunidad para una audiencia.
(2) Además de la información solicitada según el pár-rafo (b)(1) de este artículo, la carta puede incluir otros temas que la FMCSA considere apropiados, incluyendo una notificación de anulación.
(3) En los procedimientos para cobrar sanciones civiles por infracciones a las reglamentaciones de segu-ridad de las empresas de autotransporte bajo la Ley de Seguridad de las Empresas de Autotransporte de 1984, el actor puede pedir al demandado que exhiba una copia de la carta de reclamo en el lugar o lugares y durante el tiempo que el actor considere adecuado para ayudar en el cumplimiento de la ley y las reglamentaciones.
(c) **Notificación de investigación.** Ésta es una notificación al demandado de que la FMCSA ha descu-bierto infracciones a las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, Reglamentaciones de Materiales Peligrosos, o Reglamentaciones Comerciales, bajo circunstancias que puedan requerir una orden de cumplimiento y/o sanci-ones monetarias. La forma propuesta de la orden de cumplimiento se incluirá en la notificación. El Adminis-trador Asistente puede enviar una Notificación de Investigación a su total discreción, o sobre la base de una demanda presentada según §386.12.
(1) Cada notificación de investigación debe incluir lo siguiente:
(i) Una declaración de la autoridad y jurisdicción legal para litigar;
(ii) El nombre y el domicilio de cada empresa de autotransporte, agente, o agente de carga de quienes se busca una reparación;
(iii) Uno o más párrafos, claros, concisos, y numera-dos por separado que establezcan los hechos que se alega constituyen una infracción de la ley;
(iv) La reparación exigida que, toda vez que sea prác-tico, debe estar en forma de orden para la firma del Administrador Asistente, y que establecerá un tiempo razonable para la anulación de las infracciones, y puede especificar las acciones que se tomarán con el fin de anular las infracciones.
(v) Una declaración de que las normas en este capítulo exigen que se presente una respuesta dentro de los 30 días hábiles de la fecha de la notificación de inves-tigación, y
(vi) Un certificado de que la notificación de investi-gación se realizó de acuerdo con §386.31.
(2) En cualquier momento antes del cierre de la audi-encia, o ante la aplicación de una parte, la notificación de investigación puede ser enmendada a discreción del juez de derecho administrativo en aquellos términos que él/ella considere apropiados.
(3) Una Carta de Reclamo puede combinarse con una Notificación de Investigación en un solo procedimiento. En ese procedimiento, se aplicará el período de respuesta de 30 días estipulado en el párrafo (c)(1) de este artículo.
(4) Una notificación de anulación contenida en una Carta de Reclamo o Notificación de Investigación espe-cificará qué debe hacer el demandado, un tiempo razon-able durante el cual debe lograrse la anulación, y que la no anulación hace pasible al demandado de sanciones adicionales tal como lo establece la sección G de este capítulo.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 53 RF 2036, ene. 26, 1988; 56 RF 10182, mar. 11, 1991; 65 RF 7756, feb. 16, 2000]

§386.12 Demanda.
(a) **Interponer una demanda.** Exceptuando lo establecido en el párrafo (c) de este artículo, cualquier persona, organismo estatal, organización o cuerpo político puede interponer una demanda escrita ante el Administrador Asistente, en la que se solicita la emisión de una notificación de investigación bajo §386.11(c). Cada demanda debe contener:
(1) El nombre y el domicilio de la parte que la inter-pone, y una declaración que especifique la autoridad que tiene la parte (que no sea una persona física) para interponer la demanda;
(2) Una declaración del interés de la parte en los pro-cedimientos;
(3) El nombre y el domicilio de cada empresa de autotransporte de la cual se busca una reparación;
(4) Las razones por las que la parte cree que debería emitirse una notificación de investigación;
(5) Una declaración sobre cualquier acción anterior que la parte haya tomado para reparar las infracciones a la ley alegadas en la demanda, y los resultados de esa acción;
(6) La reparación que la parte cree debería buscar la Administración.
(b) **Acción con respecto a una demanda según el párrafo (a).** Una vez interpuesta una demanda bajo el párrafo (a) de este artículo, el Administrador Asis-tente determinará si la misma establece bases razon-ables para que la Administración investigue y actúe. Si él/ella determina que la demanda establece esas bases, el Administrador Asistente emitirá, o autorizará la emisión, de una notificación de investigación bajo §386.11(c). Si él/ella determina que la demanda no establece bases razonables para que la Administración investigue y actúe, el Administrador Asistente la deses-timará.
(c) **Demanda de infracción relevante.** Cualquier persona puede interponer una demanda escrita ante el Administrador Asistente alegando que se está pro-

duciendo, o se ha producido en los 60 días precedentes, una infracción relevante a cualquier reglamentación emitida bajo la Ley de Seguridad de las Empresas de Autotransporte de 1984. Una infracción relevante es aquella que razonablemente podría causar, o que ya ha causado, lesiones personales graves o muerte. Cada demanda debe estar firmada por el demandante, y debe contener:
(1) El nombre, el domicilio y el número de teléfono de la persona que la interpone;
(2) El nombre y el domicilio del infractor alegado y, con relación a cada infractor alegado, las disposiciones específicas de las reglamentaciones que el demandante cree se violaron; y
(3) Una declaración concisa pero completa de los hechos que se entiende sustancian cada alegato, incluy-endo la fecha de cada infracción alegada.
(d) **Acción contra una demanda por infracción relevante.** Una vez interpuesta una demanda por una infracción relevante bajo el párrafo (c) de este artículo, el Administrador Asistente determinará si es o no frívola y cumple con los requerimientos del párrafo (c) de este artículo. Si el Administrador Asistente determina que la demanda no es frívola y cumple con los requerimientos del párrafo (c), él/ella investigará la demanda. El demandante será notificado en tiempo de las decisiones que resulten de esa investigación. El Administrador Asistente no tendrá que llevar a cabo investigaciones separadas de demandas duplicadas. Si el Administrador Asistente determina que la demanda es frívola o no cumple con los requerimientos del párrafo (c), él/ella desestimará la demanda y notificará al demandante por escrito de las razones para esa desesti-mación.
(e) Sin perjuicio de las disposiciones del art. 552 del libro 5, del Cód. de los EE.UU., el Administrador Asis-tente no revelará la identidad de los demandantes a menos que se determine que esa revelación es necesaria para iniciar una acción penal. Si se hace necesario reve-lar la identidad del demandante, el Administrador Asis-tente tomará todas las medidas prácticas dentro de su autoridad para asegurarse de que el demandante no esté sujeto a acoso, intimidación, acción disciplinaria, discriminación, o pérdida financiera como resultado de esa revelación.

§386.13 Pedidos de revisión y pedido de audien-cia: Procedimientos para establecer si el con-ductor reúne los requisitos.
(a) Dentro de los 60 días de la entrega de la determi-nación bajo §391.47 de este título o de la carta de inhab-ilitación, el conductor o la empresa de autotransporte pueden solicitar la revisión de esa acción. Esos pedidos deben enviarse al Administrador Asistente, y deben contener lo siguiente:
(1) Identificar cuál es la acción que el peticionante desea sea revertida;
(2) Copias de toda la prueba sobre la cual se basa el peticionante en la forma establecida en §386.49;
(3) Todos los argumentos legales y de otra natu-raleza que el peticionante desea hacer para sustentar su posición;
(4) Un pedido de audiencia oral, si así se desea, que debe presentar cuestiones esenciales que se cree están en disputa;
(5) Certificación de que se interpuso la respuesta de acuerdo con §386.31; y
(6) Cualquier otro material pertinente.
(b) La no presentación de una solicitud de acuerdo con las especificaciones del párrafo (a) de este artículo constituirá una exención al derecho de solicitar una revisión de la determinación o carta de inhabilitación. En estos casos, la determinación o inhabilitación emitida automáticamente se convierte en la decisión final del Administrador Asistente 30 días después de vencido el plazo para presentar la respuesta o solicitud de revisión, a menos que el Administrador Asistente lo ordene de otra manera.
(c) Si la solicitud no solicita una audiencia, el Admin-istrador Asistente puede emitir una decisión final y una orden sobre la base de la prueba y argumentos presen-tados.

§386.14 Respuestas y pedido de audiencia: Pro-cedimientos civiles de decomiso.
(a) **Plazo para responder.** El demandado debe responder dentro de los 15 días posteriores de recibir la notificación de la Carta de Reclamo, o 30 días después de recibir la Notificación de Investigación.
(b) **Contenidos de la respuesta.** La respuesta debe contener lo siguiente:
(1) Un reconocimiento o negación de cada argumento de reclamo o notificación, y una declaración concisa de los hechos que constituyen cada defensa;
(2) Si el demandado impugna el reclamo o notifi-cación, la respuesta debe contener un pedido de una audiencia oral o una notificación de intención para presentar prueba sin una audiencia oral. Un pedido de audiencia debe incluir todos los hechos esenciales que se cree están en disputa. El no pedido de audiencia dentro de los 15 días de entregada la Carta de Reclamo, ó 30 días en el caso de una Notificación de Investigación, constituirán una exención de cualquier derecho a una audiencia.
(3) Una declaración por si el demandado desea nego-ciar las condiciones de pago o el acuerdo establecido de la suma reclamada, o los términos y condiciones de la orden; y
(4) Certificación de que se entregó la respuesta de acuerdo con §386.31.
(c) **Presentación de evidencia.** Si se interpone una notificación de intención para presentar prueba sin una audiencia oral, o si no se solicita una audiencia bajo el párrafo (b)(2) de este artículo, y el demandado impu-gna el reclamo o los contenidos de la notificación, toda la prueba deberá presentarse por escrito no más tarde de los 40 días posteriores de recibir la notificación de la Carta de Reclamo o Notificación de Investigación. La prueba debe presentarse en la forma especificada en §386.49.
(d) **Pedido de audiencia del demandante.** Si el demandado interpone una notificación de intención para presentar prueba sin una audiencia formal, el demandante puede, dentro de los 15 días de interpuesta esa respuesta, presentar un pedido de audiencia formal. El pedido debe incluir un listado de todas las cuestiones esenciales que se cree están en disputa.
(e) **Falta de respuesta o pedido de audiencia.** Si el demandado no responde a una Carta de Reclamo den-tro del plazo prescripto en este artículo, la Carta de Reclamo se convierte en la orden final del organismo en el procedimiento 25 días después de entregada. Cuando no se recibe respuesta a la Notificación de Investigación, el Administrador Asistente puede, por pedido de cuales-quiera de las partes, emitir una orden final en el proced-imiento.
(f) **Incumplimiento de la orden final.** El incum-plimiento del pago de la sanción civil tal como queda instruído en la orden final constituye una infracción de esa orden, haciendo pasible al demandado de una san-ción adicional tal como lo estipula la sección G de este capítulo.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 56 RF 10183, Mar. 11, 1991]

§386.15 [Eliminado y reservado.]

§386.16 Acción sobre pedidos o respuestas.
(a) **Respuestas que no requieren de una audi-encia oral.** Si la respuesta presentada no solicita una audiencia, el Administrador Asistente puede emitir una decisión final y una orden sobre la base de la prueba y argumentos presentados.

(b) **Pedido de audiencia oral.** Si se ha interpuesto un pedido de audiencia oral, el Administrador Asistente determinará si hay cuestiones esenciales en disputa. Si las hay, él/ella llamará a audiencia para tratar el tema. Si no las hay, él/ella emitirá una orden a ese efecto y establecerá un plazo para que las partes presenten sus argumentos. Una vez presentados los argumentos, él/ ella decidirá el caso.
(c) **Acuerdo de decomisos civiles.**
(1) Cuando de las negociaciones surge un acuerdo en cuanto a la cantidad o condiciones de pago de una san-ción civil o a los términos y condiciones de una orden, se redactará un acuerdo que firmarán el demandado y el Administrador Asistente. Ese acuerdo debe contener lo siguiente:
(i) La base estatutaria del reclamo;
(ii) Una breve declaración de las infracciones;
(iii) La suma reclamada, y la suma pagada;
(iv) La fecha, hora, y lugar y forma de pago; y
(v) Una declaración de que el acuerdo no obliga al organismo hasta que el Administrador Asistente no lo ejecute; y
(iv) Una declaración de que si no se paga de acuerdo con los términos del acuerdo que ha sido adoptado como una Orden Final tendrá como resultado la pérdida de cualquier reducción en las sanciones por reclamos que se encuentre son válidos, y la suma original reclamada tendrá vencimiento inmediato.
(2) Cualquier acuerdo puede incluir una orden de consentimiento.
(3) Un acuerdo ejecutado es obligatorio para el demandado y el demandante de acuerdo con sus térmi-nos. El consentimiento del demandado a un acuerdo que no haya sido ejecutado por el Administrador Asistente no podrá retirarse durante un período de 30 días después de ser ejecutado por el demandado.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 56 RF 10183, mar. 11, 1991]

§386.17 Intervención.
Una vez que se llama a audiencia para tratar el tema, y antes de la fecha fijada para el comienzo de la audien-cia, cualquier persona puede solicitar para intervenir. La solicitud debe notificarse al juez de derecho adminis-trativo. La solicitud debe exponer las razones por las cuales el peticionante alega que está en condiciones de intervenir. La solicitud debe notificarse a todas las partes de acuerdo con §386.31. Cualesquiera de las partes puede interponer una respuesta dentro de los 10 días de notificada la petición. Entonces el juez de dere-cho administrativo determinará si acepta o rechaza la petición. La solicitud se aceptará si el juez de derecho administrativo determina que la decisión final podría afectar en forma directa y adversa al peticionante o a la/ s clase/s que representa, y si el peticionante puede con-tribuir en forma material a la disposición del proced-imiento y si su interés no está representado adecuadamente por las partes existentes. Una vez aceptada, el peticionante es una de las partes a los efec-tos de todos los procedimientos subsiguientes.

Sección C — Órdenes de cum-plimiento y consentimiento
§386.21 Orden de cumplimiento.
(a) Cuando un demandado impugna una Orden de Investigación o no responde a esa notificación, la orden final que dispone del procedimiento puede contener una orden de cumplimiento.
(b) El Administrador Asistente ejecutará una orden de cumplimiento y contendrá lo siguiente:
(1) Una declaración de los hechos jurisdiccionales;
(2) Sentencias sobre los hechos, o referencia a los mismos en una decisión que acompañe, según lo deter-mine un oficial de audiencia o el Administrador Asis-tente al no responder el demandado a la notificación, que establecen las infracciones de las que se lo acusa;
(3) Una dirección específica para que el demandado cumpla con las reglamentaciones infringidas dentro de los plazos previstos;
(4) Otras direcciones para que el demandado adopte medidas razonables, en el tiempo y forma especificados, para asegurar el cumplimiento futuro;
(5) Una declaración de las consecuencias por no res-petar los términos de la orden;
(6) Disposición de que la Notificación de Investi-gación y la decisión final del oficial de audiencia o del Administrador Asistente pueden utilizarse como base para los términos de la orden;
(7) Una declaración de que la orden constituye la acción final del organismo, sujeta a revisión según lo estipulado en 521 (b)(8), 49 Cód. de EE.UU. para infrac-ciones a las reglamentaciones emitidas bajo la autori-dad de 31502, 49 Cód. de EE.UU., la Ley de Seguridad de las Empresas de Autotransporte de 1984, o los artículos 12002, 12003, 12004, 12005(b), ó 12008(d)(2) de la Ley de Seguridad de los Automotores Comerciales de 1986; o según lo establecido en 701 Cód. de EE.UU. 5 *y ss.*, para las infracciones a las reglamentaciones emiti-das bajo la autoridad de 5123, 49 Cód. de EE.UU. (pro-cedimientos para materiales peligrosos), ó 31138-31139, 49 Cód. de EE.UU. (procedimientos de responsabilidad financiera) o infracciones de las reglamentaciones com-erciales.
(c) **Notificación de Peligro Inminente.** Una orden de cumplimiento también puede incluir una noti-ficación de que nuevas infracciones de las mismas reglamentaciones pueden significar un peligro inmi-nente, haciendo pasible al demandado a recibir una orden según lo estipulado en la sección F de este capítulo.
[56 RF 10183, mar. 11, 1991; 65 RF 7756, feb. 16, 2000]

§386.22 Orden de consentimiento.
Cuando un demandado ha acordado establecer un acuerdo de un decomiso civil, en cualquier momento antes de finalizar la audiencia, las partes pueden ejecu-tar un acuerdo apropiado para disponer del caso de común acuerdo para la consideración del Administrador Asistente. El acuerdo se interpone ante el Administra-dor Asistente que puede (a) aceptarlo, (b) rechazarlo e instruir esos procedimientos en el caso, o (c) tomar otra acción que considere apropiada. Si el Administrador Asistente acepta el acuerdo, dicatará una orden de acu-erdo con sus términos.

§386.23 Contenido de la orden de consentimiento.
(a) Cada acuerdo interpuesto ante el Administrador Asistente bajo §386.22 debe contener:
(1) Una orden para disponer del caso en forma apropiada para que el Administrador Asistente la firme, una vez firmada por el demandado;
(2) Una aceptación de todos los hechos jurisdicciona-les;
(3) Una exención de pasos de procedimiento adicion-ales, del pedido que la decisión u orden debe contener sentencias sobre el hecho y conclusiones de la ley, y de todo derecho a solicitar revisión judicial a desafiar o impugnar de otro modo la validez de la orden;
(4) Disposiciones de que la notificación de investi-gación o el acuerdo pueden emplearse como base para los términos de la orden
(5) Disposiciones de que la orden tiene la misma fuerza y efecto, se convierte en final, y puede ser modi-ficada, alterada, o dejada de lado del mismo modo

que otras órdenes emitidas bajo los Títulos 5, 131-149, 311 y 315 del 49 Cód. de EE.UU.
(6) Disposiciones de que el acuerdo no formará parte del registro en los procedimientos a menos que y hasta que el Administrador Asistente lo ejecute.
(b) Una orden de consentimiento también puede con-tener cualesquiera de las disposiciones enunciadas en §386.21 — Orden de Cumplimiento.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985. Según nueva designación y enmienda: 56 RF 10183, mar. 11, 1991; 65 RF 7756, feb. 16, 2000]

Sección D — Normas generales y audiencias

§386.31 Notificación.

(a) Todas las notificaciones que requieran estas nor-mas se realizarán por correo o entrega en mano. La notificación por correo se completa una vez realizado el envío.
(b) Un certificado de notificación acompañará todos los escritos, pedidos, y documentos cuando se presentan para ser interpuestos, y consistirá en un certificado de entrega personal o un certificado de envío por correo, ejecutado por la persona que realizó la entrega personal o envió por correo el documento. El primer escrito del Gobierno en un procedimiento iniciado bajo este capítulo tendrá adjuntado una lista con los nombres de las personas que deben ser notificadas. Esta lista será actualizada cuando sea necesario.
(c) La persona que interpone las copias de todos los escritos, recursos y documentos debe notificarlas al empleado a cargo de las órdenes del día, y a todas las partes relativas a los procedimientos, entregando la cantidad de copias indicadas en la lista inicial de notifi-cación del Gobierno.

§386.32 Cómputo del plazo.

(a) Por lo general, para computar el plazo establecido por estas normas o en una orden emitida en virtud de las mismas, el cómputo del plazo comienza el día sigu-iente que tiene lugar el acto, evento, o incumplimiento. Se incluye el último día del plazo, a menos que sea Sábado, Domingo, o un feriado federal legal, en cuyo caso el plazo se extenderá hasta el final del día siguiente que no sea Sábado, Domingo o feriado federal legal. Se computarán todos los Sábados, Domingos y feriados fed-erales legales excepto aquellos que caen en el último día del plazo establecido.
(b) **Fecha de entrada de las órdenes.** Al computar cualquier plazo que comprende la fecha de entrada de una orden, la fecha de entrada será la fecha en que se notifica la orden.
(c) **Cómputo del plazo para una notificación por correo.**
(1) Los documentos no se consideran interpuestos hasta que no los recibe el empleado encargado de las órdenes del día. Sin embargo, cuando los documentos se interponen por correo, se agregarán 5 días al plazo establecido.
(2) Se considera que la notificación se ha efectuado en el momento del envío por correo.
(3) Toda vez que una parte tiene el derecho o se le pide que tome cierta acción dentro de un plazo establec-ido después de la notificación de un escrito, u otro tipo de documento enviado a esa parte, y el escrito, o docu-mento, se envía por correo, se agregarán 5 días al plazo establecido.

§386.33 Extensión del plazo.

Todos los pedidos de extensión del plazo se interpon-drán ante el Administrador Asistente, o si el tema ha de tratarse en una audiencia, ante el juez de derecho administrativo. Todos los pedidos deben establecer las razones para el pedido. Solamente se aceptarán aquel-los pedidos que muestren una buena razón. No se aceptará ningún pedido de aplazamiento o posposición de una audiencia interpuesta 7 días antes de la fecha fijada para la audiencia, a menos que esté acompañada por una declaración jurada que muestre que circunstan-cias extraordinarias certifican un aplazamiento.

§386.34 Notificación oficial.

El Administrador Asistente, o el juez de derecho administrativo, puede tomar notificación oficial de cual-quier hecho que no se presenta en prueba si notifica a todas las partes que intenta hacerlo. Cualesquiera de las partes que objete la notificación oficial interpondrá una objeción dentro de los 10 días de efectuada la noti-ficación.

§386.35 Recursos.

(a) **Generalidades.** Cualquier solicitud de orden o reglamentación no comprendida de otro modo por estas normas se realizará mediante recurso. Todos los recur-sos presentados antes del llamado a audiencia para tra-tar el tema se realizarán ante el Administrador Asistente. Todos los recursos presentados después del llamado a audiencia para tratar el tema se realizarán ante el juez de derecho administrativo.
(b) **Forma.** A menos que se realicen durante la audi-encia, los recursos se presentarán por escrito, establecerán en forma particular los fundamentos para la búsqueda de reparación, y estarán acompañadas de declaraciones juradas u otra prueba sobre la que se basan.
(c) **Respuestas.** Excepto cuando se interpone un recurso durante una audiencia, cualesquiera de las partes puede interponer una respuesta en apoyo u oposición a un recurso, acompañada de declaraciones juradas u otra prueba sobre la que se basa. Esas respuestas se notificarán dentro de los 7 días de notifi-cado el recurso, o dentro de cualquier otro plazo que el Administrador Asistente o juez de derecho administra-tivo decida establecer.
(d) **Alegato.** El Administrador Asistente o el juez de derecho administrativo pueden ordenar alegatos orales o informaciones sumarias sobre un recurso.
(e) **Disposición.** Los recursos pueden decidirse en forma inmediata, o en cualquier otro momento que el juez de derecho administrativo o Administrador Asis-tente especifiquen.
(f) **Suspensión del plazo.** La tramitación de un recurso no afectará ningún plazo límite establecido en estas normas a menos que el Administrador Asistente o el juez de derecho administrativo lo ordenen expresa-mente.

§386.36 Recursos de rechazo y recursos para una declaración más definida.

(a) Los recursos de rechazo deben realizarse dentro del plazo establecido para responder o solicitar una revisión, excepto aquellos recursos de pedido de rechazo por falta de jurisdicción, que pueden realizarse en cual-quier momento.
(b) Los recursos para una declaración más definida pueden realizarse a modo de respuesta. El recurso debe señalar los defectos que motivan la queja y los detalles deseados. Si se acepta el recurso, el escrito que motiva la queja debe remediarse dentro de los 15 días de la aceptación del recurso, o será eliminado. Si se rechaza el recurso, la parte que pidió una declaración más definida debe interponer su escrito dentro de los 10 días posteriores al rechazo.

§386.37 Exposición de hechos: Métodos.
Las partes pueden realizar exposiciones mediante uno o más de los siguientes métodos: Declaraciones de interrogatorios orales o preguntas escritas; interrogato-rios escritos; presentación de documentos u otra prueba para inspección y otros propósitos; exámenes físicos y mentales; y pedidos de reconocimiento. No hay limit-ación a la frecuencia o secuencia de estos métodos, a menos que, en los casos para los que se ha llamado a audiencia, el Administrador Asistente, o el juez de dere-cho administrativo lo ordenen de otro modo.

§386.38 Alcance de la exposición de los hechos.
(a) A menos que, en los casos para los que se ha lla-mado a audiencia, el Administrador Asistente, o el juez de derecho administrativo establezcan otros límites, de acuerdo con estas normas, las partes pueden obtener la exposición de hechos respecto a cualquier tema, no priv-ilegiado, que sea relevante al tema central relativo al procedimiento, incluyendo la existencia, descripción, naturaleza, custodia, estado, y ubicación de cualquier libro, documento, u otro elemento tangible y la iden-tidad y ubicación de personas que tengan conocimiento de cualquier tema que pueda exponerse.
(b) No es fundamento para objeción que la infor-mación que se busca no vaya a ser admisible en la audi-encia si la información que se busca se considera que en un cálculo razonable puede conducir a la exposición de hechos de la prueba admisible.
(c) Una parte puede lograr la exposición de documen-tos y elementos tangibles pasibles de ser descubiertos de otro modo bajo el párrafo (a) de este artículo y preparados con anticipación a o para la audiencia por o para el representante de otra de las partes (incluyendo su abogado, consultor, garante, contrafiador, asegurador o agente) solamente demostrando que la parte que busca la exposición de hechos tiene una necesidad sus-tancial de contar con esos elementos para preparar su caso, y que le resulta sumamente difícil obtener de otro modo el equivalente sustancial de esos materiales. Al ordenar la exposición de esos materiales cuando se ha realizado la demostración requerida, el Administrador Asistente o el juez de derecho administrativo arbitrarán la protección necesaria para evitar que se conozcan las pareceres, conclusiones, opiniones, o teorías legales de un abogado u otro representante de una de las partes con respecto al procedimiento.

§386.39 Órdenes precautorias.
Ante el recurso de una parte u otra persona de la cual se desea realizar un descubrimiento, y demostrando una buena razón, el Administrador Asistente, o el juez de derecho administrativo, si se ha designado uno, puede adoptar cualquier orden que la justicia requiera para proteger a una parte o persona de molestias, inco-modidad, opresión, o carga o gastos indebidos, incluy-endo uno o más de los siguientes:
(a) No se permita la exposición de los hechos;
(b) La exposición de los hechos puede efectuarse solamente de acuerdo con términos y condiciones espe-cíficas, incluyendo una estipulación de fecha y lugar;
(c) La exposición de los hechos puede efectuarse sola-mente por un método de exposición que no sea el selec-cionado por la parte que busca la exposición;
(d) No podrán investigarse ciertos temas que no sean relevantes, o que el alcance de la exposición de los hechos esté limitado a ciertos temas;
(e) Para la realización de la exposición de los hechos, solamente estarán presentes las personas designadas por el Administrador o el juez de derecho administra-tivo; o
(f) No podrá revelarse un secreto comercial u otra averiguación confidencial, desarrollo, o información comercial, o se revelará solamente del modo establecido.

§386.40 Suplementación de respuestas.
Una parte que ha respondido a un pedido de exposición de hechos con una respuesta que estaba com-pleta cuando se realizó no tiene obligación de suplemen-tar su respuesta para incluir información adquirida con posterioridad, excepto en los siguientes casos:
(a) Una parte tiene la obligación de suplementar en tiempo su respuesta con respecto a cualquier pregunta dirigida a:
(1) La identidad y ubicación de personas que tienen conocimiento de temas por exponer; y
(2) La identidad de cada persona que se espera será convocada en calidad de testigo experto en la audiencia, el tema sobre el cual se espera preste declaración testi-monial, y la sustentación de su testimonio.
(b) Una parte tiene la obligación de enmendar en tiempo una respuesta anterior si más tarde adquiere información sobre la base de la cual:
(1) Sabe que la respuesta es incorrecta en el momento en que se realizó; o
(2) Sabe que la respuesta, si bien era correcta cuando se realizó, ya no lo es y las circunstancias son tales que, si no se enmienda la respuesta, se constituye un encu-brimiento con conocimiento.
(c) Una obligación de suplementar respuestas puede ser impuesta mediante orden del Administrador Asis-tente o del juez de derecho administrativo, o por acuerdo de las partes.

§386.41 Estipulaciones relativas a la exposición de los hechos.
A menos que se ordene de otro modo, una estipu-lación escrita presentada por todas las partes e inter-puesta ante el Administrador Asistente o el juez de derecho administrativo, si se ha designado uno, puede: (a) Disponer que las declaraciones se tomen ante cual-quier persona, en cualquier momento y lugar, que se informe con la suficiente anticipación, y en cualquier modo, y cuando se tomen de ese modo, puedan utilizarse como cualquier otra declaración; y (b) modificar los pro-cedimientos dispuestos por estas normas para otros métodos de exposición de los hechos.

§386.42 Interrogatorios escritos entregados a las partes.
(a) Cualesquiera de las partes puede presentar a la otra interrogatorios escritos para que ésta responda por escrito, o, si la parte que recibe los interrogatorios es una sociedad de capitales públicos o privados, o sociedad de personas, o asociación, u organismo de gobierno, puede responderlos cualquier oficial o agente autor-izado, quien proporcionará la información que la parte tenga disponible. El Administrador Asistente, o, en los casos en que se haya llamado a una audiencia, el juez en derecho administrativo, recibirán una copia de los inter-rogatorios, respuestas y todos los escritos relacionados, y para todas las partes involucradas en el proced-imiento.
(b) Cada interrogatorio se responderá por separado y totalmente por escrito bajo juramento o afirmación, a menos que se lo objete, en cuyo caso se establecerán las razones para la objeción a modo de respuesta. Las respuestas y objeciones estarán firmadas por la persona que las realiza. La parte que recibió los interrogatorios entregará una copia de la respuesta y objeciones a todas las partes involucradas en el procedimiento dentro de los 30 días de notificados los interrogatorios, o dentro de un plazo más breve o extenso que el Administrador Asistente o el juez de derecho administrativo permitan.
(c) Un interrogatorio que de otro modo sea apropiado no es necesariamente objetable simplemente porque una respuesta al interrogatorio involucre una

opinión o contención que se relaciona con un hecho o con la apli-cación de la ley a un hecho, pero el Administrador Asis-tente o el juez de derecho administrativo pueden ordenar que no es necesario responder a ese interroga-torio hasta que no se finalice la exposición de hechos designada, o hasta que se realice una conferencia ante-rior a la audiencia, o hasta otro momento posterior.

§386.43 Presentación de documentos y otras prue-bas; ingreso a la tierra para la inspección y otros fines; y examen físico y mental.
(a) Cualesquiera de las partes puede notificar a la otra de un pedido para:
(1) Permitir que la parte que hace el pedido, o una persona actuando en su nombre, inspeccione y copie cualquier documento designado, o que inspeccione y copie, pruebe, o tome muestras de cualquier elemento tangible que esté en posesión, custodia, o control de la parte sobre la que se notificó el pedido; o
(2) permitir el ingreso a la tierra u otra propiedad designada en posesión o control de la parte a la que se le notificó el pedido a los fines de inspeccionar y medir, fotografiar, realizar pruebas, u otros, según lo establec-ido en el párrafo (a)(1).
(3) Presentarse para un examen físico o mental con un médico.
(b) El pedido puede notificarse a cualesquiera de las partes sin la autorización del Administrador Asistente o del juez de derecho administrativo.
(c) El pedido cumplirá con los siguientes requisitos:
(1) Detallará los elementos a inspeccionar, ya sea por elemento individual o por categoría;
(2) Describirá cada elemento o categoría con un grado razonable de detalle;
(3) Especificará una fecha, lugar y modo razonables de realizar la inspección y llevar a cabo los actos relacio-nados;
(4) Especificará la fecha, lugar, modo, condiciones y alcance del examen físico o mental, y la/s person/as que lo realizarán. El médico que realice el examen preparará un informe de acuerdo con la Norma 35(b) de las Normas Federales de Procedimientos Civiles, Libro 28, Cód. de EE.UU., según enmiendas.
(d) La parte notificada del pedido notificará a la parte que lo presenta una respuesta escrita dentro de los 30 días de notificado el pedido.
(e) La respuesta establecerá, con respecto a cada ele-mento o categoría:
(1) Que se permitirán las actividades de inspección y otras relacionadas de acuerdo con lo solicitado; o
(2) Que se objeta total o parcialmente, en cuyo caso se indicarán las razones de la objeción.
(f) Cada una de las partes recibirá una copia de cada pedido y de cada respuesta escrita, y se interpondrá ante el Administrador Asistente, o el juez de derecho administrativo, si se ha designado.

§386.44 Pedido de reconocimiento de los hechos.
(a) **Pedido de reconocimiento de los hechos.** (1) Cualesquiera de las partes puede notificar a otra de un pedido de reconocimiento de cualquier cuestión rele-vante o de la autenticidad de cualquier documento rele-vante. Las copias de cualquier documento cuyo reconocimiento se pide deben acompañar el pedido.
(2) Cada cuestión cuyo reconocimiento se pida se establecerá y numerará por separado. La cuestión se reconoce dentro de los 15 días de notificado el pedido, a menos que la parte que recibe el pedido notifique a la parte que lo realiza una respuesta escrita firmada por la parte o su apoderado.
(3) Cada respuesta debe especificar si la parte reconoce o niega la cuestión. Si no es posible reconocer o negar la cuestión, la parte expondrá las razones en detalle.
(4) Una parte no puede emitir una negación o no responder tomando como fundamento que carece del conocimiento, a menos que haya realizado las averigua-ciones razonables para obtener la suficiente infor-mación que le permita reconocer o negar.
(5) Una parte puede interponer una objeción a un pedido de reconocimiento de hechos dentro de los 10 días de notificada. Ese pedido se interpondrá ante el juez de derecho administrativo si se ha nombrado uno, o, de no ser así, se interpondrá ante el Administrador Asistente. Una objeción debe explicar en detalle las razones que la parte no tendría que contestar. La parte que pide el reconocimiento puede notificar una respuesta a la objeción dentro de los 10 días posteriores a la notificación de la objeción. No es fundamento sufi-ciente para la objeción pretender que la cuestión sobre la cual se pide un reconocimiento presenta un hecho para audiencia.
(b) **Efecto del reconocimiento.** Toda cuestión que se reconoce queda establecida en forma concluyente a menos que el Administrador Asistente o el juez de dere-cho administrativo permita retirarla o enmendarla. Cualquier reconocimiento bajo esta norma es a los fines de la acción pendiente solamente, y no puede utilizarse en otro procedimiento.
(c) Si una parte se niega a reconocer una cuestión, o la autenticidad de un documento que luego queda pro-bada, la parte que pidió el reconocimiento puede solici-tar que se le reconozcan los gastos incurridos para la obtención de la prueba. Se hará lugar a ese pedido a menos que exista una buena razón por la cual no se hizo el reconocimiento.

§386.45 Recurso para exigir la exposición de hechos.
(a) Si un declarante no responde una pregunta plant-eada, o una parte a quien se le hace un pedido de acu-erdo con §386.42 al 386.44, o bien una parte que recibe interrogatorios, no responde en forma adecuada u objeta el pedido, o cualquier otra parte en cuestión, o no permite que se realice la inspección tal como estaba pedida, la parte que hace el pedido de exposición de hechos puede solicitar al Administrador Asistente, o al juez de derecho administrativo, si se lo ha nombrado, que emita una orden exigiendo una respuesta o inspec-ción de acuerdo con el pedido realizado.
(b) El recurso establecerá lo siguiente:
(1) La naturaleza de las preguntas o del pedido;
(2) La respuesta u objeciones de la parte a la que se le ha notificado el pedido; y
(3) Alegatos que sustentan el recurso.
(c) A los fines de este artículo, se considerará que una respuesta evasiva o incompleta no constituye una respuesta.
(d) Al tomar una decisión con respecto a un pedido presentada de acuerdo con este artículo, el Administra-dor Asistente o el juez de derecho administrativo, si se ha nombrado, puede hacer e interponer una orden pre-cautoria sobre un pedido según esté autorizado de acu-erdo con §386.39(a).

§386.46 Declaraciones.
(a) **Donde, como y quien las realiza.** Es posible tomar la declaración de cualquier testigo en cualquier etapa del procedimiento en plazos razonables. Las declaraciones pueden tomarse mediante examen oral o interrogatorio escrito ante cualquier persona que tenga autoridad para tomar juramento.
(b) **Solicitud.** Cualquier parte que desee tomar la declaración de un testigo le indicará al testigo y a todas las otras partes la fecha, el lugar, la casilla postal y el nombre ante quien se hará la declaración, el nombre y el domicilio de cada testigo, y la cuestión central sobre la cual se espera el testigo dé su testimonio.
(c) **Notificación.** Se hará llegar una notificación para tomar una declaración, que se realizará por escrito y con no menos de 5 días de anticipación si la

declaración se realiza dentro del territorio continental de los EE.UU., y con no menos de 20 días de anticipación si la declaración se realiza en otro lugar.
(d) **Tomar y recibir en evidencia.** Todo testigo que testifica en una declaración lo hará bajo juramento, y cualquier otra de las partes tendrá el derecho a hacerle preguntas. Se tomará una versión escrita de las pregun-tas formuladas, y de las respuestas brindadas, junto con todas las objeciones realizadas, que el testigo leerá, o le será leída, y firmará, con la certificación de quien tomó juramento. A continuación, ese oficial colocará la declaración en un sobre y lo sellará, y se lo enviará por correo certificado al Administrador Asistente o al juez de derecho administrativo, si se lo ha nombrado. Sujeto a las objeciones a las preguntas y respuestas de las que se tomó nota en el momento de la declaración, y que habrían sido válidas si el testigo estuvo presente y pre-stando declaración testimonial, esa declaración puede leerse y ser ofrecida como prueba por la parte que la toma contra cualquier parte que estaba presente o rep-resentada mientras se tomaba la declaración o que había recibido la correspondiente notificación de la misma.
(e) **Pedido para finalizar o limitar el examen.** Mientras se toma una declaración, una parte o depo-nente puede solicitar la suspensión de la declaración sobre el fundamento de mala fe en la conducción del examen, abuso de un deponente o parte, o formulación de preguntas inadecuadas. Entonces se aplazará la declaración. Sin embargo, la parte o deponente que hace la objeción debe solicitar en forma inmediata al Admin-istrador Asistente o al juez de derecho administrativo que prepare un dictamen sobre sus objeciones a la con-ducción de la declaración o procedimientos. El Adminis-trador Asistente o el juez de derecho administrativo puede entonces limitar el alcance o modo en que se toma la declaración.

§386.47 Uso de las declaraciones en las audien-cias.
(a) **En general.** En la audiencia, la totalidad o una parte de la declaración, hasta tanto sea admisible bajo las normas de evidencia, puede usarse en contra de cualquiera de las partes que estaba presente o represen-tada durante la toma de la declaración, o que había recibido la correspondiente notificación, de acuerdo con cualesquiera de las siguientes disposiciones:
(1) Cualesquiera de las partes puede usar cualquier declaración a los fines de contradecir o recusar el testi-monio del deponente en calidad de testigo.
(2) Cualesquiera de las partes puede usar la declaración de peritos, en particular la de médicos, para cualquier propósito, a menos que el Administrador Asis-tente o el juez de derecho administrativo dictamine que ese uso sería injusto o significaría una infracción al debido proceso.
(3) Cualesquiera de las otras partes puede usar la declaración de una parte o de cualquier persona que, en el momento de tomarse la declaración era funcionario, director, o agente debidamente autorizado de una orga-nización, sociedad, o asociación pública o privada que es una de las partes, para cualquier propósito.
(4) Cualesquiera de las partes puede usar la declaración de un testigo, sea o no una de las partes, para cualquier propósito si el oficial que preside encuen-tra que: (i) El testigo está muerto; o (ii) el testigo se encuentra fuera de los EE.UU. o a más de 160 Km. (100 millas) del lugar de la audiencia a menos que surja que fue la parte que ofrece la declaración la que procuró la ausencia del testigo; o (iii) el testigo está imposibilitado de presentarse para prestar declaración testimonial debido a su edad, enfermedad, debilidad, o porque está preso; o (iv) la parte que ofrece la declaración no ha podido conseguir que el testigo se presente a prestar declaración testimonial mediante citación; o (v) después de la solicitud y notificación, que esas circunstancias excepcionales existen como para justificar el deseo de permitir que se use la declaración, por el interés de la justicia y con la debida consideración con respecto a la importancia de presentar el testimonio oral de testigos en una audiencia abierta.
(5) Si una de las partes usa solamente una parte de la declaración como prueba, cualquier otra de las partes puede pedirle que introduzca la totalidad de la declaración que es relevante a la parte presentada, y cualquiera de las partes puede presentar cualquier otra parte.
(b) **Objeciones al reconocimiento.** A excepción de las disposiciones enunciadas en este párrafo, durante una audiencia se puede objetar recibir como prueba cualquier declaración o una parte de la misma por cual-quier razón que requeriría la exclusión de la prueba si el testigo estuviera entonces presente y prestando declaración testimonial.
(1) Las objeciones a la competencia de un testigo o a la competencia, relevancia, o materialidad del testimo-nio no quedan eximidas al no estar presentadas antes o durante la toma de la declaración, a menos que el fun-damento de las objeciones sea tal que podría haber sido obviado o eliminado de haberse presentado en ese momento.
(2) Los errores e irregularidades que se producen durante el examen oral en el modo de tomar la declaración, en la forma en que se formulan las pregun-tas o se dan las respuestas, en el juramento o afir-mación, o en la conducción de las partes, y errores de todo tipo que podrían obviarse, eliminarse, o solucio-narse de presentarse en forma rápida, quedan eximidos a menos que se presente una objeción razonable en el momento de tomarse la declaración.
(3) Las objeciones a la forma de los interrogatorios escritos quedan eximidas a menos que se notifiquen por escrito a la parte que las formula.
(c) **Efecto de tomar y usar declaraciones.** Nin-guna parte podrá considerar a una persona como su testigo para ningún propósito al tomar su declaración. La presentación en la prueba de la declaración, o de una parte de la misma, para un propósito que no sea el de contradecir o recusar al deponente convierte al depo-nente en el testigo de la parte que presenta la declaración, pero ello no se aplicará al uso que cuales-quiera de las otras partes hagan de una declaración tal como se describe en el párrafo (a)(2) de este artículo. En la audiencia, cualquiera de las partes puede refutar cualquier prueba relevante contenida en una declaración, independientemente de qué parte la haya presentado.

§386.48 Registros e informes médicos.
En los casos que involucren los requisitos físicos del conductor, todas las partes recibirán al menos 30 días antes de la fecha fijada para la audiencia, copias de todos los informes médicos, resultados de pruebas, y otros registros médicos con los cuales una de las partes cuenta. Salvo las eximiciones que establezca el Director de la Oficina de Normas y Funcionamiento de Camiones y Omnibus, los informes, resultados de pruebas y regis-tros médicos que no se notifiquen según lo estipulado en esta norma se excluirán como prueba de cualquier audi-encia.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 2036 RF 53, ene. 26, 1988; 65 RF 7756, feb. 16, 2000]

§386.49 Forma de prueba escrita.
Toda la prueba escrita se presentará de las maneras siguientes:
(a) Una declaración de una persona que tiene cono-cimiento personal de los hechos alegados, o
(b) Prueba documental en la forma de adjuntos a una declaración que identifique el adjunto e informe sobre su procedencia.

§386.50 Comparecencias y derechos de los testi-gos.
(a) Cualesquiera de las partes en un procedimiento puede comparecer y ser escuchado en persona o a través de un apoderado. El juez de derecho administrativo puede solicitarle a un empleado regular de una de las partes que comparece a favor de la parte que muestre una prueba de su autoridad para comparecer.

(b) Cualquier persona que presente datos o prueba en un procedimiento gobernado por esta parte puede, si lo pide con la debida antelación y pagando los costos, procurar una copia de cualquier documento que haya presentado, o de cualquier transcripción. Si el juez de derecho administrativo o el Administrador Asistente lo permiten, pueden retenerse los documentos, datos o prueba originales, sustituyéndolos por las copias corre-spondientes.

§386.51 Enmienda y retiro de los escritos.
(a) Excepto ante circunstancias comprendidas den-tro de otras normas, en cualquier momento y más de 15 días antes de una audiencia, una parte puede enmendar sus escritos presentando el escrito enmendado ante el Administrador Asistente o el juez de derecho administrativo, si se ha designado, y ante todas las partes. Dentro de los 15 días anteriores a la audien-cia, se aceptará una enmienda solamente a discreción del juez de derecho administrativo. Cuando se interpone un escrito enmendado, las otras partes pueden inter-poner una respuesta y objeción dentro de los 10 días.
(b) Una parte puede retirar su escrito solamente con la aprobación del juez de derecho administrativo o Administrador Asistente.

§386.52 Apelaciones de sentencias interlocuto-rias.
Las sentencias del juez de derecho administrativo no pueden apelarse ante el Administrador Asistente antes de su consideración de la totalidad del procedimiento, salvo bajo circunstancias excepcionales y con el consen-timiento del juez de derecho administrativo. Al decidir si hacer lugar a las apelaciones, el juez de derecho administrativo determinará si la apelación es necesaria para evitar un perjuicio indebido a una parte, o para evitar un daño sustancial al interés publico.

§386.53 Cédulas de citación judicial, honorarios de los testigos.
(a) Las solicitudes para la emisión de cédulas de cit-ación deben enviarse al Administrador Asistente, o cuando se trata de casos para los que se ha llamado a audiencia, al juez de derecho administrativo. La solici-tud debe mostrar la relevancia general y alcance razon-able de la prueba buscada. Cualquier persona que recibe una cédula de citación judicial puede, dentro de los 7 días después de notificada, interponer un pedido para invalidarla o modificarla. El recurso debe inter-ponerse ante el oficial que aprobó la cédula de citación judicial. La interposición de un pedido suspenderá el efecto de la cédula de citación judicial hasta que se tome una decisión.
(b) Los testigos tendrán derecho a recibir los mismos honorarios y gastos de viaje que los testigos pagos en las cortes de los EE.UU. Los honorarios correrán por cuenta de la parte a cuya instancia se cita o presenta el testigo.
(c) El párrafo (a) de este artículo no se aplicará al Administrador o empleados de la FMCSA, o a la presen-tación de documentos bajo su custodia. La solicitud para que esas personas comparezcan, o para que esos docu-mentos se presenten, en una audiencia se hará al Administrador Asistente o al juez de derecho adminis-trativo, si se ha designado, y establecerá la necesidad de esa prueba y su relevancia.

§386.54 Juez de derecho administrativo.
(a) **Designación.** Una vez que se llama a audiencia para tratar el tema, el Administrador Asistente desig-nará un juez de derecho administrativo.
(b) **Facultades y obligaciones.** El juez de derecho administrativo tiene la facultad de tomar cualquier acción y a establecer todas las normas y reglamenta-ciones necesarias para governar la conducción de los procedimientos con el fin de asegurar una audiencia justa e imparcial, y para evitar demoras en la dis-posición de los procedimientos. Las facultades del juez de derecho administrativo incluyen lo siguiente:
(1) Tomar juramento;
(2) Emitir órdenes que permitan la inspección y el examen de tierras, edificios, equipo, y cualquier otro ele-mento físico, y la copia de cualquier documento;
(3) Emitir órdenes de citación judicial para la com-parecencia de testigos y la presentación de prueba autorizadas por ley;
(4) Dictar normas con respecto a la presentación de pruebas y recepción de prueba;
(5) Reglamentar el desenvolvimiento de la audiencia y la conducta de los participantes en ella;
(6) Considerar y reglamentar todos los recursos de procedimiento y otras, incluyendo recursos para deses-timar, excepto aquellos recursos que, bajo este capítulo, se presentan directamente ante el Administrador Asis-tente;
(7) Mantener consultas para establecer un acuerdo, simplificar las cuestiones, o para cualquier otro propósito adecuado;
(8) Tomar e interponer decisiones; y
(9) Tomar cualquier otra acción autorizada por estas normas y permitida por la ley.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 2036 RF 53, ene. 26, 1988; 49872 RF 66 de oct. 1, 2000]

§386.55 Consultas previas a la audiencia.
(a) **Concertación.** En cualquier momento con ante-rioridad al comienzo de la audiencia, el juez de derecho administrativo, por su propia pedido o por pedido de una parte, puede instruir a las partes o a su letrado a que participen con él de una consulta previa a la audiencia para considerar lo siguiente:
(1) Simplificación y clarificación de las cuestiones;
(2) Necesidad o deseo de enmendar escritos;
(3) Estipulaciones en cuanto a los hechos y los con-tenidos y autenticidad de los documentos;
(4) Emisión de y respuestas a las cédulas de citación judicial.
(5) Toma de declaraciones, y uso de la declaraciones en los procedimientos;
(6) Órdenes de exposición de hechos, inspección y examen de instalaciones, presentación de documentos y otros objetos físicos, y respuestas a esas órdenes;
(7) Revelación de los nombres y domicilios de testigos e intercambio de los documentos que se presentarán como prueba; y
(8) Cualquier otro tema que tienda a simplificar las cuestiones o expedir los procedimientos.
(b) **Orden.** El juez de derecho administrativo emitirá una orden que detalle los temas conversados, los acuerdos a los que se arribó, y las normativas dictadas en la consulta previa a la audiencia. La orden será noti-ficada a las partes e interpuesta en el registro de los procedimientos.

§386.56 Audiencias.
(a) Tan pronto como le sea posible después de haber sido designado, el juez de derecho administrativo emitirá una orden fijando la fecha, hora, y lugar de la audiencia. La orden será notificada a las partes y for-mará parte del registro de los procedimientos. La orden puede enmendarse por una buena causa demostrada.
(b) **Conducción de la audiencia.** El juez de dere-cho administrativo preside la audiencia. Las audiencias están abiertas al público a menos que el juez de

derecho administrativo lo ordene de otro modo.
(c) **Prueba.** Exceptuando otras disposiciones con-tenidas en estas normas y en la Ley de Procedimiento Administrativo, 551 Cód. de EE.UU. 5, et seq., se respetarán las Normas Federales de Prueba.
(d) **Información obtenida mediante investi-gación.** Durante el procedimiento, la Administración puede revelar cualquier documento, prueba física instrumental, u otro material que haya obtenido medi-ante una investigación de acuerdo con su autoridad legal, y el letrado de la Administración puede presentarlo en prueba.
(e) **Registro** Se tomará nota taquigráfica de la audi-encia, y se transcribirá a un informe. La transcripción, las pruebas instrumentales u otros documentos interpuestos en los procedimientos constituirán el registro oficial de los procedimientos. Toda persona que lo solic-ite, previo pago de los costos establecidos, podrá obtener una copia de la transcripción y de la prueba instrumen-tal presentadas.

§386.57 Sentencias propuestas sobre el hecho, fundamentos de ley.

El juez de derecho administrativo otorgará a las partes la oportunidad razonable de presentar senten-cias propuestas del hecho, fundamentos de ley, y razones que las sustenten. Si el juez de derecho admin-istrativo ordena propuestas y alegatos escritos, cada sentencia propuesta debe incluir una cita de la porción específica del registro sobre el que se basa para susten-tarla. Las presentaciones por escritos, si las hay, deben notificarse dentro del plazo estipulado por el juez de derecho administrativo.

§386.58 Carga de la prueba.

(a) **Casos de aplicación.** En los casos de aplicación, la carga de la prueba recaerá sobre la Administración.
(b) **Conflicto de opinión médica.** La carga de la prueba en los casos que surjan bajo §391.47 de este título recaerá sobre la parte que solicita la revisión bajo §386.13(a).

Sección E — Decisión

§386.61 Decisión.

Una vez recibidas las sentencias propuestas del hecho, los fundamentos de ley, y los alegatos de las partes, el juez de derecho administrativo emitirá una decisión. Si las sentencias propuestas del hecho, los fun-damentos de ley y los alegatos se hicieron en forma oral, el juez de derecho administrativo puede emitir una decisión oral. La decisión del juez de derecho adminis-trativo se convierte en la decisión final del Administra-dor Asistente 45 días después de notificada, a menos que se interponga una solicitud o pedido de revisión bajo §386.62. La decisión será notificada a todas las partes y al Administrador Asistente.

§386.62 Revisión de la decisión del juez de dere-cho administrativo.

(a) Todas las pedidos de revisión deben ir acompaña-das de excepciones e informaciones sumarias. Cada solicitud debe detallar las objeciones a la decisión inicial, y deberá establecer si esas objeciones están rela-cionadas con errores alegados de ley o de hecho. También deberá establecer la reparación solicitada. Si no se objeta ningún error a la decisión final quedará eximido del derecho a alegar tal error en procedimientos subsiguientes.
(b) Las respuestas con información sumaria deberán interponerse dentro de los 30 días de notificada la infor-mación sumaria de la apelación.
(c) No se admitirán otras informaciones sumarias salvo a pedido del Administrador Asistente.
(d) Todas las partes deben ser notificadas de las copias de todas las informaciones sumarias.
(e) No se permitirá ningún alegato oral salvo por orden del Administrador Asistente.

§386.63 Decisión sobre la revisión.

Una vez revisada una decisión, el Administrador Asistente puede adoptar, modificar o dejar de lado las sentencias sobre el hecho y fundamentos de ley del juez de derecho administrativo. El Administrador Asistente también puede remitir los procedimientos al juez de derecho administrativo con instrucciones para los pro-cedimientos adicionales que considere apropiados. Si no los remite, el Administrador Asistente emitirá una orden final dando por concluídos los procedimientos, y notificando a todas las partes.

§386.64 Reconsideración.

Dentro de los 20 días posteriores a la emisión de la orden final por parte del Administrador Asistente, cualesquiera de las partes puede solicitar al Administrador Asistente que reconsidere su sentencia de los hechos, fundamentos de ley, u orden final. La inter-posición de una solicitud de reconsideración no suspende la entrada en vigencia de la orden final a menos que el Administrador Asistente así lo ordene.

§386.65 Incumplimiento de la orden final.

Si, dentro de los 30 días de recibida una orden final del organismo emitida según las consideraciones de este capítulo, el demandado no presenta por escrito su acep-tación de los términos de una orden que establece el cumplimiento, o, si corresponde, efectúa el pago de una sanción civil, o interpone una apelación bajo §386.67, la causa puede elevarse al Fiscal con el pedido de que se interponga una acción en la correspondiente Corte de Distrito de los EE.UU. para aplicar los términos de la orden de cumplimiento, o cobrar la sanción civil.

§386.66 Recursos para llamar a una nueva audien-cia o para solicitar una modificación.

(a) Durante el año posterior a la fecha en que entra en vigencia la orden del Administrador Asistente, no se aceptará ningún pedido para llamar a una nueva audi-encia o para solicitar una modificación. Después de 1 año, cualesquiera de las partes puede interponer un pedido ante el Administrador Asistente en la que solic-ite una nueva audiencia o una modificación de la orden. El recurso debe contener lo siguiente:
(a) Una copia de la orden sobre la cual se solicita la modificación;
(2) Una declaración del cambio de las circunstancias que justifican el pedido; y
(3) Copias de toda la prueba sobre la que se basa la parte que presenta el recurso.
(b) Una vez recibido el recurso, el Administrador Asistente puede tomar la decisión de negar el recurso, o modificar la orden, en parte o en su totalidad. El Admin-istrador Asistente, antes de tomar su decisión, puede ordenar otros procedimientos bajo estas normas que considere necesarios, y puede pedir información adicio-nal a la parte que presenta el recurso.

§386.67 Apelación.
Toda persona perjudicada que, después de una audi-encia, se vea afectada en forma adversa por una orden final emitida bajo 521, 49 Cód. de EE.UU., puede, den-tro de los 30 días, solicitar la revisión de la orden en la Cámara de Apelaciones de EE.UU. en el circuito en el cual se alega se produjo la infracción, o donde el infrac-tor tiene la sede principal de su negocio o residencia, o en la Cámara de Apelaciones de EE.UU. para el Distrito del Circuito de Columbia. La Revisión de la orden estará basada en la determinación de si las decisiones y conclu-siones del Administrador Asistente estuvieron susten-tadas por prueba sustancial, o si de otro modo no se ajustaban a la ley. La Cámara no tomará en cuenta ninguna objeción que no se haya presentado ante el Administrador Asistente, a menos que hayan existido fundamentos razonables para no hacerlo u omitirlo. La iniciación de procedimientos bajo este artículo no funci-onará como una suspensión de la orden del Administra-dor Asistente, a menos que la Cámara lo ordene de otro modo.

Sección F — Órdenes de no innovar y peligros inminentes
§386.71 Órdenes de no innovar.
Toda vez que se determine que una persona ha cometido, o está por cometer, un acto o práctica que constituye una infracción al art. 31502 del libro 49, Cód. de los EE.UU., o a la Ley de Seguridad de las Empresas de Autotransporte de 1984, o a la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos, o a cualquier reglamentación u orden emitida bajo ese artículo, o a aquellas Leyes sobre las cuales la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) ejerce la responsabilidad de aplicación, el Defensor Principal o el Asistente del Defensor Principal de la Ley de Seguridad de las Empresas de Autotransporte y en las Autopistas puede solicitar al Procurador General de EE.UU. que interponga una acción en la correspondiente Corte de Distrito de EE.UU. con relación a la reparación que sea necesaria o apropiada, incluyendo reparación de órdenes de no innovar obligatorias o prohibitivas, rep-aración equitativa provisoria, y daños punitivos, según lo especificado en el art. 213(c) de la Ley de Seguridad de las Empresas de Autotransporte de 1984, y el art. 111(a) de la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos (507(c), 5122, 49 Cód. de EE.UU.).
[7756 RF 65, 16 de feb. de 2000]

§386.72 Peligro inminente.
(a) Toda vez que se determine que existe un peligro inminente como resultado del transporte en vehículo automotor de un determinado material peligroso, el Defensor Principal o el Delegado del Defensor Principal de la FMCSA puede interponer, o solicitar al Procurador General de EE.UU. que interponga, una acción ante la correspondiente Corte de Distrito de EE.UU. para que se dicte una orden que suspenda o restrinja el trans-porte en vehículo automotor del material peligroso, o cualesquier otra orden que sea necesaria para eliminar o disminuir el peligro inminente, según las disposi-ciones del 5122, 49 Cód. de EE. UU. En este párrafo, “Peligro inminente” se refiere a la presencia de una situ-ación tal, que existe una alta probabilidad de que se produzcan la muerte, enfermedad severa, daños person-ales serios, o un peligro sustancial a la salud, propiedad o al medio ambiente antes de poder realizar la tramit-ación correspondiente para librar una notificación de procedimiento de investigación, u otra audiencia administrativa o procedimiento formal para eliminar el riesgo de daño.
(b)(1) Toda vez que se determine que una infracción al 31502, 49 Cód. de EE.UU., o a la Ley de Seguridad de las Empresas de Autotransporte de 1984, según enmiendas, o a la Ley de Seguridad de los Automotores Comerciales de 1986, según enmiendas, o a la reglamen-tación emitida bajo esos artículos o leyes, o una combi-nación de esas infracciones, representa un peligro inminente para la seguridad, el Director de la Oficina de Aplicación y Cumplimiento, o un Director de Estado, o su delegado, ordenarán que el vehículo, o el empleado que conduzca el vehículo, sea puesto fuera de circu-lación, u ordenará al empleador a que cese una parte o la totalidad de las actividades comerciales del vehículo automotor, según lo dispuesto en 521(b)(5), 49 Cód. de EE.UU. Al dictar esa orden, no se impondrán restric-ciones a ningún empleado o empleador más allá de las necesarias para eliminar el peligro. En este párafo, “peligro inminente” se refiere a cualquier estado de fun-cionamiento de un vehículo, empleado, o vehículo com-ercial que aumenta en forma sust ancia l la s probabilidades de que ocasione un daño grave o muerte si no se lo retira de manera inmediata.
(2) Una vez emitida una orden según las consid-eraciones del párrafo (b)(1) de este artículo, el empleado o conductor de la empresa de autotransporte cumplirá inmediatamente con esa orden. Se ofrecerá la opor-tunidad para una revisión de acuerdo con 554 Cód. de EE.UU. 5, con la excepción de que esa revisión no tendrá lugar más allá de los 10 días de emitida esa orden, según lo estipulado en el art. 213(b) de la Ley de Segu-ridad de las Empresas de Autotransporte de 1984 (521(b)(5), 49 Cód. de EE.UU.). Una orden enviada a un empleador para que cese total o parcialmente sus activ-idades no evitará que los vehículos en tránsito en el momento de notificarse la orden sigan viaje a sus desti-nos más cercanos, a menos que alguno de esos vehículos o su conductor reciba la orden específica de quedarse fuera de circulación. Sin embargo, los vehículos y con-ductores que sigan viaje a su destino más cercano que-darán sujetos al cumplimiento tan pronto como lleguen.
(3) A los fines de este artículo, el término “destino más cercano” es la siguiente parada programada del vehículo que ya se encuentra en tránsito donde pueda garantizarse la seguridad de la carga que transporta.
(4) La falta de cumplimiento inmediato con una orden publicada bajo este artículo hará que la empresa de autotransporte o el conductor quede sujeto a las san-ciones establecidas en la sección G de este capítulo.
[50 RF 40306, oct. 2, 1985, según enmienda 2036 RF 53, ene. 26, 1988; 50970 RF 53, dic. 19, 1998; 10184 RF 56, mar. 11, 1991; 7756 RF 65, feb. 16, 2000; 58664 RF 65, oct. 2, 2000]

Sección G — Sanciones
§386.81 General
(a) Los montos de las sanciones civiles que pueden aplicarse por infracciones regulatorias sujetas a los pro-cedimientos en este subtítulo se establecen en los estat-utos que otorgan poderes de cumplimiento. La determinación de las sanciones civiles reales que se aplican en cada procedimiento se basa en esos límites o mínimos definidos y en consideración de información disponible en el momento de presentarse el reclamo rel-ativo a la naturaleza, y gravedad de las infracciones, y, con respecto al infractor, el grado de culpabilidad, histo-ria de infracciones anteriores, capacidad de pago, efecto sobre su capacidad para continuar funcionando comer-cialmente, y aquellos otros temas que la justicia y la seguridad pública puedan requerir. Además de estos factores, una sanción civil aplicada bajo 14901(a) y (d), 49 Cód. de EE.UU. con respecto a bienes domésticos también se basa en el grado de daño causado al carga-dor, y si el cargador recibió la compensación adecuada antes de instituirse el procedimiento de sanción civil. Al adjudicar los reclamos y órdenes bajo los procedimien-tos administrativos aquí descriptos, puede desarrollarse información adicional relacionada con estos factores que puedan afectar la cifra final del reclamo.
(b) Al establecer los montos de las sanciones por infracciones a notificaciones y órdenes, o resolver recla-mos sobre la base de esos montos, se tomarán en consid-eración los esfuerzos de buena fe para lograr el cumplimiento con los términos de las notificaciones y órdenes.

[7756 RF 65, 16 de feb. de 2000]

§386.82 Sanciones civiles por infracciones a las notificaciones y órdenes.
(a) Pueden imputarse sanciones civiles adicionales por infracciones a notificaciones y órdenes que se publi-can bajo procedimientos civiles de decomiso de acuerdo con 521 (b), 49 Cód. de EE.UU. Esas notificaciones y órdenes son las siguientes:
(1) Notificación de anulación — §386.11 (b)(2) y (c)(1)(iv);
(2) Notificación de exhibición — §386.11(b)(3);
(3) Orden final — §386.14(f); y
(4) Notificación de prohibición de circulación — §386.72(b)(1).
(b) El apéndice A de este capítulo contiene un cuadro de estas sanciones adicionales. Todas las sanciones son los montos máximos, y se manejará a discreción para cumplir con circunstancias especiales fijando sanciones por infracciones a notificaciones y órdenes, en algunos casos, en cifras inferiores al monto máximo.
(c) Los reclamos por sanciones que se describen en este artículo y en el apéndice A de este capítulo se real-izarán a través de los procedimientos civiles de decomiso especificados en este capítulo. Las cuestiones a decidir en esos procedimientos estarán limitados a averiguar si las infracciones a las notificaciones y órdenes sucedieron tal como consta en el reclamo, y a establecer la sanción apropiada para tales infracciones. Ningún contenido en el presente se considerará como autorización para reabrir un tema que ya recibió adju-dicación final bajo este capítulo.

§386.83 Sanción por no pagar las sanciones civiles o acogerse al plan de pago; prohibición de real-izar comercio interestatal.
(a)(1) **Norma general.** El propietario de un CMV que no paga la totalidad de una sanción civil dentro de los 90 días a partir de la fecha especificada para el pago de acuerdo con la orden final de la FMCSA tendrá pro-hibido funcionar en el comercio interestatal a partir del próximo *(por ej.,* el 91ro) día. La prohibición continuará hasta que la FMCSA haya recibido el pago total de la sanción.
(2) **Sanciones civiles pagaderas en cuotas.** El Centro de Servicio de la FMCSA puede permitir al propietario u operador de un CMV a pagar una sanción civil en cuotas. Si el propietario u operador del CMV no cumple con el pago de una de las cuotas, se declarará nulo el plan de pagos y deberá pagarse la deuda total en forma inmediata. Un propietario u operador de CMV que no pague la totalidad del remanente de la sanción civil dentro de los 90 días posteriores a la fecha en que no cumplió con el pago de la cuota, tendrá prohibido funcionar en el comercio interestatal a partir del próx-imo *(por ej.,* el 91ro) día. La prohibición continuará hasta que la FMCSA haya recibido el pago total de la sanción.
(3) **Apelaciones ante la Justicia Federal.** Si el propietario u operador de un VAC apela la orden final del organismo ante la Corte de Apelaciones del Circuito Federal, no se suspenderán los términos y fechas de pago contenidas en la orden final del organismo a menos que la Corte así lo instruya.
(b) **Procedimiento de demostración.** (1) La FMCSA notificará por escrito al propietario u operador del VAC si no ha recibido el pago dentro de los 45 días posteriores a la fecha especificada para el pago en la orden final del organismo, o a la fecha de la cuota que quedó impaga. La notificación incluirá la advertencia de que, si no se paga la totalidad de la sanción dentro de los 90 días posteriores a la fecha de vencimiento, se le pro-hibirá al propietario u operador del CMV a funcionar en el comercio interestatal.
(2) La notificación instruirá al propietario u opera-dor del CMV que demuestre por qué no debería pro-hibírsele funcionar en el comercio interestatal en el día 91ro. posterior a la fecha especificada para el pago. La prohibición solamente puede evitarse presentando ante el Oficial Principal de Seguridad:
(i) Prueba de que el demandado ha pagado la total-idad de la suma adeudada; o
(ii) Prueba de que el demandado ha presentado quie-bra bajo el título 11, libro 11, Cód. de EE.UU. Los demandados que han presentado quiebra también deberán presentar la información establecida en el pár-rafo (d) de este artículo.
(3) La notificación se enviará por correo certificado, o servicio comercial expreso. Si la sede principal de los negocios del propietario u operador de un CMV se encuentra en un país extranjero, la notificación se envi-ará al agente designado por el dueño u operador del CMV.
(c) El propietario u operador de un CMV que con-tinúa funcionando en el comercio interestatal en infrac-ción de este artículo puede quedar sujeto a sanciones adicionales pajo el párrafo IV (h) del apéndice A del capítulo 386.
(d) Este artículo no se aplica a una persona que se vea imposibilitada de pagar una sanción civil porque es deudora en un caso bajo el título 11, libro 11, Cód. de EE.UU. Los propietarios u operadores de CMV en pro-cedimiento de concurso bajo el título 11, deben propor-cionar la siguiente información en su respuesta a la FMCSA:
(1) El título del Código de Quiebra bajo el cual pre-sentan el procedimiento de concurso *(por ej.,* título 7 u11);
(2) El número del caso de quiebra;
(3) El tribunal donde se presentó el procedimiento de concurso; y
(4) Cualquier otra información que el organismo solicite para determinar la situación de quiebra de un deudor.
[78428 FR 65, dic. 15, 2000]

§386.84 Sanción por no pagar las sanciones civiles o acogerse al plan de pago; suspensión o revo-cación del registro.
(a)(1) **Norma general.** Se suspenderá el registro de un agente, agente de carga, o empresa de autotrans-porte que alquila sus unidades, que no paga la totalidad de una sanción civil dentro de los 90 días a partir de la fecha especificada para el pago de acuerdo con la orden final de la FMCSA a partir del próximo *(por ej.,* el 91ro) día. La suspensión continuará hasta que la FMCSA haya recibido el pago total de la sanción.
(2) **Sanciones civiles pagaderas en cuotas.** El Centro de Servicio de la he FMCSA puede permitir a un agente, agente de carga, o empresa de autotransporte que alquila sus unidades, que hayan sido demandados, a pagar las sanciones civiles en cuotas. Si el demandado no cumple con el pago de una de las cuotas, se declarará nulo el plan de pagos y deberá pagarse la deuda total en forma inmediata. Se suspenderá el registro de un demandado que no pague la totalidad del remanente de la sanción civil dentro de los 90 días posteriores a la fecha en que no cumplió con el pago de la cuota a partir del próximo *(por ej.,* el 91ro) día. La suspensión contin-uará hasta que la FMCSA haya recibido el pago total de la sanción.
(3) **Apelaciones ante la Justicia Federal.** Si el el agente, agente de carga, o la empresa de autotransporte que alquile sus unidades, que haya sido demandado apela la orden final del organismo ante la Corte de Apel-aciones del Circuito Federal, no se suspenderán los términos y fechas de pago contenidas en la orden final del organismo a menos que la Corte así lo instruya.
(b) **Procedimiento de demostración.** (1) La FMCSA notificará por escrito al agente, agente de carga, o empresa de autotransporte que alquila sus unidades, que haya sido demandado, si no ha recibido el pago dentro de los 45 días posteriores a la fecha especi-ficada para el pago en la orden final del organismo, o a la fecha de la cuota que quedó impaga. La notificación incluirá una advertencia que, si no se cumple con el pago la totalidad de la sanción dentro de los 90

días posteriores a la fecha de vencimiento, se le suspenderá el registro al demandado.
(2) La notificación instruirá al demandado a que demuestre por qué no debería suspenderse su registro el 91er. día posterior a la fecha establecida para el pago. La prohibición solamente puede evitarse presentando ante el Oficial Principal de Seguridad:
(i) Prueba de que el demandado ha pagado la total-idad de la suma adeudada; o
(ii) Prueba de que el demandado ha presentado quie-bra bajo el título 11, libro 11, Cód. de EE.UU. Los demandados que han presentado quiebra también deberán presentar la información establecida en el pár-rafo (d) de este artículo.
(3) La notificación se enviará por correo certificado, o servicio comercial expreso. Si la sede principal de los negocios del demandado se encuentra en un país extran-jero, se le entregará al agente designado por el demand-ado.
(c) Podrá cancelarse el registro de un agente, agente de carga, o empresa de autotransporte que alquila sus unidades, que continúe funcionando en el comercio interestatal después de habérsele suspendido el registro después de recibir una notificación adicional y una opor-tunidad para tener un procedimiento de acuerdo con 13905(c), 49 Cód. de EE.UU. Pueden imponerse sanci-ones adicionales bajo el párrafo IV (h) del apéndice A del capítulo 386.
(d) Este artículo no se aplica a una persona que se vea imposibilitada de pagar una sanción civil porque es deudora en un caso bajo el título 11, libro 11, Cód. de EE.UU. Los agentes, agentes de carga, y empresas de autotransporte que alquilan sus unidades que se encuentren en procedimiento de concurso bajo el título 11, deben proporcionar la siguiente información en su respuesta a la FMCSA:
(1) El título del Código de Quiebra bajo el cual pre-sentan el procedimiento de concurso *(por ej.*, título 7 u11);
(2) El número del caso de quiebra;
(3) El tribunal donde se presentó el procedimiento de concurso; y
(4) Cualquier otra información que el organismo solicite para determinar la situación de quiebra de un deudor.
[78428 RF 65, dic. 15, 2000]

Apéndice A del Capítulo 386 — Programa de san-ciones; Infracciones de Notificaciones y Órdenes
I. Notificación de suspensión
a. Infracción — falta de cese de las infracciones a las reglamentaciones en el plazo prescripto en la notifi-cación.
(El plazo establecido para cumplir con una notifi-cación de suspensión no comenzará a correr con relación a infracciones impugnadas, es decir, donde hay cues-tiones materiales en disputa bajo §386.14, hasta el momento en que se establezca la infracción).
Sanción — reincorporación de cualquier valoración o pago diferido de una sanción o su correspondiente por-ción.
b. Infracción — falta de cumplimiento con acciones específicas prescriptas en una notificación de investi-gación, orden de cumplimiento u orden de consen-timiento, que no sean la cesación de las infracciones a las reglamentaciones que se habían determinado como esenciales para la anulación de infracciones futuras.
Sanción — $1.100 por infracción por día.
Máximo — $11.000
II. Notificación de exhibición
Infracción — Falta de publicación de la notificación de infracción (por ej., notificación de investigación) tal como se especifica.
Sanción — $550 (Puede cobrarse una nueva infrac-ción cada vez que se descubra una falta de presentación tal como está ordenada).
III. Orden final
Infracción — Falta de cumplimiento con la orden final del organismo, por ej., falta de pago de la sanción aplicada después de recibir la notificación y la opor-tunidad para una audiencia dentro del plazo prescripto en la orden.
Sanción — Exención automática de cualquier reduc-ción en el reclamo original que se hubiera considerado válido, y restauración inmediata del monto total valori-zado en la Carta de Reclamo o Notificación de Investi-gación.
IV. Orden de prohibición de circulación
a. Infracción — Funcionamiento de un vehículo com-ercial conducido por un conductor durante el período en que ese conductor había sido puesto fuera de circu-lación.
Sanción — Hasta $1.100 por infracción. (A los fines de esta infracción, el término “conductor” se refiere al operador de un vehículo comercial, incluyendo un con-tratista independiente, quien, mientras circula en un vehículo comercial, es empleado, o responde a las órdenes, de otra persona).
b. Infracción — Solicitar o permitir que un conductor circule en un vehículo comercial durante el período en que ese conductor había sido puesto fuera de circulación.
Sanción — Hasta $11.000 por infracción. (Esta infracción se aplica a empresas de autotransporte, incluyendo un contratista independiente que no es un “conductor” tal como se lo define en el párrafo IV ante-riormente mencionado.)
c. Infracción — Funcionamiento de un vehículo com-ercial conducido por un conductor después que el vehículo fuera puesto fuera de circulación, y antes de realizarle las reparaciones requeridas.
Sanción — $1.100 cada vez que se circula en el vehículo de esa manera. (Esta infracción se aplica a los conductores según la definición en el párrafo IV anteri-ormente mencionado).
d. Infracción — Solicitar o permitir el funcionamiento de un vehículo comercial que ha sido puesto fuera de circulación, antes de que se le realicen las reparaciones requeridas.
Sanción — Hasta $11.000 cada vez que se circula en el vehículo de esa manera después de recibir la notifi-cación del defecto.
(Esta infracción se aplica a empresas de autotrans-porte, incluyendo un propietario-operador independi-ente que no es un “conductor” tal como se lo define en el párrafo IV anteriormente mencionado.)
e. Infracción — Falta de devolución de una certifi-cación escrita de que se ha hecho la corrección requerida por la orden de prohibición de circulación.
Sanción — Hasta $550 por infracción.
f. Infracción — Falsificación a sabiendas de la certifi-cación escrita de que se ha hecho la corrección requerida por la orden de prohibición de circulación.
Sanción — Considerada igual que las infracciones descriptas en los párrafos IVc y IVd anteriormente men-cionados, y sujeta a las mismas sanciones.
Nota: Falsificación de la certificación puede originar un proceso penal bajo 1001 Cód. de EE.UU. 18.
g. Infracción — Funcionamiento en infracción a una orden publicada bajo §386.72(b) para cesar total o parcialmente el funcionamiento de los automotores comerciales del empleador, por ej., falta de cese del fun-cionamiento de acuerdo con lo ordenado.
Sanción — Hasta $11.000 por día de funcionamiento posterior a la fecha y hora en que entró en vigencia la orden de cesar.

h. Infracción – Llevar a cabo el funcionamiento durante un período de suspensión bajo §386.83 ó 386.84 por falta de pago de las sanciones.
Sanción — Hasta $10.000 por cada día en que se lleva a cabo el funcionamiento durante el período de suspen-sión.
[10184 RF 56, mar. 11, 1991; 78429 RF 65, dic. 15, 2000]

Apéndice B del Capítulo 386 — Programa de sanciones; Infracciones y Sanciones pecuniarias máximas
La Ley de Mejoramiento de Cobranza de Deudas de 1996 [Derecho Público 104-134, libro III, título 10, Art. 31001, párr. (s) 110 Estat. 1321-373] enmendó la Ley Federal de Ajuste por Inflación de las Sanciones Civiles de 1990 para requerir a los organismos que ajusten por inflación "cada sanción civil pecuniaria dispuesta por ley dentro de la jurisdicción de cada organismo Federal* * *" y publiquen esa reglamentación en el *Reg-istro Federal***.** De acuerdo con esa autorización, las san-ciones civiles ajustadas por inflación incluídas en los párrafos (a)(5) y (b) hasta (f) más adelante, dejan sin efecto los montos correspondientes a las infracciones incluídas en el libro 49, Cód. de EE.UU.
¿Cuáles son los tipos de infracciones, y cuáles las san-ciones pecuniarias máximas?
(a) **Infracciones a las Reglamentaciones Fed-erales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR).**
(1) **Mantenimiento de los registros**. Una persona o entidad que no prepara o mantiene un registro solici-tado en los Capítulos 385 y 390-99 de este subtítulo, o bien prepara o mantiene un registro solicitado que está incompleto, es inexacto, o falso, está sujeto a una san-ción civil máxima de $500 por cada día de infracción, hasta un máximo de $5.000.
(2) **Falsificación a sabiendas de los registros.** Una persona o entidad que, a sabiendas, falsifique, destruya, mutile o cambie un informe o registro requerido por los Capítulos 385 y 390-399 de este sub-título, a sabiendas haga, o induzca a hacer, un registro falso o incompleto sobre un hecho comercial u operativo, o transacción, o a sabiendas haga, prepare, o conserve un registro en infracción de una reglamentación u orden del Secretario, está sujeta a una sanción civil máxima de $5.000 si esa acción presenta de modo erróneo un hecho que constituye una infracción, diferente a una infracción de presentación de informe o mantenimiento de registro.
(3) **Infracciones por no mantener los registros.** Una persona o entidad que infrinja los Capítulos 385 ó 390-399 de este subtítulo, excepto un pedido de manten-imiento de registros, está sujeta a una sanción civil que no excederá los $10.000 por cada infracción.
(4) **Infracciones de los conductores por no man-tener los registros.** Un conductor que infrinja los Capítulos 385 y 390-399 de este subtítulo, excepto un pedido de mantenimiento de registros, está sujeto a una sanción civil que no excederá los $2.500.
(5) **Infracción de 392.5 CRF 49.** Un conductor que es puesto fuera de circulación durante 24 horas por infringir las prohibiciones de consumo de alcohol expuestas en 392.5(a) o (b) CRF 49 y conduce durante ese período, está sujeto a una sanción civil que no exced-erá los $2.750 por cada infracción.
(b) **Infracciones a la licencia de conductor com-ercial (CDL).** Cualquier persona que infrinja el Capítulo 383, Secciones B, C, E, F, G, o H del CRF 49, estará sujeta a una sanción civil de $2.750.
(c) **Sanciones especiales relativas a infrac-ciones a órdenes de condición fuera de circu-lación por parte de portadores del CDL.** Un portador del CDL procesado por infringir una orden de prohibición de circulación estará sujeto a una sanción civil no inferior a $1.100 ni superior a $2.750. El emple-ador de un portador de CDL que a sabiendas permite, solicita, o autoriza al empleado a conducir un CMV durante el período durante el cual el portador del CDL está sujeto a una orden de prohibición de circulación, estará sujeto a una sanción civil no inferior a $2.750 ni superior a $11.000.
(d) **Infracciones a la responsabilidad finan-ciera.** Una empresa de autotransporte que no mantiene los niveles de responsabilidad financiera establecidos en el Capítulo 387 de este subtítulo estará sujeta a una sanción máxima de $11.000 por cada infracción. Cada día durante el cual la infracción continúa constituye una infracción diferente.
(e) **Infracciones a las Reglamentaciones de Materiales Peligrosos (HMR).** Este párrafo se aplica a las infracciones por parte de empresas de autotrans-porte, conductores, cargadores y otras personas que transportan materiales peligrosos por autopista en automotores comerciales, o se encargan de que esos materiales sean transportados de ese modo.
(1) Todas las infracciones a sabiendas del título 51, 49 Cód. de EE.UU., u órdenes o reglamentaciones pub-licadas bajo la autorización de ese título y que se aplican al transporte o embarque de materiales peligrosos en automotores comerciales por autopista, están sujetas a una sanción civil de no menos de $250 y no más de $27.500 por cada infracción. Cada día durante el cual la infracción continúa constituye una infracción diferente.
(2) Todas las infracciones a sabiendas del título 51, 49 Cód. de EE.UU., u órdenes, reglamentaciones o excepciones publicadas bajo la autorización de ese título y que se aplican a la fabricación, marcación, manten-imiento, reacondicionamiento, reparación o prueba de un envoltorio o contenedor, representado, marcado, cer-tificado o vendido como apto para ser utilizado en el transporte o embarque de materiales peligrosos en automotores comerciales, están sujetas a una sanción civil de no menos de $250 y no más de $27.500 por cada infracción.
(3) Toda vez que las reglamentaciones publicadas bajo la autorización del título 51 del 49 Cód. de EE.UU. requieran cumplir con las FMCSR durante el trans-porte de materiales peligrosos, las infracciones a las FMCSR se considerarán una infracción a las HMR y estarán sujetas a una sanción civil no inferior a $250 y no superior a $10.000.
(f) **Funcionar con una calificación de segu-ridad insatisfactoria.** Una empresa de autotrans-porte que a sabiendas transporta materiales peligrosos en una cantidad tal que requieren señalización, o pasa-jeros en un vehículo diseñado o utilizado para transpor-tar 15 pasajeros o más, en el día 46° o cualquier día subsiguiente después de recibir una calificación de seg-uridad insatisfactoria, estará sujeta a una sanción civil no inferior a $250 y no superior a $27.500. Cada día que continúa transportando materiales peligrosos incurre en una nueva infracción.
(g) **Infracciones a las reglamentaciones comer-ciales (CR).** Las sanciones por infracciones a las CR se especifican en el Título 149 del 49 Cód. de EE.UU. Estas sanciones están relacionadas con el transporte sujeto a la jurisdicción del Secretario bajo el Título 135 del 49 Cód. de EE.UU. A menos que se especifique de otro modo, cada día durante el cual continúa la infracción constituye una nueva infracción.
(1) Una persona que no presenta un informe, que no responde una pregunta de modo específico, completo y veraz, o no hace, prepara o preserva un registro del modo y forma establecido, está sujeta a una sanción mínima de $500 por infracción.
(2) Una persona que actúa como empresa de trans-porte o agente para el transporte de bienes en infracción a los requerimientos de registro especificados en 13901, 49 Cód. de EE.UU. está sujeta a una sanción mínima de $500 por infracción.
(3) Una persona que actúa como empresa de trans-porte de pasajeros en infracción a los requerimientos de registro especificados en 13901, 49 Cód. de EE. UU. está sujeta a una sanción mínima de $2.000 por infracción.
(4) Una persona que actúa como empresa de autotransporte extranjera o una empresa privada de autotransporte extranjera en infracción a los requer-imientos de registro especificados en 13902 (c), 49 Cód. de EE.UU. está sujeta a una sanción mínima de $500 por infracción.
(5) Una persona que actúa como empresa de autotransporte extranjera o una empresa privada de autotransporte extranjera sin permiso, con anterioridad a la implementación del Tratado de Libre Comercio de EE.UU. (NAFTA) fuera de los límites de una zona com-ercial a lo largo de la frontera entre EE.UU. y

México, está sujeta a una sanción máxima de $10.000 por una infracción intencional, y una sanción máxima de $25.000 por una pauta de infracciones intencionales.
(6) Una persona que actúa como empresa de trans-porte o agente para el transporte de desechos peligrosos en infracción a los requerimientos de registro especifica-dos en 13901, 49 Cód. de EE.UU. está sujeta a una san-ción máxima de $20.000 por infracción.
(7) Una empresa de autotransporte o agente de carga de bienes domésticos, o su síndico o administrador judi-cial, que no cumple con alguna reglamentación relativa a la protección de cargadores individuales está sujeta a una sanción mínima de $1.000 por infracción.
(8) Una persona —
(i) que falsifica, u autoriza a un agente u otra per-sona a falsificar, documentación empleada en el trans-porte de bienes domésticos por autotransporte o agente de carga para mostrar prueba del peso de un embarque, o
(ii) que cobra por servicios que no se prestan, o no son razonablemente necesarios para el movimiento seguro y adecuado del embarque está sujeta a una sanción mín-ima de $2.000 por la primera infracción, y $5.000 por cada infracción subsiguiente.
(9) Una persona que a sabiendas acepta o recibe de una empresa de autotransporte una rebaja o descuento en la tarifa especificada requerida bajo 13702, 49 Cód. de EE.UU. para el transporte de bienes entregados a la empresa de autotransporte, comete una infracción para la cual la sanción equivale a tres veces el monto aceptado como rebaja o descuento, y tres veces el valor de otra consideración aceptada o recibida como rebaja o descuento durante el período de seis años anteriores al comienzo de la acción.
(10) Una persona que ofrece, entrega, recibe o solic-ita el transporte de un bien con una empresa de autotransporte a una tarifa diferente a la establecida y en vigencia bajo 13702, 49 Cód. de EE.UU., está sujeta a una sanción máxima de $100.000 por infracción. Cuando actúa dentro del alcance de su empleo, los actos u omisiones de una persona que actúa para, o está empleada por, una empresa de autotransporte o carga-dor, se consideran actos y omisiones tanto de esa per-sona como de esa empresa o cargador.
(11) Toda persona que ofrece, entrega, recibe o solic-ita una rebaja o concesión relativa a un servicio de transporte con una empresa de autotransporte sujeta a la jurisdicción bajo el Título 135, 49 Cód. de EE.UU., o que ayuda o permite que otra persona obtenga el servi-cio de transporte a una tarifa inferior a la que está en vigencia bajo 13702, 49 Cód. de EE.UU., comete una infracción para la cual la sanción es de $200 la primera vez, y $250 para cada infracción subsiguiente.
(12) Un agente de carga, su funcionario, agente o empleado, que ayuda, o permite a sabiendas, que una persona reciba el servicio bajo 13531, 49 Cód. de EE. UU. a una tarifa inferior a la vigente bajo 13702, 49 Cód. de
EE.UU. comete una infracción para la cual la sanción es de hasta $500 la primera vez, y hasta $2.000 para cada infracción subsiguiente.
(13) Una persona reciba o intente recibir el servicio de parte de un agente de carga bajo 13531, 49 Cód. de EE.UU. a una tarifa inferior a la vigente bajo 13702, 49 Cód. de EE.UU. comete una infracción para la cual la sanción es de hasta $500 la primera vez, y hasta $2.000 para cada violación subsiguiente.
(14) Una persona que a sabiendas autoriza, o con-siente, o permite una infracción al 14103, 49 Cód. de EE.UU. relativa a la carga y descarga de vehículos auto-motores, o que a sabiendas viola el inciso (a) del 14103, 49 Cód. de EE.UU., está sujeta a una sanción de no más de $10.000 por infracción.
(15) Una persona, o un funcionario, agente o empleado de esa persona, que trata de evadir la reglamentación bajo el Capítulo B del Sublibro IV, Libro 49, Cód. de EE.UU. para empresas de autotransporte o agentes, está sujeta a una sanción de $200 en el caso de la primera infracción, y al menos $250 por una infrac-ción subsiguiente.
(16) Una persona, o un funcionario, agente o empleado de esa persona, que debe presentar un informe ante el Secretario, responder una pregunta, o hacer, preparar o preservar un registro bajo el Capítulo B del Sublibro IV, Libro 49 Cód. de EE.UU., está sujeta a una sanción máxima de $5.000 por infracción si no presenta el informe; no responde a la pregunta en forma completa y veraz dentro de los 30 días desde la fecha en que el Secretario se la hizo llegar; no hace o preserva el registro en el modo y forma establecida; falsifica, destruye o cambia el informe o registro; interpone un informe o registro falso; ingresa un dato falso o incom-pleto en el registro relacionado con un dato comercial; o prepara o preserva un registro en infracción a una reglamentación u orden del Secretario.
(17) Una empresa de autotransporte, transporte marítimo, agente de carga, o agente, o su funcionario, síndico, arrendatario, empleado, u otra persona autor-izada a recibir información de ellos, que revela infor-mación identificada en 14908, 49 Cód. de EE.UU. sin el permiso del cargador o consignatario, está sujeta a una sanción máxima de $2.000.
(18) Una persona que viola una disposición del Capítulo B, Sublibro IV, Libro 49 Cód. de EE.UU., o una reglamentación u orden bajo el Capítulo B, o que viola una condición de registro relativa al transporte sujeto a la jurisdicción bajo el subtítulo I o III, o el Título 135, o que viola una condición de registro de una empresa de autotransporte extranjera o una empresa privada de autotransporte extranjera bajo el art. 13902, está sujeta a una sanción de $500 para cada infracción si el Título 149 del 49 Cód. de EE.UU. no establece otra sanción.
(19) Una infracción del Capítulo B, Sublibro IV, Libro 49 Cód. de EE.UU. cometida por un director, fun-cionario, administrador judicial, síndico, arrendatario o empleado de una empresa de autotransporte que es una corporación también constituye una infracción por parte de la corporación a la cual le corresponden las sanciones establecidas en el Título 149. Los actos y omisiones de individuos que actúan dentro del alcance de su empleo en una empresa de transporte se consideran acciones y omisiones tanto del individuo como de la empresa.
(20) En un procedimiento iniciado bajo 14902 ó 14903, 49 Cód. de EE.UU., la tarifa que una empresa de transporte publica, o informa bajo el art. 13702 es prueba concluyente contra la empresa de transporte, sus funcionarios y agentes de que se trata de la tarifa legal para el transporte o servicio. Apartarse, u ofrecer apartarse, de esa tarifa publicada o informada consti-tuye una infracción a 14902 ó 14903, 49 Cód. de EE.UU.
[56 RF 10184, mar. 11, 1991; 63 RF 12414 - 12415, mar. 13, 1998; 65 RF 7756, feb. 16, 2000]

CAPÍTULO 387 — NIVELES MÍNIMOS DE RESPONSABILIDAD FINANCIERA PARA LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE

Sección A — Empresas que transportan bienes

§387.1 Objetivo y alcance.
§387.3 Campo de aplicación.
§387.5 Definiciones.
§387.7 Responsabilidad financiera requerida.
§387.9 Responsabilidad financiera: Niveles mínimos.
§387.11 Normas aplicables del Estado y designación del agente.

§387.13 Fiduciarios.
§387.15 Formularios.
§387.17 Infracciones y sanciones.

Sección B — Empresas que transportan pasajeros
§387.25 Objetivo y alcance.
§387.27 Campo de aplicación.
§387.29 Definiciones.
§387.31 Responsabilidad financiera requerida.
§387.33 Responsabilidad financiera: Niveles mínimos.
§387.35 Normas aplicables del Estado y designación del agente.
§387.37 Fiduciarios.
§387.39 Formularios.
§387.41 Infracciones y sanciones.

Sección C — Fianzas de caución y pólizas de seguro para las empresas de autotransporte y agentes de bienes
§387.301 Fianza de caución, certificado de seguro y otras garantías.
§387.303 Garantía para la protección del público: Límites mínimos.
§387.305 Vehículos combinados.
§387.307 Fianza de caución u otra garantía de un agente de bienes.
§387.309 Requisitos para actuar como autoasegurador y otras garantías o acuerdos.
§387.311 Cauciones y certificados de seguro.
§387.313 Formularios y procedimiento.
§387.315 Empresas de seguros y cauciones.
§387.317 No aceptación o revocación de fianzas de caución, etc. por parte de la FMCSA.
§387.319 Fiduciarios.
§387.321 Funcionamiento en el comercio exterior.
§387.323 Presentación electrónica de fianzas de caución, convenios de fondos fiduciarios, certificados de seguro y cancelaciones.

Sección D — Fianzas de caución y pólizas de seguro para los agentes de carga
§387.401 Definiciones.
§387.403 Requisitos generales.
§387.405 Límites de responsabilidad.
§387.407 Fianzas de caución y certificados de seguro.
§387.409 Empresas de seguros y cauciones.
§387.411 Requisitos para actuar como auto-asegurador y otras garantías o acuerdos.
§387.413 Formularios y procedimientos.
§387.415 Aceptación y revocación por parte de la FMCSA.
§387.417 Fiduciarios.
§387.419 Presentación electrónica de fianzas de caución, certificados de seguro y cancelaciones.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU., 13101, 13301, 13906, 14701, 31138 y 31139 y 49 CRF 1.73. NOTA DE LA EDITORIAL: Los cambios de nomenclatura en el Cap. 387 aparecen en 67 RF 61821-61824, oct. 2, 2002.

Sección A — Empresas que transportan bienes

§387.1 Objetivo y alcance.

La presente sección establece los niveles mínimos de responsabilidad financiera que las empresas que trans-portan bienes y operan automotores deben observar dentro del comercio interestatal, intraestatal o exterior. El objetivo de estas reglamentaciones consiste en crear incentivos adicionales para que las empresas de autotransporte mantengan y hagan funcionar sus vehículos de un modo seguro, garantizando un nivel adecuado de responsabilidad financiera con relación a los automotores que circulen por las autopistas públi-cas.
[46 RF 30982, jun. 11, 1981, según enmienda 48 RF 52683, nov. 21, 1983]

§387.3 Campo de aplicación.

(a) La presente sección se aplicará a las empresas de autotransporte que alquilan sus unidades y operan automotores que transportan bienes dentro del comercio interestatal o exterior.
(b) La presente sección se aplicará a las empresas de autotransporte que transportan materiales peligrosos, sustancias peligrosas o desechos peligrosos dentro del comercio interestatal, intraestatal o exterior.
(c) **Excepción.** (1) Las normas establecidas en este capítulo no se aplicarán a los automotores calificados como vehículos de gran porte (GVWR), con un peso bruto nominal inferior a los 4.535,92 kilos (10.000 libras). No se aplicará esta excepción cuando el vehículo se utilice para transportar una cantidad cualquiera de los materiales enumerados en la Div. 1.1, 1.2 ó 1.3, en la Div. 2.3, Zona de Peligro A, Div. 6.1, Grupo de Empaque I, Zona de Peligro A, o cantidades controladas para el transporte por autopista de materiales Clase 7, según se definen en 49 CRF 173.403, dentro del comercio inter-estatal o exterior.
(2) Las normas del presente capítulo no se aplicarán al transporte de petróleo, materiales, sustancias o desechos peligrosos, todos ellos de otro modo que no sea a granel, dentro del comercio intraestatal; exceptuando el transporte por autopista de cantidades controladas de materiales Clase 7, según se definen en 49 CRF 173.403, dentro del comercio intraestatal.
[46 RF 30982, jun. 11, 1981; 46 RF 45612, sep. 14, 1981, según enmienda 48 RF 55559, feb. 7, 1983; 48 RF 52683, nov. 21, 1983; 49 RF 38290, sep. 28,

1984; 59 RF 63923, dic. 12, 1994]

§387.5 Definiciones.
Según se emplean en esta sección**:**
Accidente — Incluye la exposición continua o reiterada a las mismas condiciones que originan una responsabilidad frente a terceros y que el asegurado no esperaba ni se proponía causar.
Lesiones — Todo daño al cuerpo, dolencia o enfer-medad, incluyendo la muerte causada por cualquiera de ellos.
Cancelación del seguro — Acto de dejar sin efecto la cobertura por parte del asegurador o del asegurado.
Endoso — Enmienda de una póliza de seguro.
Restauración ambiental — Restitución por pérdi-das, daños o destrucciones causadas a los recursos natu-rales por la descarga, dispersión, liberación o fuga accidental en la tierra, atmósfera y cursos o masas de agua de cualquier mercancía transportada por una empresa de autotransporte. Ello incluirá el costo de eli-minar y tomar las medidas necesarias para minimizar o mitigar el daño causado a la salud humana, al ambiente natural, los peces, los crustáceos y la vida silvestre.
Prueba de garantía — Fianza de caución o póliza de seguro con el endoso adecuado adjunto.
Responsabilidad financiera — Reservas finan-cieras (por ej., pólizas de seguro o fianzas de caución) suficientes para garantizar los montos por responsabil-idad establecidos en este capítulo que cubren la respon-sabilidad frente a terceros.
Transporte en alquiler — Acto comercial de trans-portar, a cambio de una contraprestación, los bienes o la propiedad de otra persona.
A granel — Transporte de bienes en forma de carga-mento, excepto los materiales de la Div. 1.1, 1.2 ó 1.3 y los gases de la Zona de Peligro A, Div. 2.3, transportados en contenedores con una capacidad superior a los 13.300 litros (3.500 galones) de agua.
A granel (explosivos de la Div. 1.1, 1.2 y 1.3) — Transporte en forma de cargamento de una cantidad cualquiera de los materiales de la Div. 1.1, 1.2, ó 1.3.
A granel (materiales de la Div. 2.3, Zona de Peli-gro A o de la Div. 6.1, Grupo de Empaque I, Zona de Peligro A) — Transporte en forma de cargamento de cualquiera de los materiales de la Div. 2.3, Zona de Peligro A o de la Div. 6.1, Grupo de Empaque I, Zona de Peligro A en una cantidad cualquiera.
Asegurado y mandante — La empresa de auto-transporte mencionada en la póliza de seguro, fianza de caución, endoso o notificación de cancelación y también el fiduciario de dicha empresa de autotransporte.
Prima de seguro — Suma de dinero que el aseg-urado paga al asegurador por aceptar las demandas por responsabilidad frente a terceros que puedan enta-blarse contra el asegurado.
Empresa de autotransporte — Empresa de trans-porte que alquila sus unidades o empresa privada de autotransporte. El término incluye en forma no taxativa al agente, administrador o representante de la empresa de autotransporte; al empleado responsable de contratar, supervisar, entrenar, asignar o despachar a un conductor;
o al empleado que se ocupa de la instalación, inspección y mantenimiento del equipo y/o accesorios del vehículo.
Daño a la propiedad — Daño a bienes tangibles o pérdida del uso de ellos.
Responsabilidad frente a terceros — La emer-gente por lesiones corporales o daños a la propiedad, incluyendo la responsabilidad por restauración ambien-tal.
Estado — Se refiere a un Estado de los EE.UU., el Distrito de Columbia, Puerto Rico, las Islas Vírgenes, Samoa Norteamericana, Guam y Marianas del Norte.
[46 RF 30982, jun, 11, 1981; 46 RF 45612, sep. 14, 1981; 47 RF 12801, mar. 25, 1982, según enmienda 48 RF 52683, nov. 21, 1983; 51 RF 33856, sep. 23, 1986; 53 RF 12160, abr. 13, 1988; 59 RF 63923, dic. 12, 1994; 62 RF 16709, abr. 8, 1997, 63 RF 33275, jun. 18, 1998]

§387.7 Responsabilidad financiera requerida.
(a) Ninguna empresa de autotransporte pondrá a funcionar un vehículo hasta que la empresa no haya obtenido y tenga en vigencia los niveles mínimos de responsabilidad financiera según se describen en §387.9 de esta sección.
(b)(1) Las pólizas de seguro, fianzas de caución y endosos requeridos por este artículo permanecerán en vigencia en forma continua hasta su vencimiento. Tanto el asegurador como la empresa de transporte asegurada podrán efectuar la cancelación mediante un preaviso de 35 días otorgado por escrito a la otra parte. El preaviso de 35 días entrará en vigencia a partir de la fecha que se envíe por correo. La constancia del envío por correo constituirá prueba suficiente del preaviso.
(2) **Excepción.** Las pólizas de seguro y fianzas de caución podrán obtenerse por un plazo determinado para cubrir cualquier lapso de cumplimiento continuo.
(3) **Excepción.** La empresa de autotransporte rad-icada en México, que funcione solamente en municipal-idades de los EE.UU. sobre la frontera internacional EE.UU. - México o dentro de las zonas comerciales de esas municipalidades con un Certificado de Registro emitido según el Cap. 368, podrá cumplir con los requi-sitos de responsabilidad financiera mínima establecidos en esta sección mediante la obtención de una cobertura de seguro, por los montos requeridos y por lapsos de 24 horas o más, de parte de las aseguradoras que cum-plen con los requisitos enunciados en §387.11 de esta sección. La empresa de autotransporte de México que esté asegurada de este modo deberá contar con copias de los siguientes documentos para la inspección de cada uno de sus vehículos:
(i) Certificado de Registro;
(ii) Endoso del seguro requerido (Formulario MCS-90); y
(iii) Tarjeta de identificación del seguro, póliza pro-visoria u otro documento emitido por un asegurador autorizado, que especifique las fechas de entrada en vigencia y vencimiento de la cobertura de seguro tempo-raria autorizada por esta excepción.
Las empresas de autotransporte de México también estarán exentas de los requisitos para la notificación de cancelación estipulados en el formulario MCS-90.
(c) Las pólizas de seguro y fianzas de caución requeridas por este artículo podrán ser reemplazadas por otras pólizas o fianzas de caución. La responsabil-idad del asegurador o fiador que se retire, en relación a los hechos que sucedan con posterioridad a la fecha de vencimiento, concluirá el día de entrada en vigencia de la póliza de seguro o fianza de caución de reemplazo, o al finalizar el 35° día del plazo de cancelación requerido en el párrafo (b) de este artículo, cualesquiera de los dos ocurra primero.
(d) En la sede principal de los negocios de la empresa de autotransporte se mantendrá la prueba de la respon-sabilidad financiera requerida. La prueba constará de:
(1) “Endoso(s) para las pólizas de seguro de las empresas de autotransporte por responsabilidad frente a terceros según Arts. 29 y 30 de la Ley de Empresas de Autotransporte de 1980” (Form. MCS-90) emitido(s) por el(los) asegurador(es).

(2) “Fianza de caución por responsabilidad frente a terceros para empresas de autotransporte según Art. 30 de la Ley de Empresas de Autotransporte de 1980” (Form. MCS-82) emitida por el fiador; o bien
(3) Decisión, orden o autorización escrita por la FMCSA (Adm. Fed. de Seguridad de las Empresas de Autotransporte), que autorice a la empresa de autotransporte a auto-asegurarse según §387.309 de este libro, siempre que la empresa mantenga una califi-cación de seguridad satisfactoria según lo determina la FMCSA en Cap. 385 de este título.
(e) La prueba de los niveles mínimos de responsabil-idad financiera requeridos por este artículo será consid-erada información pública y se exhibirá para su revisión cuando exista un pedido razonable de un miembro del público.
(f) Todos los vehículos que circulen dentro de los EE.UU. a cargo de empresas de autotransporte radica-
das en un país extranjero limítrofe, llevarán a bordo una copia legible en inglés de la prueba de la responsabil-idad financiera requerida (Form. MCS-90 o MCS-82), que la empresa de transporte use para cumplir con lo estipulado en el párr. (d) de este artículo.
(g) Se negará el ingreso a los EE.UU. de todo vehículo que no cuente con prueba suficiente de la responsabilidad financiera requerida según el párr. (f) de este artículo.
[46 RF 30982, jun. 11, 1981; 46 FR 45612, sep. 14, 1981, según enmienda 48 RF 5559, feb. 7, 1983; 48 RF 52683, nov. 21, 1983; 51 RF 22083, jun. 18, 1986; 54 RF 49092, nov. 29, 1989; 59 RF 63923, dec. 12, 1994; 67 RF 12661, mar. 19, 2002]

§387.9 Responsabilidad financiera: Niveles míni-mos.

Los niveles mínimos de responsabilidad financiera a los que hace referencia §387.7 de esta sección se establecen del siguiente modo:

PROGRAMA DE LÍMITES
(Responsabilidad frente a terceros)

Tipo de vehículo	Producto transportado	Enero 1, 1985
(1) En alquiler (dentro del comercio interestatal o exterior, con una calificación de vehículo de gran porte con un peso bruto total de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más).	Bien (no peligroso)	$ 750.000
(2) En alquiler y privado (dentro del comercio inter-estatal, exterior o intraestatal, con una calificación de vehículo de gran porte con un peso bruto total de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más).	Sustancias peligrosas según 49 CRF 171.8, transportadas en tanques de carga, tanques portátiles o vehículos con tanques alimentadores con una capacidad superior a los 13.300 litros (3.500 galones) de agua; materiales a granel de la Div. 1.1, 1.2 y 1.3, Div. 2.3, Zona de Peligro A o materiales de la Div. 6.1, Grupo de Empaque I, Zona de Peligro A; materiales a granel de las Divisiones 2.1. ó 2.2; o cantidades controladas para el transporte por autopista de materiales Clase 7, según se definen en 49 CRF 173.403	5.000.000
(3) En alquiler y privado (dentro del comercio interes-tatal o exterior: en una cantidad cualquiera; o dentro del comercio interestatal, solo a granel; con una cali-ficación de vehículo de gran porte con un peso bruto total de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más).	Petróleo detallado en 49 CRF 172.101; desechos peligrosos, materiales peligrosos y sustancias peligrosas definidas en 49 CRF 171.8 y detalladas en 49 CRF 172.101, que no figuren en (2) arriba o en (4) a continuación	1.000.000
(4) En alquiler y privado (dentro del comercio inter-estatal o exterior, con una calificación de vehículo de gran porte con un peso bruto total inferior a 4536 kilos (10.000 libras)).	Una cantidad cualquiera de los materiales de la Div. 1.1, 1.2, ó 1.3; de la Div. 2.3, Zona de Peligro A o de la Div. 6.1, Grupo de Empaque I, Zona de Peligro A; o de cantidades controladas para el transporte por autopista de los materiales Clase 7, según se definen en 49 CRF 173.403	5.000.000

[59 RF 63923, dic. 12, 1994]

§387.11 Normas aplicables del Estado y desig-nación del agente.

La póliza de seguro o fianza de caución no cumplirá con los requisitos de responsabilidad financiera de esta sección a menos que el asegurador o fiador que propor-ciona la póliza o caución se encuentre:
(a) Legalmente autorizado para emitirla en cada uno de los Estados donde opera la empresa de autotrans-porte; o
(b) Legalmente autorizado para emitirla en el Estado donde la empresa de autotransporte tenga la sede principal de sus negocios o domicilio y desee desig-nar una persona, a quien se pueda cursar notificación de los actos procesales de ley o equidad entablados en cual-quier Estado donde opere la empresa de autotransporte y emanados de cualquier tribunal que tenga competen-cia en razón de la materia; o
(c) Legalmente autorizado para emitirlas en cual-quier Estado de los EE.UU. y habilitado para funcionar como asegurador de líneas excedentes en cualquier Estado donde el negocio esté registrado y desee designar una persona, a quien se pueda cursar notificación de los actos procesales de ley o equidad entablados en cual-quier Estado donde opere la empresa de autotransporte y emanados de cualquier tribunal que tenga competen-cia en razón de la materia.
[46 RF 30982, jun. 11, 1981, según enmienda 48 RF 52683, nov. 21, 1983]

§387.13 Fiduciarios.

La cobertura de los fiduciarios se agregará al momento de la sucesión de tales fiduciarios.

[46 FR 30982, jun. 11, 1981]

§387.15 Formularios.

Los endosos de las pólizas (Ilustración I) y las fianzas de caución (Ilustración II) deberán presentarse según lo prescribe la FMCSA y lo aprueba la OMB. Los

endosos de las pólizas y fianzas de caución especificarán que la cobertura a la que hacen referencia permanecerán en vigencia en forma continua hasta su vencimiento, según §387.7 de esta sección. El requisito de cobertura con-tinua no se aplicará a las empresas de autotransporte de México aseguradas según §387.7(b)(3) de esta sec-ción. El endoso y la fianza de caución se emitirán con el nombre exacto de la empresa de autotransporte.

ILUSTRACIÓN I

Formulario MCS-90 (3/82)
Formulario Aprobado
OMB N° 2125-0074

ENDOSO PARA PÓLIZAS DE SEGURO POR RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS PARA EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE SEGÚN LOS ARTS. 29 Y 30 DE LA LEY DE EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DE 1980

Emitido a favor de _____

de _____

Otorgado en _____

A los __ días del mes de _____ de 19 _____

Enmienda a la Póliza N° _____

Fecha de entrada en vigencia _____

Nombre de la empresa aseguradora _____

Refrendado por _____

Representante autorizado de la empresa

La póliza a la que se adjunta este endoso brinda seguro primario o excedente, se indica con una “X”, para los límites que se detal lan:
[ ] Este seguro es primario y la empresa no se hará responsable por montos superiores a $____ por cada accidente.
[ ] Este seguro es excedente y la empresa no se hará responsable por montos superiores a $____ por cada accidente que exceda el límite básico de $____ por cada accidente.

Toda vez que la FMCSA lo requiera, la aseguradora aceptará entregar un duplicado de la póliza y todos sus endosos. La aseguradora aceptará asimismo verificar la vigencia de la pól-iza en una fecha determinada mediante pedido telefónico por un representante autorizado de la FMCSA. El número de telé-fono al que se deberá llamar es: _____.

_____

La aseguradora o el asegurado podrán cancelar este endoso, (1) otorgando notificación por escrito a la otra parte con treinta y cinco (35) días de anticipación (contados a partir de la fecha de envío por correo, siendo la constancia del envío prueba suficiente de notificación) y (2) si el asegurado está en jurisdicción de la FMCSA, mediante notificación por escrito enviada a la FMCSA con treinta (30) días de anticipación (contados a partir de la fecha en que la FMCSA la reciba en su oficina de Washington, D.C.).

DEFINICIONES USADAS EN ESTE ENDOSO

Accidente incluye la exposición continua o repetida a condiciones que causan lesiones, daños a la propiedad o al medio ambiente y que el asegurado no esperaba ni se proponía causar.
Automotor comprende los vehículos terrestres, máquinas, trac-tores, remolques o semiremolques, o la combinación de cual-quiera de ellos, propulsados o arrastrados por fuerza mecánica y empleados en autopistas para transportar bienes.
Lesiones es todo daño al cuerpo, dolencia o enfermedad causada a una persona, incluyendo la muerte sobreviniente por cual-quiera de ellos.
Restauración ambiental es la restitución debida por pérdidas, daños o destrucciones causadas a los recursos naturales por la descarga, dispersión, liberación o fuga accidental en la tierra, atmósfera, curso o masa de agua de cualquier mercancía transportada por una empresa de autotransporte. Ello incluirá el costo de eliminar y tomar las medidas necesarias para mini-mizar o mitigar los daños causados a la salud humana, al ambi-ente natural, los peces, los crustáceos y a la vida silvestre.
Daño a la propiedad es el daño producido a bienes tangibles o la pérdida del uso de ellos.
Responsabilidad frente a terceros es la responsabilidad por lesiones, daños a la propiedad y restauración ambiental.

La póliza de seguro a la que se adjunta este endoso cubre la responsabilidad frente a terceros por accidentes de automotores y se enmienda para garantizar el cumplimiento del asegurado, dentro de los límites aquí establecidos como empresa de trans-porte de bienes, según los Arts. 29 y 30 de la Ley de Empresas de Autotransporte de 1980 y las normas y reglamentaciones de la Administración Federal de Seguridad de las Empresas de Autotransporte (FMCSA).

En contraprestación de la prima establecida en la póliza a la cual se adjunta este endoso, el asegurador (la empresa) acuerda pagar, dentro de los límites de responsabilidad aquí descriptos, cualquier sentencia definitiva a cobrar contra el asegurado por responsabilidad frente a terceros por causa de negligencia en el funcionamiento, mantenimiento o uso de los automotores, según los requisitos de responsabilidad financiera de los Arts. 29 y 30 de la Ley de las Empresas de Autotransporte de 1980, independ-ientemente de que cada vehículo esté específicamente descripto o no en la póliza y de que tal negligencia se produzca o no en cualquier ruta, territorio que el asegurador autorizara a cubrir o en cualquier otro lugar. El seguro según se plantee por responsabil-idad frente a terceros no se aplicará a las lesiones o la muerte de los empleados del asegurado, mientras estén cumpliendo con sus tareas en la empresa de transporte, ni a los bienes que el asegurado transporta, designados como carga. Se entiende y acuerda que ninguna condición, disposición, provisión, estipu-lación o limitación de esta póliza, este endoso, cualquier otro endoso en adelante o toda infracción a los mismos eximirá a la empresa de responsabilidad o del pago de cualquier sentencia definitiva dentro de los límites de responsabilidad aquí descriptos, independientemente de la situación financiera, de insolvencia o quiebra del asegurado. No obstante ello, todas las cláusulas, condiciones y limitaciones de la póliza a la que se adjunta el endoso seguirán en plena vigencia como obligatorios entre el asegurado y la empresa aseguradora. El asegurado reintegrará a la empresa todo pago que ésta haya efectuado por accidentes, demandas o acciones judiciales que involucren el incumplimiento de las cláusulas de la póliza y todo pago que la empresa no hubiera estado obligada a efectuar según las disposiciones de la póliza, salvo el acuerdo incluido en este endoso.

Asimismo se entiende y acuerda que si la empresa no pagara una sentencia definitiva contra el asegurado según lo dispuesto en el presente, el acreedor de la sentencia podrá iniciar ante cualquier tribunal competente una acción contra la empresa para obligar el pago.

Los límites de la responsabilidad de la empresa por las sumas establecidas en este endoso se aplicarán por separado a cada accidente y cualquier pago realizado conforme esta póliza por causa de cualquier accidente no significará la reducción de la responsabilidad de la empresa por el pago de sentencias

definiti-vas que surjan de cualquier otro accidente.

ILUSTRACIÓN II

Formulario MCS-82 (4/83)

(Formulario aprobado por la Oficina de Administración y Presupuesto según control N° 2125-0575)

FIANZA DE CAUCIÓN POR RESPONSABILIDAD FRENTE A TERCEROS DE LA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE SEGÚN ARTS. 29 Y 30 DE LA LEY DE EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DE 1980

Partes	Sede principal de la empresa fiadora y del mandante	Mandante de la empresa de autotransporte, N° de Expediente de la FMCSA y sede commercial del mandante
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____
	_____	_____

Propósito — Entre Fiador y Mandante se acuerda que: el Fia-dor, sus sucesores y derechohabientes serán responsables por el pago de cualquier sentencia final dictada contra el Mandante por demandas de responsabilidad frente a terceros, daños a la propiedad y reclamos por restauración ambiental, en los montos aquí prescriptos, conforme las disposiciones aplicables y las sigu-ientes condiciones:
Disposiciones aplicables — (1) Arts. 29 y 30 de la Ley de Empresas de Autotransporte de 1980 (Libro 49 Cód. EE.UU., Art. 13906).
(2) Normas y reglamentaciones de la FMCSA (Administración Federal de Seguridad de las Empresas de Autotransporte)
Condiciones — El Mandante es o tiene intenciones de ser una empresa de transporte de bienes de conformidad con las disposi-ciones aplicables sobre responsabilidad financiera para la protec-ción del público.
Esta caución garantiza el cumplimiento del Mandante con las disposiciones aplicables y surtirá efecto a favor de cualquier per-sona(s) con derecho a cobrar una sentencia definitiva contra el Mandante por responsabilidad frente a terceros, daños a la propiedad y restauración ambiental (excepto por lesión o muerte de los empleados del Mandante que estuvieren desempeñando tareas para la empresa de autotransporte y por pérdida de bienes del Mandante o daños a ellos y la carga transportada por el Mandante). Si ha de pagarse cada sentencia final por tales demandas que resulten del funcionamiento, mantenimiento o uso negligente de automotores para el transporte, según las disposi-ciones aplicables, entonces esta obligación será nula. En caso contrario, permanecerá en plena vigencia.
Dentro de los límites aquí descriptos, el Fiador responderá por tales pérdidas, independientemente del hecho que los automo-tores estén específicamente descriptos en el presente y que aquéllas se produzcan en ruta, en el territorio que el Mandante autorizó a cubrir o en cualquier otro lugar.
La responsabilidad del Fiador por cada vehículo sujeto a los requisitos de responsabilidad financiera establecidos en los Arts. 29 y 30 de la Ley de Empresas de Autotransporte de 1980 para cada accidente no excederá los $_____ y continuará sin per-juicio de cualquier cobro relacionado con el presente.
El Fiador acepta, mediante pedido telefónico de un represen-tante autorizado de la FMCSA, verificar si la fianza de caución está en vigencia a partir de una fecha determinada. El número telefónico al que se deberá llamar es: _____.
La caución entra en vigencia a partir de _____ (00:01 a.m., hora oficial, en la dirección del Mandante según se consigna en el presente) y seguirá en vigencia hasta su vencimiento, según se describe en el presente. El Mandante o el Fiador podrán cancelar esta caución en cualquier momento, (1) mediante notificación por escrito a la otra parte con treinta y cinco (35) días de anticipación (contados a partir de la fecha en que se la envía por correo, siendo la constancia del envío prueba suficiente de notificación) y (2) si el Mandante está sujeto a la jurisdicción de la FMCSA, mediante notificación por escrito a la FMCSA con treinta (30) días de anticipación (contados a partir de la fecha en que la FMCSA la recibe en su oficina de Washington, D.C.). El Fiador no será responsable del pago de cualquier sentencia dictada contra el Mandante por demandas de responsabilidad frente a terceros, daños a la propiedad o responsabilidad de restauración ambien-tal entabladas por accidentes que se produzcan una vez vencida esta caución según se describe en el presente, pero tal ven-cimiento no afectará la responsabilidad del Fiador por el pago de sentencias por accidentes que sucedan mientras la caución esté en vigencia.

(SELLO DE LA EMPRESA)

Fecha _____
Fiador _____
Ciudad _____
Estado _____
Por _____

RECONOCIMIENTO DEL FIADOR

Estado de _____ Condado de _____ A los ___ días del mes de _____ de 19___, compareció ante mí _____, a quien tomé el debido juramento y declaró ser residente de _____; que es el/la _____ de _____, la empresa que celebra el instrumento anterior y en él descripta; que reconoce el sello corporativo de esa empresa, que el sello estampado en ese instrumento corresponde al sello de la empresa, que lo estampó por orden del Directorio de esa empresa, que lo suscribió según orden recibida y reconoció ante mí que lo celebró en representación de dicha empresa.

(SELLO OFICIAL)

_____
Cargo del funcionario que toma juramento _____ N° de archivo de la empresa Fiadora _____

[46 RF 30982, jun. 11, 1981, según enmienda 48 RF 52683, nov. 21, 1983; 49 RF 27292, jul. 2, 1984; 49 RF 38290, sep. 28, 1984; 51 RF 33856, sep. 23, 1986; 53 RF 12160, abr. 13, 1988; 54 RF 49092, nov. 29, 1989; 59 RF 63924, dic. 12, 1994]

§387.17 Infracciones y sanciones.

Toda persona (salvo el empleado que actúe por desconocimiento) que a sabiendas infrinja las normas de esta sección será responsable ante los EE.UU. por una sanción civil que no superará los $11.000 por cada infracción; si cualesquiera de esas infracciones continu-ara produciéndose, por cada día en que ella se cometa constituirá una infracción diferente. El Administrador de la FMCSA evaluará el monto de cada una de las sanciones y lo informará por escrito. Para determinar el monto de la sanción, el Administrador o su delegado autorizado, evaluará la naturaleza, circunstancias, alcance y gravedad de la infracción cometida; y en cuanto a la persona reconocida como autora de la infrac-ción, se evaluará su grado de culpabilidad, historia de infracciones previas, si las hubo, capacidad de pago, efecto sobre la capacidad para continuar ejerciendo el comercio y todas aquellas cuestiones que la justicia pueda requerir.

[59 RF 63924, dic. 12, 1994]

Sección B — Empresas que transportan pasajeros

§387.25 Objetivo y alcance.

La presente sección establece los niveles mínimos de responsabilidad financiera que deberán mantener las empresas de autotransporte que alquilan sus unidades, transportan pasajeros y operan automotores dentro del comercio interestatal o exterior. El objetivo de estas reglamentaciones consiste en crear incentivos adiciona-les para que las empresas de autotransporte hagan fun-cionar sus vehículos de un modo seguro, garantizando un nivel adecuado de responsabilidad financiera.

§387.27 Campo de aplicación.

(a) La presente sección se aplicará a las empresas de autotransporte que alquilan sus unidades y operan automotores que transportan pasajeros dentro del comercio interestatal o exterior.
(b) **Excepción.** Las normas en esta sección no se aplicarán a:
(1) Un vehículo que transporta solo alumnos y mae-stros de/hacia la escuela;
(2) Un vehículo que presta servicios de taxi con una capacidad para menos de 7 pasajeros sentados, que no funciona con una ruta regular o entre puntos específi-cos; y
(3) Un vehículo que lleva menos de 16 personas en un solo viaje de ida y vuelta por día para trasladarlos del/hacia el trabajo.
(4) Un vehículo operado por una empresa de autotransporte según contrato que transporta alumnos de los niveles pre-escolar, primario y secundario para viajes extracurriculares organizados, auspiciados y pagados por un distrito escolar.
[63 RF 33275, jun. 18, 1988]

§387.29 Definiciones.

Tal como se emplean en esta sección:
Accidente — La exposición continua o repetida a las mismas condiciones que causan una responsabilidad frente a terceros y que el asegurado no esperaba ni se proponía causar.
Lesiones — Toda lesión al cuerpo, dolencia o enfer-medad, incluyendo la muerte sobreviniente por alguna de ellas.
Endoso — Enmienda a una póliza de seguro.
Responsabilidad financiera — Las reservas fin-ancieras (por ej., pólizas de seguro o fianzas de caución) suficientes para cumplir con los montos de responsabil-idad descriptos en esta sección, que cubren la respons-abilidad frente a terceros.
Vehículo en alquiler — Acto de comercio que con-siste en transportar pasajeros y sus bienes a cambio de una contraprestación, incluyendo el transporte de bienes, propiedad, u otro por una contraprestación.
Asegurado y mandante — La empresa de autotransporte mencionada en la póliza de seguro, fianza de caución, endoso o notificación de cancelación y también el fiduciario de dicha empresa de autotrans-porte.
Prima de seguro — Monto en dinero que el aseg-urado paga al asegurador por aceptar pagar las deman-das por responsabilidad frente a terceros entabladas contra el asegurado.
Empresa de autotransporte — La empresa de autotransporte que alquila sus unidades. El término incluye en forma no taxativa al agente, administrador o representante de la empresa de autotransporte; al empleado responsable de contratar, supervisar, entre-nar, asignar o despachar un conductor; o al empleado que se ocupa de la instalación, inspección y manten-imiento del equipo del vehículo y/o sus accesorios.
Daño a la propiedad — El daño a los bienes tangi-bles o la pérdida del uso de ellos.
Responsabilidad frente a terceros — La emer-gente por lesiones corporales o daños a la propiedad.
Cantidad de asientos — Cualquier ubicación donde pueda sentarse una persona con un tamaño mín-imo del 5% de una mujer adulta, si la configuración y diseño global del asiento y el diseño del vehículo per-miten que el lugar se emplee como asiento mientras el vehículo está en movimiento, salvo los asientos auxilia-res, como los asientos temporarios o plegables. Todo asiento simple o doble de un vehículo de pasajeros, cam-ión o vehículo multipropósito para pasajeros con una califica ción PBT de menos de 4.5 35,92 kilos (10.000 libras), con más de 1,27 m (50 pulgadas) de espacio para la cadera (medido según las Normas SEA J1100 (a)), no tendrá menos de tres posiciones para sen-tarse, a menos que el diseño del asiento o del vehículo sea tal que la posición central no pueda emplearse para sentarse.

[63 RF 33276, jun. 18, 1998]

§387.31 Responsabilidad financiera requerida.

(a) Ninguna empresa de autotransporte pondrá a funcionar un vehículo para transportar pasajeros hasta que la empresa no haya obtenido y tenga en vigencia los niveles mínimos de responsabilidad financiera según se describen en §387.33 de esta sección.
(b) Las pólizas de seguro, fianzas de caución y endo-sos requeridos conforme este artículo permanecerán en vigencia en forma continua hasta su vencimiento.
(1) El asegurador o la empresa de autotransporte asegurada podrá efectuar la cancelación mediante un preaviso de 35 días por escrito a la otra parte. El preaviso de 35 días se contará a partir de la fecha en que se envía el aviso por correo. La constancia del envío por correo será prueba suficiente de preaviso.
(2) **Excepción.** Las pólizas de seguro y fianzas de caución podrán obtenerse por un plazo determinado para cubrir cualquier lapso de cumplimiento continuo.
(3) **Excepción.** Las empresas de autotransporte de México podrán cumplir con los requisitos mínimos de responsabilidad financiera de esta sección mediante la obtención de una póliza que cubra los montos requeridos por lapsos de 24 horas o más, otorgada por aseguradoras que cumplan con los requisitos especificados en §387.35 de esta sección. La empresa de autotransporte radicada en México que esté asegurada de este modo deberá con-tar en cada uno de sus vehículos con copias de la sigu-iente documentación para su inspección:
(i) El endoso del seguro requerido (Formulario MCS-90B) y
(ii) La tarjeta de identificación del seguro, póliza pro-visoria u otro documento emitido por el asegurador autorizado que especifique las fechas de entrada en vigencia y vencimiento de la cobertura temporaria autorizada por esta excepción.
Asimismo las empresas de autotransporte de México comprendidas dentro de esta excepción estarán exentas de los requisitos para la notificación de cancelación estipulados en el formulario MCS-90B.
(c) Las pólizas de seguro y fianzas de caución requeridas según este artículo pueden reemplazarse por otras pólizas de seguro o fianzas de caución. La respon-sabilidad del asegurador o fiador que se retira, sobre hechos que sucedan con posterioridad a la fecha de ven-cimiento, terminará el día en que se realizó el reemplazo de la póliza de seguro o fianza de caución o al finalizar el 35° día del período de cancelación requerido en el párrafo (b) de este artículo, cualesquiera de los dos ocurra primero.
(d) En la sede principal de los negocios de la empresa de autotransporte se mantendrá la prueba de la respon-sabilidad financiera requerida. La prueba constará de:
(1) Endoso(s) de las pólizas de seguro por respons-abilidad frente a terceros para las empresas de autotransporte que transportan pasajeros según el Art. 18 de la Ley de Empresas de Autotransporte de 1982" (Formulario MCS-90B) emitidos por uno o más aseguradores; o
(2) Fianza de caución por responsabilidad frente a terceros para empresas de autotransporte que transpor-tan pasajeros según el Art. 18 de la Ley de Reforma Regulatoria de 1982 (Bus Regulatory Reform Act 1982) (Formulario MCS-82B) emitida por un fiador.
(e) La prueba de los niveles mínimos de responsabil-idad financiera requeridos por este artículo será consid-erada de información pública y deberá exhibirse ante el pedido razonable de parte de un miembro del público.
(f) Todos los vehículos de transporte de pasajeros que circulen dentro de los EE.UU. para empresas de autotransporte radicadas en un país extranjero limítrofe llevarán a bordo una copia legible, en inglés, de la prueba de responsabilidad financiera requerida (Form. MCS-90B o MCS-82B), y que la empresa utilice para cumplir con lo estipulado en el párrafo (d) de este artículo.
(g) Se le negará el ingreso a los EE.UU. de todo vehículo que no cuente con la prueba de responsabilidad financiera requerida según el párrafo (f) de este artículo.
[48 RF 52683, nov. 21, 1983, según enmienda 50 RF 7062, feb. 20, 1985; 54 RF 49092, nov. 29, 1989; 60 RF 38743, jul. 28, 1995]

§387.33 Responsabilidad financiera: Niveles míni-mos.

Los niveles mínimos de responsabilidad financiera a los que hace referencia §387.31 de esta sección se describen del siguiente modo:

Programa de límites

Responsabilidad frente a terceros
Empresas de autotransporte en alquiler que trans-portan pasajeros y que funcionan dentro del comercio interestatal o exterior.

Cantidad de asientos del vehículo	Fechas de entrada en vigencia.	
	Nov. 19, 1983	Nov. 19, 1985
(1) Cualquier vehículo con capacidad para 16 pasajeros sentados o más	$2.500.000	$5.000.000
(2) Cualquier vehículo con una capacidad para 15 pasajeros sentados o menos. [1]	750.000	1.500.000

[1] Salvo lo dispuesto en §387.27(b).

§387.35 Normas aplicables del Estado y desig-nación del agente.

La póliza de seguro o fianza de caución no cumplirá con los requisitos de responsabilidad financiera de esta sección a menos que el asegurador o fiador que entregue la póliza o caución esté:
(a) Legalmente autorizado para emitirla en cada uno de los Estados donde opera la empresa de autotrans-porte; o
(b) Legalmente autorizado para emitirla en el Estado donde la empresa de autotransporte tenga la sede principal de sus negocios o domicilio legal y desee designar una persona a quien se pueda cursar notifi-cación de un proceso de ley o equidad, iniciado en cual-quier Estado donde funciona la empresa de autotransporte, y emanado de cualquier tribunal que tenga competencia en razón de la materia; o
(c) Legalmente autorizado para emitirla en cual-quier Estado de los EE.UU., esté habilitado para actuar como asegurador de líneas excedentes en cualquier Estado donde el negocio esté registrado y desee designar una persona a quien se pueda cursar notificación de un proceso de ley o equidad iniciado en cualquier Estado donde funciona la empresa de autotransporte y ema-nado de cualquier tribunal que tenga competencia en razón de la materia.

§387.37 Fiduciarios.

La cobertura de los fiduciarios se agregará al momento de la sucesión de dichos fiduciarios.

§387.39 Formularios.

Los endosos de las pólizas de seguro (Ilustración I) y las fianzas de caución (Ilustración II) deberán presen-tarse según lo estipula la FMCSA y lo aprueba la OMB. Los endosos a las pólizas de seguro y fianzas de caución especificarán que la cobertura a la que hacen referencia permanecerá en efecto en forma continua hasta su ven-cimiento, según lo requiere §387.31 de esta sección. El requisito de cobertura continua no se aplicará a las empresas de autotransporte de México aseguradas según §387.31(b)(3) de esta sección. El endoso y la fianza de caución se emitirán con el nombre exacto de la empresa de autotransporte.

U.S Department of Transportation
Federal Motor Carrier Safety Administration

ENDORSEMENT FOR MOTOR CARRIER POLICIES OF INSURANCE FOR PUBLIC LIABILITY UNDER SECTION 18 OF THE BUS REGULATORY REFORM ACT OF 1982

Form Apporved:
OMB No.: 2126-0008

Issued to _____ of _____
Dated at _____ this _____ day of _____, 20 _____
Amending Policy No. _____ Effective Date _____
Name of Insurance Company _____
Countersigned by _____
Authorized Company Representative

The policy to which this endorsement is attached provides primary or excess insurance, as indicated by "[X]," for the limits shown:

[ ] This insurance is primary and the company shall not be liable for amounts in excess of $_____ for each accident.
[ ] This insurance is excess and the company shall not be liable for amounts in exesss of $_____ for each accident in the exess of the underlying limit of $_____ for each accident.
Whenever required by the Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA), the company agrees to furnish the FMCSA a duplicate of said policy and all its endorsements. The company also agrees, upon telephone request by an authorized representative of the FMCSA, to verify that the policy is in force as of a particular date. The telephone number to call is: _____.

Cancelation of this endorsement may be effected by the company of the insured by giving (1) thirty-five (35) days notice in writing to the other party (said 35 days notice to commence form the date the notice is mailed, proff of mailing shall be sufficient proff of notice), and (2) if the insured is subject to the FMCSA's registration requirements, by providing thirty (30) days notice to the FMCSA (said 30 days notice to commence from the date te notice is received by the FMCSA at its office in Washington, D.C.).

DEFINITIONS AS USED IN THIS ENDORSEMENT	
Accient includes continuous or repeated exposure to conditions which result in Public Liability which the insured neither expected nor intended. ***Bodily Injury*** means injury to the body, sickness, or disease to any person, including death resulting from any of these.	***Motor Carrier*** means a for-hire carrier of passengers by motor vehicle. ***Property Damage*** means damage to or loss of tangible property. ***Public Liability*** means liability for bodily injury or property damage.
The insurance policy to which this endorsement is attached provides automobile liability insurance and is amended to assure compliance by the insured, within the limits stated herein, as a for-hire motor carrier of passengers with Section 18 of the Bus Regulatory Reform Act of 1982 and the rules and regulations of the Federal Motor Carrier Safety Administration. In consideration of the premium stated in the policy to which this endorsement is attached, the insurer (the company) agrees to pay, within the limits of liability described herein, any final judgment received against the insured for public liability resulting from negligence in the operation, maintenance or use of motor vehicles subject to financial responsibility requirements of Section 18 of the Bus Regulatory Reform Act of 1982 regardless of whether or not each motor vehicle is specifically described in the policy and whether or not such negligence occurs on any route or in any territory authorized to be served by the insured or elsewhere. Such insurance as is afforded, for public liability, does not apply to injury to or employment, or property transported by the insured, designated as cargo. It is understood and agreed that no condition, provision, stipulation, or limitation contained in the policy7, this endorsement, or any other endorsement thereon, or violation thereof, shall relieve the company from liability or from the	However, all terms, conditions, and limitations in the policy to which the endorsement is attached shall remain in full force and effect as binding between the insured and the company. The insured agrees to reimburse the company for any payment made by the company on account of any accident, claim, or suit involving a breach of the terms of the policy, and for any payment that the company would not have been obligated to make under the provisions of the policy except for the agreement containted in this endorsement. It is further understood and agreed that , upon failure of the company to pay any final judgment recovered again the insured as provided herein, the judgment creditor may maintain an action in any court of competent jurisdiction against the company to compel such payment. The limits of the company's liability for the amounts prescribed in this endorsement apply separately to each accident and any payment under the policy because of any one accident shall not operate to reduce the liability of the company for the payment of final judgments resulting from any other accident.

payment of any final judgement, within the limits of liability herein described, irrespective of the financial condition, insolvency or bankruptcy of the insured.	

The Bus Regulatory Reform Act of 1982 requires limits of financial responsibility according to vehicle seating capacity, it is the MOTOR CARRIER'S obligation to obtain the required limits of financial responsibility. THE SCHEDULE OF LIMITS SHOWN ON THE REVERSE SIDE DOES NOT PROVIDE COVERAGE. The limits shown in the schedule are for information purposes only.

SCHEDULE OF LIMITS **PUBLIC LIABILITY**

For-hire motor carriers of passengers operating in interstate of foreign commerce

Vehicle Seating Capacity	Effective Dates	
	Nov. 19, 1983	Nov 19, 1985
(1) Any vehicle with a seating capacity of 16 passengers or more.	$2,500,000	$5,000,000
(2) Any vehicle with a seating capacity of 15 passengers or less.	$750,000	$1,500,000

Form MCS-90B
(6/2003)

U.S Department of Transportation
Federal Motor Carrier Safety Administration

MOTOR CARRIER PUBLIC LIABILITY SURETY BOND UNDER SECTION 18 OF THE BUS REGULATORY REFORM ACT OF 1982

Form Apporved:
OMB No.: 2126-0008

PARTIES

Surely Company and Principal Place of Business Address

_____
_____
_____
_____

Motor Carrier Principal, FMCSA Docket No., and Principal Place of Business Address

_____
_____
_____
_____

PURPOSE

This is an agreement between the Surety and the Principal under which the Surety, its successors and assignees, agree to be responsible for the payment of any final judgment against the Principal for public liability and property damage claims in the sums prescribed herein, subjectg to the governing provisions and folioding conditions.

GOVERNING PROVISIONS

(1) Section 18 of the Bus Regulatory Reform Act of 1982
(2) Rules and regulations of the Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA)

CONDITIONS

The Principal is or intends to become a motor carrier of passengers subject to the applicable governing provisions relating to financial responsibility for the protection of the public.

This bond assures ensures compliance by the Principal with the applicaple governing provisions, and shall insure to the benefit of any person or persons who shall recover a final judgments against the Principal for public liability or property damage claims (excluding injury to or death of the Principal;s employees while engaged in the course of their employment, and loss of or damage to property of the Principal, and the cargo transported by the Principal). If every final judgment shall be paid for such claims resulting frm the negligent operation, obligation shall be void, otherwise it will remain in full effect.

Within the limits described herein, the Surety extends to such losses regardless of whether such motor vehicles are specifically described herein and whether occurring on the route or in territory authorized to be server by the Principal or elsewhere.

The liability of the Surety for each motor vehicle subject to the applicable to governing provisions for each accident shall not exceed $_____, and shall be a continuing one notwithstanding any recovery thereunder.

The surety agrees, upon telephone request by an authorized representative of the FMCSA, to verify that the surety bond is in force as of a particular date. The telephone number to call is _____.

This bond is effective form _____ (12:01 a.m., standard time, at the address of the Principal as stated herein) and shall continue in force until terminated as described herein. The Principal or the Surety may at any time terminate this bond by giving (1) thirty-five (35) days notice in writing to the other party (said 35 days notice to commence from the date the notice is mailed, proof of mailing shall be sufficient proff of notice), and (2) if the Principal is subject to the FMCSA's registration requirements, by providing thirty (30) days notice to the FMCSA (said 30 days notice to commence from the date notice is received by the FMCSA at its office in Washington, D.C.). The Surety shall not be liable for the payment of any judgment or judgments against the Principal for public liability or property damage claims resulting from accidents which occur after the termination of this bond as described herein, but such termination shall not affect the liability of the Surety frm the payment of any such judgment or judgments resulting from accidents which occur during the time the bond is in effect.

(AFFIX CORPORATE SEAL)

_____
Date

_____
Surety

_____ _____
City State

By _____

ACKNOWLEDGMENT OF SURETY

STATE OF _____ COUNTY OF _____

On this _____ day of _____, 20 ____, before me personally came _____.
who, being by me duty sworn, did depose and say that he resides in _____; that he/she is _____ of the _____, the corporation described in and which executed the foregoing instrument; that he knows te=he seal of said corporation; that the seal affixed to said instrument is such corporate seal; that t was so affixed by the order of the board of directors of said corporation; that he signed his name therto by like order, and he duty acknowledged to me that he executed the same for and on behalf of said corporation.

_____
_____
Title of official administering oath

(OFFICIAL SEAL)
Surety Company File No. _____
Form MCS-82B
(6/2003)
[48 RF 52683, nov. 21, 1983, según enmienda 49 RF 22326, mayo 29, 1984; 54 RF 49093, nov. 29, 1989; 67 RF 61822-61823, oct. 2, 2002]

§387.41 Infracciones y sanciones.
Toda persona (salvo el empleado que actúe por desconocimiento) que a sabiendas infrinja las normas de esta sección será responsable ante los EE.UU. por una sanción civil que no superará los $11.000 por cada infracción; si cualesquiera de esas infracciones continu-ara produciéndose, por cada día en que ella se cometa constituirá una infracción diferente. El Administrador de la FMCSA o su representante evaluará el monto de cada una de esas sanciones y lo notificará por escrito. Para determinar el monto de la sanción, el Administra-dor o a quien éste designe, evaluará la naturaleza, cir-cunstancias, alcance y gravedad de la infracción cometida; y en cuanto a la persona reconocida como autora de la infracción, se evaluará su grado de culpa-bilidad, historia de infracciones previas, capacidad de pago, efecto sobre la capacidad para continuar ejer-ciendo el comercio y todas aquellas cuestiones que la justicia pueda requerir.

[53 RF 47543, nov. 23, 1988]

Sección C – Fianzas de caución y pólizas de seguro para las empresas de autotransporte y agentes de bienes

§387.301 Fianza de caución, certificado de seguro y otras garantías.

(a) **Responsabilidad frente a terceros.** (1) Nin-guna empresa de transporte público o contratada, empresa privada de autotransporte extranjera (Mexi-cana) o

empresa de autotransporte extranjera que trans-porte mercancías exentas según el Sublibro IV, Cap. B, Tít. 135 del Libro 49 del Cód. de EE.UU. (U.S.C.) ejercerá el comercio interestatal o exterior y no se emitirá o no se permitirá la emisión de ningún certificado a esa empresa, o no se lo mantendrá en vigencia, hasta tanto la FMCSA no haya recibido y aceptado las fianzas de caución, certi-ficados de seguro, prueba de los requisitos como autoase-gurador u otras garantías o acuerdos por los montos establecidos en §387.303 para el pago de cualquier sen-tencia final que esa empresa de autotransporte deba pagar por causa de lesiones corporales o la muerte de cualquier persona que haya sido causada por el funciona-miento, mantenimiento o uso negligente de automotores para el transporte, según Sublibro IV, Cap. B, Tít. 135 del Libro 49 del Cód. de EE.UU., o por la pérdida de la pro-piedad ajena o daño a ella, o en el caso de las empresas de autotransporte de bienes que presten el servicio de fletes según se describe en §387.303(b)(2) de este capítulo, por causa de restau-ración ambiental.

(2) Las empresas de autotransporte de bienes que estén sujetas a las condiciones establecidas en el párr. (a)(1) de este Art. y que transporten los productos descriptos en §387.303(b)(2), deberán obtener garantías por los niveles mínimos establecidos en §387.303(b)(2).

(b) **Empresas de transporte público — seguro de la carga; productos exentos.** Ninguna empresa de transporte público automotor, según el Sublibro IV, Cap. B, Tít. 135 del Libro 49 del Cód. de EE.UU., ni empresa extranjera alguna (Mexicana) de transporte público de mercancías exentas ejercerá el comercio interestatal o exterior y no se emitirá o permitirá la emisión de ningún certificado a esa empresa, ni se lo mantendrá en vigen-cia, hasta tanto la FMCSA haya recibido y aceptado la fianza de caución, certificado de seguro, prueba de los requisitos como autoasegurador u otras garantías o acu-erdos, por los montos establecidos en §387.303, para que esa empresa de autotransporte pague a los cargadores o consignatarios por todos los bienes que pertenezcan a los cargadores o consignatarios y que pasen a posesión de dicha empresa de transporte con motivo de su servi-cio de transporte: Siempre que los requisitos enunciados en este párrafo no se apliquen al transporte de las sigu-ientes mercancías:

Nitrato de amonio agrícola.
Nitrato de soda agrícola.
Amoníaco anhidro empleado solo como fertilizante.
Ceniza, madera o carbón.
Concreto bituminoso (también conocido como superficie alquitranada o amosita), incluyendo mezclas de pavimento de asfalto.
Cemento, seco, en contenedores o a granel.
Cemento, bloques de construcción.
Carbón de leña.
Fertilizante químico.
Ladrillos de piedra pómez.
Carbón de cenizas volcánicas.
Carbón de piedra.
Coque.
Fertilizante comercial.
Materiales de concreto y mezclas agregadas.
Mazorcas de maíz.
Hollejos de semillas de algodón.
Grava.
Sal de perforación.
Fertilizante seco.
Desecho de pescado.
Ceniza muy fina.
Productos forestales, a saber: Troncos, leños o maderos cortos, maderas autóctonas, madera cana-diense o pino mexicano; pulpa de madera, madera para combustible, leña de madera y aserrín o viru-tas (estopa para tejas de madera) diferentes a las de joyería o parafinadas.
Barridos de fundición y fábricas.
Basura.
Grava, diferente a la de media pulgada.
Pisos de madera dura y parquet.
Agregado de pizarra expandida.
Materiales para la construcción de autopistas,cuando se transportan en camiones basculantes que se vacían en el lugar de destino.
Hielo.
Mineral de hierro.
Cal y piedra caliza.
Soluciones fertilizantes líquidas, a granel, en vehículos tanque.
Tablas.
Estiércol.
Desechos de carne.
Sal de perforación en barro.
Minerales a granel, incluyendo concentrados de minerales.
Materiales de pavimentación, a menos que contengan petróleo transportado en vehículos tanque.
Turba.
Corazones de tronco para hoja de madera.
Madera terciada.
Postes y recalzo con pilotes, diferentes de los mástiles.
Potasio, empleado como fertilizante comercial.
Piedra pómez, a granel en vehículos basculantes.
Sal, a granel o embolsada.
Arena, diferente de la de asbestos, gravilla, de hierro, monacita o de tabaco.

Aserrín.
Piedra escoria.
Chatarra de hierro.
Chatarra de acero.
Caparazones de almejas, mejillones u ostras.
Escoria, diferente de la escoria con valor comercial para la posterior extracción de metales.
Escoria, agregados derivados de cenizas.
Pizarra, triturada o de desecho.
Lechada, como material de desecho.
Tierra o marga, diferente de tierra de infusorios, diatomita, trípoli o inoculada.
Piedra, sin vidriar y en bruto, incluyendo piedra caliza para agricultura.
Pulpa de remolacha.
Sulfato de amonio, a granel, utilizado como fertilizante.
Surfactantes.
Roca trapeana.
Postes tratados.
Madera enchapada.
Escoria volcánica.
Desechos, peligrosos y no peligrosos, transportados solamente con fines de desecho. Agua, diferente del agua mineral o preparada.
Astillas de madera, no procesadas.
Tarimas de madera, desmontadas.
Chatarra de vehículos automotores.
Otros materiales o mercancías de escaso valor, pre-sentando el pedido específico ante la FMCSA y recibiendo la aprobación correspondiente.

(c) **Requisito de cumplimiento continuo.** La garantía aceptada por la FMCSA según los requisitos del Art. 13906 del Libro 49 del Cód. de EE.UU. per-manecerá en vigencia en todo momento.

[62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§387.303 Garantía para la protección del público: Límites mínimos.

(a) **Definiciones:** (1) “Garantía primaria” es la cobertura de responsabilidad frente a terceros que provee la aseguradora o la fiadora responsable por el primer dólar de cobertura.
(2) “Garantía excedente” es la cobertura de respons-abilidad frente a terceros por sobre la garantía primaria o por sobre cualquier garantía básica adicional, incluy-endo como máximo los límites mínimos requeridos según el párrafo (b)(2) de este artículo.
(b)(1) Las empresas de autotransporte según §387.301(a)(1) deberán tener una garantía por los límites mínimos requeridos según se indica a continuación:

(i) **Vehículos pequeños de carga:**

Tipo de equipo	Transporte dispuesto	Límites mínimos
Flota que incluya solo vehículos con un GVWR inferior a 4.535,92 kilos (10.000 libras).	Mercancías no sujetas a 49 CRF §387.303(b)(2).	$300.000

(ii) **Vehículos de pasajeros:**

Tipo de equipo		
Cantidad de asientos del vehículo	Fechas de entrada en vigencia.	
	Nov. 19, 1983	Nov. 19, 1985
(1) Cualquier ve hí culo con capacidad para 16 pasajeros sentados o más	$2.500.000	$5.000.000
(2) Cualquier ve hí culo con capacidad para 15 pasajeros sentados o menos	750.000	1.500.000

2) L as em presas de aut otra nsp o rte según §387.301(a)(2) deberán tener una garantía por los límites mínimos requeridos según se indica a continuación:

Tipo de equipo	Mercancía transportada	Julio 1, 1983*	Enero 1, 1985*
(a) Vehículos de carga con un GVWR de 4.535,92 kilos (10.000 libras) o más.	Bienes (no peligrosos)	$ 500.000	$ 750.000

(b) Veh ícul os d e car ga con un G V W R de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más.	Las sustancias peligrosas, según 49 CRF 171.8, transportadas en tanques de carga, tanques portátiles o vehículos con tanque alimentador con capacidades superiores a los 13.300 litros (3.500 galones) de agua, o explosivos a granel Clase A o B, gas venenoso (Veneno A), gas líquido comprim-ido o gas comprimido o cantidades controladas de materiales radioactivos para el transporte por auto-pista, según se definen en 40 CRF 173.455.	1.000.000	5.000.000
(c) Ve h ícu los de carg a con un GV WR de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más.	Petróleo según 49 CRF 172.101; desechos peligro-sos, materiales peligrosos y sustancias peligrosas definidas en 49 CRF 171.8 y detalladas en 49 CRF 172.101, pero que no se mencionan en (b) más arriba o en (d) a continuación	$ 500.000	$1.000.000
(d) Vehículos de carga con un GVWR de menos de 4.536,37 Kg. (10.001 libras).	Una cantidad cualquiera de explosivos Clase A o B; de gas venenoso (Veneno A); o de una cantidad controlada de materiales radioactivos para trans-porte por autopista según se definen en 49 CRF 173.455.	1.000.000	5.000.000

*__NOTA:__ La fecha de entrada en vigencia del límite mínimo actual requerido según 49 CRF 387.303(b)(2) fue el 6 de enero de 1983, conforme los requisitos de Pub. L 97-424, 96 Stat. 2097.

(3) Las empresas de autotransporte sujetas a los niveles mínimos regidos por este artículo, que también están sujetos a los requisitos de los límites establecidos por el Ministerio de Transporte, en ningún momento deberán contar con una garantía superior a los límites mínimos requeridos por el Ministro de Transporte según las disposiciones aplicables del 49 CRF Cap. 387 — Niveles mínimos de responsabilidad financiera para las empresas de autotransporte.
(4) **Empresas de autotransporte extranjeras y empresas privadas de autotransporte extran-jeras.** Las empresas de autotransporte extranjeras y las empresas de autotransporte extranjeras privadas (Mexicanas) sujetas a los requisitos del Libro 49 Cód. EE.UU., Art. 13902(c) y 49 CRF, Cap. 368 sobre la obtención de certificados de registro otorgados por la FMCSA, deberán cumplir con los requisitos mínimos de responsabilidad financiera mediante la obtención de una cobertura de seguro, en los montos requeridos, por períodos de 24 horas o más, otorgados por empresas aseguradoras o fiadoras, que cumplan con los requisitos del N° 49 CRF, Art. 387.315. Cada uno de los vehículos de estas empresas de autotransporte que circulen en los EE.UU. deberán exhibir a la inspección copias de la siguiente documentación:
(i) El Certificado de Registro;
(ii) El endoso del seguro requerido (Formulario MCS-90); y
(iii) Una tarjeta de identificación del seguro, póliza provisoria u otro documento emitido por un asegurador autorizado, que especifique las fechas de entrada en vigencia y vencimiento de la cobertura.
Sin perjuicio de lo dispuesto en §387.301(a)(1), no será necesario presentar prueba del seguro como condi-ción para la emisión de un certificado de registro. Asi-mismo la referencia a la cobertura continua según §387.313(a)(6) y la referencia a la notificación de cancel-ación establecida en §387.313(d) no se aplicarán a estas empresas de autotransporte.
(c) **Empresas de transporte público: Respons-abilidad por la carga**. La garantía requerida para indemnizar a los cargadores o consignatarios por pérdi-das o daños de los bienes de su pertenencia y de los cuales las empresas de autotransporte toman posesión por sus servicios de transporte, (1) por pérdida o daño a los bienes transportados en cualesquiera de sus vehícu-los: $5.000; y (2) por pérdidas o daños o por la totalidad de pérdidas o daños a los bienes que se produzcan en un momento y lugar cualquiera: $10.000.

[62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§387.305 Vehículos combinados.

Las siguientes combinaciones serán consideradas como un vehículo único a los fines de este capítulo: (a) tractor y remolque o semi-remolque, cuando la única función del tractor sea arrastrar el remolque o semi-remolque; y (b) camión y remolque cuando juntos trans-porten una sola carga.

§387.307 Fianza de caución u otra garantía de un agente de bienes.

(a) **Garantía.** El agente de bienes deberá contar con una fianza de caución o un fondo fiduciario vigente por $10.000. La FMCSA no otorgará la licencia a un agente de bienes hasta que éste no tenga una fianza de caución o fondo fiduciario vigente por los límites totales de responsabilidad establecidos en el presente. La licencia del agente permanecerá vigente mientras se mantenga en vigencia la fianza de caución o el fondo fiduciario y asegurará la responsabilidad financiera del agente.
(b) **Prueba de la garantía.** Deberá presentarse prueba de la fianza de caución empleando el formulario BMC-84 establecido por la FMCSA. Deberá presentarse prueba del fondo fiduciario empleando el formulario BMC-85 establecido por la FMCSA. La fianza de caución o el fondo fiduciario asegurarán la responsabil-idad financiera del agente, afrontando los pagos a car-gadores o empresas de autotransporte, si el agente no cumple con sus contratos, acuerdos o arreglos relativos a la prestación del transporte por parte de empresas de autotransporte autorizadas.
(c) **Institución financiera** — Cuando se emplee en este artículo y en los formularios indicados según este artículo, siempre que no se indique de otro modo o sea incompatible con los propósitos aquí enunciados, se referirá a — Todo(a) representante, agencia, sucursal u oficina dentro de los EE.UU. de cualquier persona, según lo define la Ley de Extinción de la Comisión de Comercio Interestatal [ICC Termination Act], que ejerza actos de comercio de una o más de las formas que se detallan a continuación:
(1) Un banco asegurado (según lo define el Art. 3(h) de la Ley Federal de Seguro de Depósitos (12 Cód. EE.UU., 1813(h));
(2) Un banco comercial o empresa fiduciaria;
(3) Una agencia o sucursal de un banco extranjero en los EE.UU.;
(4) Una institución asegurada (según se define en el Art. 401(a) de la Ley Nacional de Vivienda (12 Cód. EE.UU., 1724(a));
(5) Una institución de ahorro (banco de ahorro, aso-ciación de construcción y préstamo, unión crediticia, banco industrial u otra);

(6) Una empresa aseguradora;
(7) Una empresa de préstamo o compañía financiera; o
(8) Una persona sujeta a la supervisión de la autori-dad de cualquier banco federal o estatal.
(d) **Formularios y procedimientos** —
(1) **Formularios para las fianzas de caución y contratos de fideicomiso del agente.** El formulario BMC-84 de fianza de caución del agente será presen-tado ante la FMCSA por los límites totales de la garantía según el inciso (a); el formulario BMC-85 del contrato de fondos fiduciarios del agente será presen-tado ante la FMCSA por los límites totales de la garantía según el párrafo (a) de este artículo.
(2) **Fianzas de caución y contratos de fondos fiduciarios del agente vigentes en forma con-tinua.** Las fianzas de caución y los contratos de fondos fiduciarios especificarán que la cobertura allí estipu-lada permanecerá vigente en forma continua hasta su extinción según se prescribe en el presente.
(i) **Notificación de cancelación.** La fianza de caución y el contrato de fondos fiduciarios solo podrán cancelarse mediante notificación por escrito presentada por el mandante o fiador de la fianza de caución en el formulario BMC 36 ante la FMCSA con 30 días de antic-ipación y en el formulario BMC 85, por el fide-icomitente/agente o fiduciario del contrato de fondos fiduciarios. El período de notificación se contará a partir del día en que la oficina de la FMCSA en Washington, DC la recibe.
(ii) **Extinción por reemplazo.** Las fianzas de caución y los contratos de fondos fiduciarios que la FMCSA haya aceptado según estas normas podrán ser reemplazados por otras fianzas de caución y contratos de fondos fiduciarios; la responsabilidad del fiador o fiduciario que se retire conforme esas fianzas de caución o contratos de fondos fiduciarios se extinguirá a partir de la fecha en que entre en vigencia la nueva fianza de caución o el nuevo contrato de fondos fiduciarios que reemplace a los anteriores. No obstante, esta extinción no afectará la responsabilidad del fiador o fiduciario, aquí descripta, por el pago de cualquier daño que se produzca como resultado de contratos, acuerdos o arreg-los celebrados por el agente para prestar servicios de transporte antes de la fecha en que esa extinción entre en vigencia.
(3) **Presentación de documentos y copias.** Las fianzas de caución y los contratos de fondos fiduciarios deberán presentarse ante la FMCSA por duplicado.

§387.309 Requisitos para actuar como autoaseg-urador y otras garantías o acuerdos.

(a) **Como autoasegurador.** La FMCSA considerará y aprobará, si se reúnen las condiciones apropiadas y razonables, la solicitud de una empresa de autotrans-porte para actuar como autoaseguradora, siempre que la empresa de transporte presente una declaración jurada exacta y veraz de su situación financiera y otra prueba que establezca, a satisfacción de la FMCSA, su capacidad para satisfacer su obligación en lo que respecta a la responsabilidad por lesiones corporales, daños a la propiedad o la carga. Pautas para presentar la solicitud: Además de presentar el formulario BMC 40, quienes soliciten la autorización para actuar como autoaseguradores ante demandas por lesiones corpo-rales o daños a la propiedad, deberán entregar prueba que permita a la FMCSA determinar:
(1) Que el valor neto tangible de la empresa de autotransporte es el adecuado en cuanto al volumen de sus operaciones y el alcance de su pedido de autoriza-ción para actuar como autoaseguradora. El solicitante deberá demostrar que podrá mantener un valor neto que garantice que estará en condiciones de cumplir con sus obligaciones estatutarias frente al público para ind-emnizar a todos los demandantes en caso de pérdidas.
(2) La existencia de un programa de autoaseguro sólido. El solicitante deberá demostrar que ha establec-ido, y que mantendrá, un programa de seguro que pro-tegerá al público frente a toda demanda con el mismo alcance de los límites mínimos de garantía aplicables al solicitante según §387.303 de este capítulo. Dicho pro-grama podrá incluir, en forma no taxativa, uno o más de los siguientes: cartas de crédito irrevocables; fondos fiduciarios irrevocables; reservas; fondos de amortiza-ción; garantías financieras de terceros; fianzas de la casa matriz o filiales; cobertura de seguro excedente u otros arreglos similares.
(3) La existencia de un programa de seguridad adec-uado. El solicitante deberá presentar prueba de que el Ministerio de Transporte de los EE.UU. le ha otorgado una calificación de seguridad “satisfactoria”. Las empresas de autotransporte que no cuenten con califi-cación solo deberán certificar que no se les ha otorgado calificación alguna. Las solicitudes de las empresas de transporte cuya calificación de seguridad sea inferior a “satisfactoria” serán rechazadas por sumario. Cualquier autorización otorgada por la FMCSA para actuar como autoaseguradora vencerá automáticamente 30 días después de que la empresa de transporte haya recibido la calificación del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (D.O.T.) inferior a “satisfactoria”.
(4) Información adicional. El solicitante deberá pre-sentar toda aquella información adicional que la FMCSA requiera para sustentar la solicitud.
(b) **Otras garantías o convenios.** La FMCSA tomará en cuenta asimismo las solicitudes de aproba-ción de otras garantías o convenios, y las aprobará si encuentra que la garantía o convenio ofrecidos son sufi-cientes para cubrir la garantía para proteger al público contemplada en el Libro 49 Cód. EE.UU., Art. 13906.
[62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§387.311 Cauciones y certificados de seguro.

(a) **Responsabilidad frente a terceros.** Cada for-mulario BMC 82 de fianza de caución presentado ante la FMCSA deberá comprender los límites totales de responsabilidad requeridos según §387.303(b)(1). El for-mulario MCS-82 de fianzas de caución y otros formular-ios de importancia similar establecidos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. (D.O.T.), podrán combina-rse para cumplir con los límites mínimos de garantía requeridos según §387.303(b)(1) ó §387.303(b)(2). Cada formulario BMC 91 de certificado de seguro presentado ante la FMCSA siempre representará los límites míni-mos totales de garantía para la empresa de transporte en particular, mientras permanezca en vigencia, según §387.303(b)(1) ó 387.303(b)(2), cualesquiera sea aplica-ble. Todo formulario BMC 91 anteriormente cumplido y presentado con anterioridad a la revisión actual, que se conserve en los archivos de la FMCSA con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de esta reglament-ación, y que no haya sido cancelado dentro de los 30 días de esa fecha, certificará los mismos límites de cobertura de la presentación de un formulario BMC 91 revisado. Cada formulario BMC 91X, de certificado de seguro, presentado ante la FMCSA representará los límites totales de garantía según §387.303(b)(1) ó 387.303(b)(2) o los límites de cobertura específicos de garantía que se indican al frente del formulario. Si la presentación refleja una combinación, el certificado deberá mostrar con claridad si el seguro es primario, o, si se trata de una cobertura excedente, el monto de la cobertura básica y el monto de los límites máximos de cobertura. *Cada formulario BMC 91MX, de certificado de seguro, presen-tado ante FMCSA representará los límites de garantía de cobertura según se indican al frente del formulario. El formulario BMC 91MX deberá mostrar con claridad si el seguro es primario, o si se trata de una cobertura excedente, el monto de la cobertura básica y el monto de los límites máximos de cobertura.
(b) **Responsabilidad por la carga.** Cada formu-lario BMC 83, de fianza de caución, presentado ante la FMCSA deberá comprender los límites totales de responsabilidad requeridos según §387.303(c). Cada formulario BMC 34, de certificado de seguro, presen-tado ante la FMCSA, representará los límites totales de garantía según §387.303(c) o los límites específicos de cobertura según se indican al frente del formulario. Si la presentación refleja una combinación, el certificado deberá mostrar con claridad si el seguro es primario, o, si se trata de una cobertura excedente, el monto de la cobertura precedente y el monto de los límites máximos de cobertura.

(c) Cada póliza de seguro relativa al certificado de seguro presentada ante la FMCSA, será enmendada adjuntando el endoso correspondiente que estipula la FMCSA y el certificado de seguro presentado deberá reflejar con exactitud dicho endoso.
***NOTA:** No se permitirá la combinación de seguros para cumplir con los requisitos de §387.303(b)(1) hasta que no se cumpla con nuestras normas especificadas en Ex Parte N° MC-5 (Sub-N° 2), *Procedimientos para el Seguro de Empresas de Autotransporte y Agentes de Carga; Montos Mínimos de Responsabilidad.*
[62 RF 49941, Sep. 24, 1997]

§387.313 Formularios y procedimiento.

(a) **Formularios para endosos, certificados de seguro y otros.**
(1) **En el formulario estipulado.** Los endosos de pólizas de seguro y fianzas de caución, certificados de seguro, solicitudes para actuar como autoasegurador o para solicitar la aprobación de otras garantías o convenios y las notificaciones de cancelación deberán presentarse en los formularios estipulados y aprobados por la FMCSA.
(2) **Combinación de seguros.** ** Cuando el seguro sea cubierto por más de un asegurador con el fin de combinar los límites de garantía para las empresas de transporte que solo hagan funcionar vehículos de carga con un peso bruto inferior a los 4.535,92 kilos, según se define en §387.303(b)(1), cada asegurador deberá pre-sentar por separado un formulario BMC 90, indicando los montos específicos de la cobertura básica y sus límites en ella indicados o anexados y un formulario BMC 91X, de certificado.
Para que la combinación de la cobertura de seguro de todas las otras empresas de autotransporte cubra los límites de garantía según §387.303(b)(1) ó (b)(2), cada uno de los aseguradores deberá presentar un formulario de endoso establecido por el Ministerio de Transporte y *un formulario BMC 91X,* de certificado.
Cuando más de un asegurador provea el seguro para combinar la cobertura de los límites de garantía según el Art. 387.303(c), cada asegurador deberá presentar los formularios BMC 32 y BMC 34, de certificado de seguro.
Para combinar seguros en el caso de empresas de autotransporte extranjeras privadas que transporten productos no peligrosos, con el fin de cumplir con los límites de garantía según §387.303(b)(4), cada asegura-dor deberá presentar el formulario BMC 90 con los mon-tos específicos de la cobertura básica y los límites en ella indicados o anexados, o el formulario de endoso estable-cido por el Ministerio de Transporte y el formulario BMC 91MX, de certificado.
****NOTA:** Ver NOTA para la Norma 387.311. Téngase en cuenta asimismo que el M.T.E.U. está considerando estipular adaptaciones al formulario MCS 90, de endoso y al formulario MCS 82, de fianza de caución para el uso de empresas que transporten pasajeros y que las Nor-mas §387.311 y 387.313 han sido redactadas en forma suficientemente amplia como para contemplar esta con-tingencia cuando dicho Organismo incorpore estos nue-vos formularios.
(3) **Uso de los certificados y endosos en la serie BMC. — El formulario BMC 91** de certificados de seguro se presentará ante la FMCSA por los límites totales de garantía según §387.303(b)(1) ó (b)(2).
El formulario BMC 91X de certificado de garantía se presentará para demostrar la cobertura total o cual-quier nivel de combinación para cubrir los límites de garantía según §387.303(b)(1) ó (b)(2).
El formulario BMC 90 de endoso se usará con la pre-sentación ante la FMCSA de cada formulario BMC 91 ó BMC 91X, de certificado, que certifique la cobertura que no se rija por los requisitos del Ministerio de Transporte.
El formulario BMC 32 de endoso y el *formulario BMC 34* de certificado de seguro y el *formulario BMC 83* de fianza de caución se usarán para los límites de responsabilidad por la carga según §387.303(c).
El formulario BMC 91X de certificado de garantía se presentará para demostrar cualquier nivel de combi-nación para cubrir los límites de garantía según §387.303(b)(4).
(4) **Uso de los endosos en la serie MCS.** Cuando los límites de garantía certificados según §387.303(b)(1) ó (b)(2) también comprendan la cobertura estipulada por el Ministerio de Transporte se requerirá la present-ación de un *formulario MCS, de endoso, establecido por el Ministerio de Transporte, como* el *formulario MCS 90,* de endoso, inclusive.
(5) **Fianzas de caución.** Cuando se usen fondos de caución en lugar de certificados de seguro se requerirá la presentación del *formulario BMC 82* para los límites de garantía según §387.303(b)(1) no sujetos a la reglamentación del Ministerio de Transporte y el *formu-lario MCS 82* o cualquier otro formulario de importan-cia similar, establecido por el Ministerio de Transporte, se empleará para los límites de garantía también suje-tos a los requisitos de garantía mínima del Ministerio de Transporte.
(6) **Fianzas de caución y certificados en vigen-cia continua.**— Las fianzas de caución y los certifica-dos de seguro especificarán que la cobertura en ellos indicada permanecerá en vigencia en forma continua hasta su extinción según las especificaciones que se detallan en el presente, excepto (1) cuando se presenten expresamente para cubrir espacios vacíos o lapsos en la cobertura o para cubrir el otorgamiento de autorización temporaria de emergencia de duración corta poco usual y la presentación lo aclare puntualmente; o (2) en cir-cunstancias especiales o inusuales, cuando se obtenga permiso especial para presentar certificados de seguro o fianzas de caución sobre términos que cumplan con otras necesidades particulares de la situación.
(b) **Presentación y copias.** Los certificados de seg-uro, fianzas de caución y notificaciones de cancelación deberán presentarse ante la FMCSA por triplicado.
(c) **Nombre del asegurado.** Los certificados de seg-uro y las fianzas de caución se emitirán con el nombre completo y correcto del individuo, sociedad, corporación u otra persona a quien se le emita o haya de emitírsele, el certificado, permiso o licencia. Si se trata de una sociedad se indicarán los nombres de todos los socios.
(d) **Notificación de cancelación.** Salvo las disposi-ciones establecidas en el párrafo (e) de este artículo, la empresa aseguradora, el(los) fiador(es), la empresa de autotransporte, el agente u otra parte, según corre-sponda, no podrán cancelar o retirar las fianzas de caución, certificados de seguro y otras garantías o con-venios sino hasta 30 días después de haber enviado una notificación por escrito a las oficinas de la FMCSA en Washington, DC, usando el formulario estipulado (For-mulario BMC-35, de notificación de cancelación de póli-zas de seguro para las empresas de autotransporte, según 49 Cód. EE.UU. 13906 y el BMC-36, de notifi-cación de cancelación, fianzas de caución de empresas de autotransporte y agentes, según corresponda); este período de 30 días se contará a partir de la fecha en que la FMCSA haya recibido la notificación en el formulario correspondiente.
(e) **Extinción por reemplazo.** Los certificados de seguro o fianzas de caución aceptadas por la FMCSA según estas normas podrán reemplazarse por otros certi-ficados de seguro, fianzas de caución u otra garantía; la responsabilidad del asegurador que se retira o la garan-tía, conforme aquéllos certificados de seguro o fianzas de caución, se extinguirá a partir de la fecha de reemplazo efectivo del certificado de seguro, fianza de caución u otra garantía, siempre que tal certificado, caución u otra garantía sea aceptable para la FMCSA, conforme las nor-mas y reglamentaciones de este capítulo.
[62 RF 49941, sep. 24, 1997]

§387.315 Empresas de seguros y cauciones.

La FMCSA no aceptará un certificado de seguro o una fianza de caución que no sea emitida por una empresa de seguros o cauciones autorizada (con licencia o permiso) para emitir cauciones o pólizas de seguro básicas:
(a) En cada Estado donde la empresa de autotrans-porte esté autorizada a funcionar por la FMCSA, o
(b) En el Estado donde la empresa de autotransporte tenga su domicilio o la sede principal de sus negocios y, a pedido de la FMCSA, designe por escrito a una persona que pueda recibir notificación de un proceso, emitido por tribunal competente, en cualquier proced-imiento de ley o equidad presentado en cualquier Estado donde la empresa de autotransporte opere, o
(c) En cualquier Estado y reúna los requisitos de eli-gibilidad como asegurador de líneas excedentes en cual-quier Estado donde el negocio esté registrado y designe al agente del proceso descripto en el párrafo (b) de este artículo.

§387.317 No aceptación o revocación de fianzas de caución, etc. por parte de la FMCSA.

La FMCSA podrá, en cualquier momento, negarse a aceptar o revocar la aceptación de cualquier caución, certificado de seguro, requisitos de una autoasegura-dora u otras garantías o convenios si, a su juicio, el fiador no cumple con lo enunciado en estos artículos o, si por alguna razón, no provee protección satisfactoria o adecuada al público. La revocación de la aceptación de cualquier certificado de seguro, fianza de caución u otra garantía no eximirá a la empresa de autotransporte de cumplir con §387.301(d).
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.319 Fiduciarios.

(a) **Definiciones.** Los términos “asegurado” y “man-dante”, según se emplean en un certificado de seguro, fianza de caución y notificación de cancelación, presen-tados por una empresa de autotransporte o en su nom-bre, incluyen a la empresa de autotransporte y a su fiduciario a partir del momento de la sucesión. El término “fiduciario” significa cualquier persona autor-izada por ley a recaudar y preservar los bienes de tene-dores o beneficiarios de derechos operativos que estén incapacitados, financieramente imposibilitados, que-brados o fallecidos; incluye asimismo a los apoderados de esos tenedores o beneficiarios.
(b) Aplicación concurrente de la cobertura de seguro a favor de los fiduciarios. La cobertura otorgada a nom-bre de los fiduciarios, según las disposiciones de este artículo, no se aplicará con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de otro seguro u otra garantía pre-sentada ante la FMCSA y aprobada por ella a favor de tales fiduciarios. Tras haber estado en vigencia durante treinta (30) días, la cobertura prevista en este artículo podrá cancelarse o retirarse dentro del período sigu-iente de treinta (30) días por parte del asegurador, el asegurado, el fiador o el mandante a los diez (10) días de haber notificado a la FMCSA por escrito en sus oficinas en Washington, D.C.; este período de diez (10) días se contará a partir del día que la FMCSA reciba la notifi-cación. Una vez que esa cobertura haya estado en vigen-cia por un lapso total de sesenta (60) días, solo podrá cancelarse o retirarse según §1043.7.

§387.321 Funcionamiento en el comercio exterior.

Ninguna empresa de autotransporte de los EE.UU. podrá realizar un recorrido de transporte que se extienda entre puntos de un país extranjero o entre un punto de un país extranjero y un punto de otro país extranjero, a menos que la FMCSA haya recibido y aceptado un certificado de seguro, fianza de caución, prueba de requisitos como autoasegurador u otras garantías o convenios por el monto establecido en §387.303(b), con la condición de pagar cualquier senten-cia final dictada contra dicha empresa de autotrans-porte por causa de lesiones corporales o muerte de cualquier persona, como consecuencia del funciona-miento, mantenimiento o uso negligente de automotores para el transporte entre puntos de un país extranjero o entre un punto de un país extranjero y un punto de otro país extranjero, de modo tal que dicho transporte se produzca en los EE.UU. o por causa de pérdida o daño a la propiedad de otros. La garantía para la protección del público requerida por este artículo se mantendrá en vigencia en todo momento y estará sujeta a las disposi-ciones de §387.309 al 387.319. Los requisitos según §387.315(a) quedarán cubiertos si la empresa asegura-dora o fiadora, además de haber sido aprobada por la FMCSA, está legalmente autorizada para emitir pólizas o fianzas de caución en al menos uno de los Estados de los EE.UU. o en una de las Provincias de Canadá y ha presentado ante la FMCSA el nombre y domicilio de una persona a quien se pueda notificar de un procedimiento legal en cada Estado en el cual opere la empresa de autotransporte. Esa designación podrá modificarse de vez en cuando por otra designación igual que se pre-sente del mismo modo, pero se mantendrá durante la vigencia de cualquier certificado de seguro o fianza de caución emitida por la empresa de seguro y en lo suce-sivo con relación a cualquier demanda que surja durante la vigencia de ese certificado o caución. El término “empresa de autotransporte” según se emplea en este artículo no incluirá a las empresas de transporte privadas o empresas de transporte que funcionen según la exención parcial de la reglamentación del Libro 49 Cód. EE.UU., Arts. 13503 y 13506.
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.323 Presentación electrónica de fianzas de caución, convenios de fondos fiduciarios, certi-ficados de seguro y cancelaciones.

(a) Los aseguradores, si lo prefieren y de acuerdo con los requisitos y procedimientos expuestos en los pár-rafos (a) a (d) de este artículo, podrán presentar los for-mularios BMC 34, BMC 35, BMC 36, BMC 82, BMC 83, BMC 84 BMC 85, BMC 91 y BMC 91X en forma elec-trónica, en lugar de emplear los formularios impresos de ley.
(b) Cada asegurador deberá obtener autorización para hacer la presentación electrónica, registrándose ante la FMCSA. Cada asegurador registrado recibirá un número de cuenta individual y una contraseña para acceder por computadora.
(c) Los formularios podrán transmitirse en línea a través del sitio en Internet, http://fhwali.volpe.dot.gov, o por Código ASCII (American Standard Code Informa-tion Interchange). Todas las transmisiones realizadas por Código ASCII deberán tener un formato fijo; por ej., todos los registros deberán tener la misma cantidad de campos y la misma extensión. El siguiente cuadro describe los diagramas de los registros para las transac-ciones electrónicas por Código ASCII:

TRANSACCIONES ELECTRÓNICAS PARA LA PRESENTACIÓN DE FORMULARIOS DE SEGURO

Nombre de campo	Cantidad de posiciones	Descripción	Requeridos P = Present-ación de formulario; C = Cancelar; A = Ambos	Iniciar campo	Final-izar campo
Tipo de registro	1 Numérico	1 = Presentación de formulario 2 = Cancelación	A	1	1
Número del asegurador	8 Texto	Número de Asegurador asignado por la FMCSA (Casa Central) con Sufijo (Oficina Emisora), si es diferente, por ej., 12345-01.	A	2	9
Tipo de presentación de formulario	1 Numérico	1 = BI & PD 2 = Carga 3 = Caución 4 = Fondo Fiduciario	A	10	10
N° de expediente de la FMCSA	8 Texto	Número de MC (empresa de autotransporte) o FF (agente de carga) asignado por la FMCSA, por ej., MC000045.	A	11	18
Nombre legal del asegurado	120 Texto	Nombre legal	A	19	138
Nombre d/b/a del asegurado	60 Texto	Nombre comercial, si es diferente del legal.	A	139	198
Dirección del asegurado	35 Texto	Domicilio o dirección postal	A	199	233
Ciudad del asegurado	30 Texto		A	234	263
Estado del asegurado	2 Texto		A	264	265
Código postal del asegurado	9 Numérico	(No incluir una raya si se emplea un código de 9 dígitos)	A	266	274
País del asegurado	2 Texto	(Por defecto, quedará EE.UU.)	A	275	276
Código de formulario	10 Texto	BMC-91, BMC-91X, BMC-34, BMC-35, etc.	A	277	286
Cobertura total, primaria o excedente	1 Texto	Si BMC-91X, P o E = indicador de póliza primaria o excedente; 1 = Total según §387.303(b)(1); 2 = Total según §387.303(b)(2);	P	287	287
Límite de responsabilidad.	5 Numérico	$ en miles	P	288	292
Límite básico de responsabilidad	5 Numérico	$ en miles (por defecto, quedará $000 si es Primaria).	P	293	297
Fecha de entrada en vigencia.	8 Texto	Formato de MM/ DD/ AA tanto para Presentación como para Cancelación.	A	298	305
Número de póliza	25 Texto	Las empresas fiadoras pueden ingresar el número de caución.	A	306	330

d) Todos los aseguradores registrados acordarán pre-sentar, a pedido de la FMCSA, un original por duplicado de cualquier póliza (o pólizas) y todos los endosos, fian-zas de caución, contratos de fondos fiduciarios y otros.

Sección D – Fianzas de caución y pólizas de seguro para los agentes de carga

§387.401 Definiciones.

(a) **Agente de carga** es toda persona que ofrece al público en general el servicio de transporte de bienes a cambio de una contraprestación dentro del comercio interestatal y como parte del curso normal de su negocio (siempre que no se trate de un expreso, línea de trans-porte, coche cama, empresa de autotransporte o de transporte marítimo):
(1) Realiza u ofrece el servicio de ensamblaje, consol-idación, separación en bultos y distribución de los embarques; y
(2) Asume la responsabilidad por el transporte desde el lugar de recepción al de destino; y
(3) Para cualquier tramo del transporte utiliza una empresa de transporte en jurisdicción de la FMCSA (Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte).
(b) **Agente de carga de enseres domésticos** (del inglés, HHGFF) es el agente de carga de enseres domés-ticos, equipaje no acompañado o automóviles usados.
(c) **Vehículo automotor** es todo vehículo, máquina, tractor, remolque o semi-remolque impulsado o arras-trado por fuerza mecánica y empleado para transportar bienes; no se incluyen los vehículos, locomotoras o coches que circulan sobre riel(es) exclusivamente. Las siguientes combinaciones serán consideradas como un solo automotor:
(1) El tractor que arrastra un remolque o semi-remolque; y
(2) El camión y remolque que transportan una carga única entre ambos.

§387.403 Requisitos generales.

(a) **Carga.** El agente de carga, incluyendo el de enseres domésticos (HHGFF) no podrá comenzar a fun-cionar hasta que no haya presentado ante la FMCSA una fianza de caución, certificado de seguro, requisitos como auto-asegurador u otros convenios o garantías apropiados según los montos establecidos en §387.405, por pérdida de la propiedad ajena o daño a ella.
(b) **Responsabilidad frente a terceros.** El agente de enseres (HHGFF) no podrá prestar servicios de transferencia, cobro y entrega hasta no haber presen-tado ante la FMCSA una fianza de caución, certificado de seguro, requisitos como auto-asegurador u otras garantías o convenios apropiados, según los montos

establecidos en §387.405, condicionados al pago de cual-quier sentencia final dictada contra dicho HHGFF por lesiones corporales o muerte de cualquier persona o por pérdida de la propiedad ajena o daño a ella (excepto cargas), o, en el caso de los vehículos de flete descriptos en 49 CRF 387.303(b)(2), por restauración ambiental, causada por el funcionamiento, mantenimiento o uso negligente de los automotores operados bajo su control al prestar dicho servicio.
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.405 Límites de responsabilidad.

Los montos mínimos para la garantía de responsabil-idad por la carga y de responsabilidad frente a terceros son idénticos a los establecidos en 49 CRF 387.303 para las empresas de autotransporte.

[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.407 Fianzas de caución y certificados de seguro.

(a) Los límites de responsabilidad según §387.405 se pueden proveer por combinación conforme los proced-imientos dispuestos en 49 CRF, Cap. 387, Sección C.
(b) Cada póliza de seguro que se use junto con un certificado de seguro y se presente ante la FMCSA será enmendada adjuntando el endoso apropiado y establec-ido por la FMCSA (o el Ministerio de Transporte, según corresponda).
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.409 Empresas de seguros y cauciones.

La FMCSA no aceptará un certificado de seguro o una fianza de caución a menos que haya sido emitido(a) por una empresa de seguros o de cauciones autorizada (con licencia o permiso) para emitir cauciones o pólizas de seguro básicas:
(a) En cada Estado donde la FMCSA autorice al agente de carga a prestar servicios, o
(b) En el Estado donde el agente de carga tenga domicilio o sede principal de sus negocios, y, a pedido de la FMCSA, designe por escrito a una persona que pueda ser notificada de un proceso, emanado de un tribunal competente, en cualquier procedimiento de ley o equidad, entablado en cualquier Estado donde el agente de carga presta servicios; o
(c) En cualquier Estado y reúna los requisitos de eli-gibilidad como asegurador de líneas excedentes, en cualquier Estado donde el negocio esté registrado y designe el agente del proceso descripto en el párrafo (b) de este artículo.

§387.411 Requisitos para actuar como auto-aseg-urador y otras garantías o acuerdos.

(a) **Auto-asegurador.** La FMCSA aprobará la solic-itud de un agente de carga para actuar como auto-aseg-urador cuando esté en condiciones de cumplir con sus obligaciones por lesiones físicas, daños a la propiedad y responsabilidad por la carga sin que su negocio resulte afectado de modo adverso.
(b) **Otras garantías y convenios**. La FMCSA otor-gará solicitudes de aprobación de otras garantías y con-venios cuando el público esté protegido conforme lo establece el Libro 49 del Cód. EE.UU. Art. 13906(c).
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.413 Formularios y procedimientos.

(a) **Formularios.** Los endosos de pólizas de seguro, fianzas de caución, certificados de seguro, solicitudes para actuar como auto-asegurador o para solicitar la aprobación de otras garantías o convenios y las notifica-ciones de cancelación deberán presentarse en el formu-lario establecido en 49 CRF, Cap. 387, sección C.
REFERENCIA CRUZADA: Para la lista de los for-mularios establecidos, ver §1003.3 de este título.
(b) **Procedimientos.** Los certificados de seguro, las fianzas de caución y notificaciones de cancelación deberán presentarse ante la FMCSA por triplicado.
(c) **Nombres.** Los certificados de seguro y las fianzas de caución se emitirán con el nombre completo (incluy-endo todo nombre comercial) del individuo, sociedad (se nombrarán todos los socios), corporación u otra persona tenedora del permiso o a nombre de quien éste se emita.
(d) **Cancelación.** Salvo lo establecido en el párrafo (e) de este artículo, los certificados de seguro, fianzas de caución y otras garantías y convenios no se podrán can-celar o retirar hasta 30 días después de que la FMCSA haya recibido la notificación escrita de la empresa de seguro, fiador, agente de carga u otra parte, según cor-responda.
(e) **Extinción por reemplazo.** Los certificados de seguro o las fianzas de caución podrán reemplazarse por otros certificados de seguro, fianzas de caución u otras garantías y la responsabilidad del asegurador o fiador se extinguirá a partir de la fecha en que el reemplazo entre en vigencia, si ello es aceptable para la FMCSA.
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.415 Aceptación y revocación por parte de la FMCSA.

La FMCSA podrá en cualquier momento negarse a aceptar o revocar la aceptación de cualquier fianza de caución, certificado de seguro, requisitos como auto-ase-gurador u otras garantías o convenios que no cumplan con estas normas o no brinden la protección pública ade-cuada.

§387.417 Fiduciarios.

(a) **Interpretaciones.** Los términos “asegurado” y “mandante” tal como se usan en un certificado de seg-uro, fianza de caución y notificación de cancelación y se presentan por un agente de carga o por alguien en su nombre, incluyen al agente de carga y su fiduciario (según se define en 49 CRF 387.319(a)) a partir del

momento de la sucesión.
(b) **Duración de la cobertura de garantía.** La cobertura otorgada para un fiduciario no se aplicará después de la fecha de entrada en vigencia de otro seg-uro o garantía, presentada ante la FMCSA y aceptada por ella para tal fiduciario. Una vez transcurridos 30 días de vigencia de la cobertura, dentro de los 30 días subsiguientes el asegurador, el asegurado, el fiador o el mandante podrán cancelarla o retirarla, 10 días después que la FMCSA reciba la notificación por escrito. Una vez transcurridos sesenta (60) días de vigencia de la cobertura, solo podrá ser cancelada o retirada según §387.413(d).
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

§387.419 Presentación electrónica de fianzas de caución, certificados de seguro y cancela-ciones.

Si lo prefieren y de acuerdo con los requisitos y pro-cedimientos establecidos en 49 CRF 387.323, los aseg-uradores podrán presentar electrónicamente certificados de seguro, fianzas de caución y otras garantías y convenios.
[62 RF 49942, sep. 24, 1997]

CAPÍTULO 388 — ACUERDOS DE COOPERACIÓN CON LOS ESTADOS

§388.1 Requisitos para resultar elegido.
§388.2 Alcance de la aceptación.
§388.3 Cancelación.
§388.4 Intercambio de información.
§388.5 Solicitudes de asistencia.
§388.6 Investigación, inspección, o examen conjuntos.
§388.7 Actividades administrativas conjuntas para poner en vigencia leyes y reglamentaciones de seguridad y materiales peligrosos.
§388.8 Acuerdos suplementarios.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 113 y 502; 49 CRF 1.73 CRF.
FUENTE: 1968, a menos que se especifique lo contrario.
NOTA DE LA EDITORIAL: Los cambios de nomenclatura en el Cap. 388 aparecen en 67 RF 61824, oct. 2, 2002.

§388.1 Requisitos para resultar elegido.
Cualquier Estado puede acordar con la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) hacer cumplir las leyes y reglamentaciones de seguridad de dicho Estado y las relativas al transporte automotor mediante la present-ación de una aceptación escrita de los términos estipu-lados en el presente ante el Administrador en Washington, D.C. 20590.

§388.2 Alcance de la aceptación.
La aceptación escrita puede ser en forma de carta, firmada por la autoridad competente de dicho Estado que se encargará de la puesta en vigor de las reglamen-taciones de seguridad de las empresas de autotrans-porte y del transporte de materiales peligrosos, y especificará los términos estipulados en el presente rel-ativos a las obligaciones de un Estado en las cuales dicho Estado tomará parte. Siempre que un Estado esté de acuerdo con la participación de los términos estipula-dos en el presente, los funcionarios de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte también lo estarán.

§388.3 Cancelación.
La cancelación o retractación total o parcial de cual-quier acuerdo realizado según este título, puede real-izarse mediante notificación escrita de cualquiera de las partes, en la que se indique la fecha de entrada en vigencia de dicha cancelación o retractación.

§388.4 Intercambio de información.
(a) **La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte propor-ciona información al Estado.** Un funcionario de la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte comunicará a la autoridad del Estado correspondiente toda información que llame la atención de un empleado de dicha Administración durante la realización de sus tareas oficiales de investi-gación, inspección o examen de los bienes, equipos y registros de una empresa de autotransporte u otras, según lo establecido en 49 Cód. de EE.UU. 504 (c), y que se crea que constituye una infracción a cualquier ley o reglamentación del Estado con relación al funciona-miento y prácticas inseguras de las empresas de autotransporte.
(b) **El Estado proporciona información a la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte.** La información que llame la atención de un agente debidamente autorizado del Estado durante la realización de sus tareas oficiales de investigación, inspección o examen de los bienes, equipos y registros de una empresa de autotransporte u otras, que se crea constituye una infracción a cualquier disposición de las leyes sobre seguridad o materiales peligrosos de los EE.UU. con relación al transporte por autopista o de las reglamentaciones de la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte ahí especificadas, será comunicada al Administrador de Campo.

§388.5 Solicitudes de asistencia.

(a) **El Estado solicita la asistencia de la Admin-istración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte.** Al recibir una solicitud escrita de la autoridad correspondiente del Estado, los funcionar-ios de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte de ese Estado, en función de su disponibilidad de tiempo, personal y fondos, obten-drán evidencia para que dicho Estado utilice para hacer cumplir sus leyes y reglamentaciones relativas al funci-onamiento inseguro de las empresas de autotransporte. La evidencia obtenida de este modo será transmitida a la autoridad correspondiente del Estado junto con el nombre y dirección de un agente o empleado, si lo hay, que tenga conocimiento de los hechos, quien estará dis-ponible cuando sea necesario para deponer como testigo en un procedimiento u otra acción.
(b) **La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte solicita la asistencia del Estado.** Al recibir una solicitud escrita de un

Administrador de Campo, la autoridad correspon-diente del Estado, en función de su disponibilidad de tiempo, personal, y fondos, obtendrá evidencia en el Estado para que la Administración Federal de Segu-ridad para las Empresas de Autotransporte la utilice para hacer cumplir las leyes y reglamentaciones de los EE.UU. relativas a la seguridad y materiales peligrosos con respecto al transporte por autopistas. La evidencia obtenida de este modo será transmitida al Administra-dor de Campo junto con el nombre y dirección de un agente o empleado, si lo hay, que tenga conocimiento de los hechos, quien estará disponible cuando sea necesario para deponer como testigo en un procedimiento u otra acción.

§388.6 Investigación, inspección, o examen con-juntos.

Con el acuerdo del Administrador de Campo y la autoridad correspondiente del Estado, se realizará una investigación, inspección o examen conjunto de los bienes, equipos o registros de las empresas de autotransporte u otras, para hacer cumplir las leyes y reglamentaciones de los EE.UU. sobre seguridad y materiales peligrosos relativas al transporte por auto-pistas. Dicho Administrador de Campo y la autoridad correspondiente del Estado decidirán el lugar y la fecha, los objetivos que se persiguen y la identidad de la per-sona que supervisará el esfuerzo conjunto y tomarán las decisiones necesarias. Cualquier agente o empleado de cualesquiera de las agencias que tenga conocimiento personal de hechos pertinentes estará disponible cuando sea necesario para deponer como testigo en un procedimiento u otra acción.

§388.7 Actividades administrativas conjuntas para poner en vigencia leyes y reglamentaciones de seguridad y materiales peligrosos.
Para facilitar el intercambio de información y eviden-cia, y la realización de la investigación y acción admin-istrativa en conjunto, el Administrador de Campo y la autoridad correspondiente del Estado organizarán, cuando estén garantizadas, conferencias conjuntas de miembros del personal de ambas agencias. Se intercam-biará información relativa a la naturaleza de la autori-dad y capacidad de las agencias respectivas para hacer cumplir las leyes y reglamentaciones del Estado o de los EE.UU. sobre seguridad y materiales peligrosos, relati-vas al transporte por empresas de autotransporte. La Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte y el Estado (o la autoridad corre-spondiente del Estado) pondrán en práctica sus mejores esfuerzos para informarse respectivamente sobre cam-bios en sus normas y reglamentaciones, y cooperarán y se ayudarán mutuamente en el manejo de escuelas de entrenamiento para los oficiales federales y estatales involucrados en dichas actividades.

§388.8 Acuerdos suplementarios.

Los términos aquí especificados podrán complemen-tarse esporádicamente, mediante el acuerdo específico entre la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte y la autoridad correspon-diente del Estado para una mayor implementación de las disposiciones del 49 Cód. de EE.UU. 502.

CAPITULO 389 — PROCEDIMIEN-TOS PARA LA CREACIÓN DE NOR-MAS: REGLAMENTACIONES

Sección A — Generalidades

§389.1 Campo de aplicación.
§389.3 Definiciones.
§389.5 Expediente de reglamentaciones.
§389.7 Registros.

Sección B — Procedimientos para la adopción de normas

§389.11 Generalidades.
§389.13 Iniciación de la creación de normas.
§389.15 Contenido de las notificaciones para la creación denormas propuestas.
§389.17 Participación de las personas interesadas.
§389.19 Pedidos de prórroga del plazo de presentación de comentarios.
§389.21 Contenido de las observaciones escritas.
§389.23 Consideración de las observaciones recibidas.
§389.25 Procedimientos adicionales para la creación de normas.
§389.27 Audiencias.
§389.29 Adopción de normas finales.
§389.31 Pedidos de creación de normas.
§389.33 Tramitación del pedido.
§389.35 Pedidos de reconsideración.
§389.37 Procedimientos sobre pedidos de reconsideración.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 113, 501 *y ss.*, 31101 *y ss.*, 31138, 31139, 31301 *y ss.*, y 31502; 42 Cód. de EE.UU. 4917 y 49 CRF 1.73.

Sección A — Generalidades

§389.1 Campo de aplicación.

Este capítulo prescribe los procedimientos para la creación de normas, que se aplican a la publicación, enmienda y revocación de las normas según una ley.

§389.3 Definiciones.

“Ley” es aquella que otorga autoridad a la Secretaría para regular la seguridad de la empresa de autotrans-porte.

“Administrador” se refiere al Administrador Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte.

§389.5 Expediente de reglamentaciones.

(a) Información y datos considerados pertintentes por el Administrador, relativos a las medidas de creación de normas, inclusive las notificaciones para la creación de normas propuestas: Las observaciones reci-bidas en respuesta a notificaciones; los pedidos de creación de normas y reconsideraciones; el rechazo de pedidos para la creación de normas y reconsideración; los registros de procedimientos adicionales para la creación de normas según §389.25; y las normas defini-tivas, se conservan en las Oficinas de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autorans-porte, Nassif Building, 400 Seventh Street SW, Wash-ington, D.C. 20590.
(b) Cualquier persona puede examinar en cualquier momento, en horario regular de trabajo, el material que se encuentra en el expediente, después de establecido éste, excepto el material que se ordene negar al público, según §552(b) del Libro 5 del Código de los EE.UU., y puede obtener una copia de éste mediante el pago de un arancel.

§389.7 Registros.

Los registros del Administrador relacionados con los procedimientos de creación de normas están disponibles para inspección según se expresa en §552(b) del Libro 5 del Código de los EE.UU. y el Cap. 7 de las reglamenta-ciones de la Secretaría de Transporte (Cap. 7 de este Libro; 32 RF 9284 y ss.).

Sección B — Procedimientos para la adopción de normas

§389.11 Generalidades.

A menos que el Administrador, por justa causa, encuentre que una notificación no es práctica, necesaria o es contraria al interés público, e incorpore en la decisión una breve enunciación de sus razones, se deberá emitir una notificación para la creación de nor-mas propuestas, y las personas interesadas podrán par-ticipar en los procedimientos de creación que involucren normas según una Ley.

§389.13 Iniciación de la creación de normas.

El Administrador inicia la creación de normas por iniciativa propia. Sin embargo, al llevar esto a cabo, puede considerar en forma discrecional, las recomenda-ciones de su equipo de trabajo, de otras agencias de los EE.UU. o de otras personas interesadas.

§389.15 Contenido de las notificaciones para la creación de normas propuestas.

(a) Cada notificación de creación de normas propues-tas es publicada en el Registro Federal, a menos que todas las personas sujetas a ésta sean mencionadas y se les entregue personalmente una copia.
(b) Cada notificación, ya sea publicada en el Registro Federal o entregada personalmente, incluye:
(1) Una enunciación del plazo, lugar y naturaleza del procedimiento de creación de normas propuestas;
(2) Una mención de las normas aplicables según las cuales se emite;
(3) Deberá presentarse una descripción de la esencia y los temas de la norma propuesta, y
(4) Una enunciación del plazo dentro del cual deban entregarse las observaciones escritas, y
(5) Una manifestación de la forma y el alcance en los cuales las personas interesadas pueden participar en el procedimiento.

§389.17 Participación de las personas interesa-das.

(a) Cualquier persona interesada puede participar en los procedimientos de creación de normas, entregando observaciones escritas que contengan infor-mación, puntos de vista o argumentos.
(b) A su discreción, el Administrador puede invitar a cualquier persona interesada, a participar en los pro-cedimientos de creación de normas según se describe en §389.25.

§389.19 Pedidos de prórroga del plazo de present-ación de comentarios.

El pedido de prórroga del plazo para presentar comentarios debe recibirse por duplicado, con una antel-ación mínima de (3) días, respecto al vencimiento de la fecha enunciada en la notificación. La presentación del pedido no prorroga en forma automática el plazo para los comentarios del peticionante. Tal pedido se concede solamente si el peticionante muestra causa justa para la prórroga y si la prórroga coincide con el interés público. Si se concede una prórroga, se concede a todos los ciudadanos y se publica en el Registro Federal.

§389.21 Contenido de las observaciones escritas.

Todas las observaciones escritas deben redactarse en inglés y entregarse en cinco (5) copias legibles, a menos que se especifique la cantidad de copias en la notifi-cación. Cualquier persona interesada debe entregar como parte de sus observaciones escritas todo el mate-rial que considere importante a cualquier declaración de hechos que haga. La incorporación de material de referencia debe evitarse. Sin embargo, si tal incorpo-ración es necesaria, el material incorporado debe estar identificado, respecto al documento y a la página.

§389.23 Consideración de las observaciones reci-bidas.

Todas las observaciones oportunas se tienen en cuenta, antes de adoptar la medida definitiva sobre la propuesta de la elaboración de una norma. Las observaciones extemporáneas pueden tomarse en cuenta, hasta donde ello sea factible.

§389.25 Procedimientos adicionales para la creación de normas.

El Administrador puede iniciar cualquier proced-imiento adicional para la creación de normas, que con-sidere necesario o conveniente. Por ejemplo, las personas interesadas pueden ser invitadas a exponer argumentos orales, a participar en conferencias entre el Administrador o su representante de las cuales se labrarán actas; a presenciar audiencias informales pre-sididas por funcionarios designados por el Administra-dor, de las cuales se hacen transcripciones o labrarn actas, o a participar en cualquier otro procedimiento, para garantizar medidas administrativas fundadas en el conocimiento y para proteger el interés público.

§389.27 Audiencias.

(a) §556 y 557 del Libro 5, Código de los EE.UU., no se aplican a las audiencias celebradas según este capítulo. A menos que se especifique lo contrario, las audiencias celebradas según este capítulo son infor-males, no contradictorias, de averiguación de hechos, y en ellas no hay alegaciones formales o partes contrarias. Cualquier norma emitida en un caso en el cual se realice una audiencia informal, no necesariamente se basa exclusivamente en el acta de la audiencia.
(b) El Administrador designa un representante para realizar cualquier audiencia celebrada según este capítulo. El asesor jurídico principal de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte designa a un miembro de su equipo de trabajo para desempeñar el cargo de administrador legal en la audiencia.

§389.29 Adopción de normas finales.

Las normas definitivas son redactadas por represen-tantes del despacho en cuestión y por el despacho del asesor jurídico principal. La norma se somete luego al Administrador, para su consideración. Si el Adminis-trador adopta la norma, es publicada en el Registro Fed-eral, a menos que todas las personas sujetas a ella sean mencionadas y se las notifique personalmente con una copia.

§389.31 Pedidos de creación de normas.

(a) Cualquier persona interesada puede pedir al Administrador que establezca, enmiende o derogue una norma.
(b) Cada pedido presentado según este artículo debe:
(1) Entregarse por duplicado al Administrador de la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte, 400 Seventh Street, SW, Wash-ington, D.C. 20590
(2) Enunciar el texto o esencia de la norma o enmienda propuesta, o especificar la norma cuya dero-gación busque el peticionante, cualquiera sea el caso;
(3) Explicar el interés del peticionante en la medida solicitada;
(4) Contener cualquier dato y argumento que el peti-cionante disponga para sustentar la medida buscada.

§389.33 Tramitación del pedido.

(a) **Generalidades**. A menos que el Administrador especifique lo contrario, no se realiza directamente nin-guna audiencia pública, discusión o procedimiento respecto a una peticion, antes de que ésta se decida según este artículo.
(b) **Otorgamiento**. Si el Administrador decide que el pedido contiene una justificación adecuada, inicia las medidas de creación de la norma, según la presente Sec-ción B.
(c) **Rechazos**. Si el Administrador determina que el pedido no justifica la creación de la norma, rechaza el pedido.
(d) **Notificación.** Siempre que el Administrador decida que un pedido debería ser otorgado o rechazado, el despacho del asesor jurídico principal preparará una notificación de ese otorgamiento o rechazo para expe-dirla al peticionante, y así lo hará el administrador.

§389.35 Pedidos de reconsideración.

(a) Cualquier persona interesada puede pedir al Administrador la reconsideración de cualquier norma emitida según este capítulo. El pedido debe redactarse en inglés y entregarse en cinco (5) copias legibles al Administrador de la Administración Federal de Segu-ridad para las Empresas de Autotransporte, 400 Sev-enth Street, SW, Washington, D.C. 20590 y recibirse, a más tardar, (30) días después de la publicación de la norma en el Registro Federal. Los pedidos presentados después de ese plazo se considerarán presentados según §389.31. El pedido debe contener una declaración breve de la denuncia y una explicación de la razón por la cual el cumplimiento de la norma no es factible, no es razon-able o no es de interés público.
(b) Si el peticionante solicita la consideración de hechos adicionales, debe establecer la razón por la cual no fueron expuestos ante el Administrador dentro del plazo prescrito.
(c) El Administrador no considera pedidos reitera-dos.
(d) A menos que el Administrador ordene lo con-trario, la presentación de un pedido según este artículo no impide la vigencia de la norma.

§389.37 Procedimientos sobre pedidos de recon-sideración.

El Administrador puede conceder o rechazar, total o parcialmente, cualquier pedido de reconsideración sin procedimientos adicionales. En el caso que decida recon-siderar cualquier norma, debe emitir una decisión definitiva de reconsideración, sin procedimientos adi-cionales, o debe dar la oportunidad de presentar los observaciones, la información y los datos que considere apropiados. Siempre que el Administrador decida que un pedido debe otorgarse o rechazarse,

redacta un aviso del otorgamiento o la denegación de la solicitud de reconsideración para que se expida al peticionante, y se la expide a éste. El Administrador puede acumular los pedidos relacionados con la misma norma.

CAPÍTULO 390 — GENERALIDADES

Sección A — Campo de aplicación general y definiciones

§390.1 Propósito.
§390.3 Campo de aplicación general.
§390.5 Definiciones.
§390.7 Normas de interpretación.

Sección B — Información y Requisitos Generales

§390.9 Efecto sobre leyes estatales y locales.
§390.11 Cumplimiento de las reglamentaciones del conductor por requerimiento de la empresa.
§390.13 Colaborar o incitar a que se cometan infracciones.
§390.15 Asistencia en investigaciones y estudios especiales.
§390.16 [Reservado]
§390.17 Equipos y accesorios adicionales.
§390.19 Informe de identificación de empresa de autotransporte.
§390.21 Señalización de CMV.
§390.23 Exención de las reglamentaciones.
§390.25 Prórroga de la exención de las reglamentaciones — casos de emergencias. §390.27 Ubicación de los centros de servicio de seguridad de las empresas de autotransporte. §390.29 Ubicación de registros o documentos.
§390.31 Copias de registros o documentos.
§390.33 Uso de automotores comerciales para fines diferentes a los descriptos.
§390.35 Certificados, informes y registros: falsificación, reproducción, o alteración. §390.37 Infracción y sanción.

Sección C — [Eliminada y reservada.]

Sección D — [Eliminada y reservada.]

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 13301, 13902, 31132, 31133, 31136, 31502, y 31504; y art. 204, Pub. L. 104-88, 109 Stat. 803, 941 (49 Cód. de EE.UU., nota al 701); y 49 CRF 1.73.

Sección A — Campo de aplicación general y definiciones

§390.1 Propósito.

Este capítulo establece el campo de aplicación general, las definiciones, la información y los requisitos generales relacionados con las personas sujetas a este título.

§390.3 Campo de aplicación general.

(a) Las normas establecidas en el Subtítulo B de este título se aplican a todos los empleadores, empleados y automotores comerciales que transportan bienes o pasa-jeros en el comercio interestatal.
(b) Las normas descriptas en el Capítulo 383, Pautas para obtener la Licencia de Conductor Comercial; Req-uisitos y Sanciones, se aplican a toda persona, y a todos sus empleadores, que circulan en un automotor comer-cial, según se describe en §383.5 de este subtítulo, ya sea en el comercio interestatal o intraestatal.
(c) Las normas descriptas en el Capítulo 387, Grados mínimos de responsabilidad financiera de las empresas de autotransporte, se aplican a dichas empresas según lo dispuesto en §387.3 ó 387.27 de este subtítulo.
(d) **Requisitos adicionales.** Ninguna disposición contenida en el Subtítulo B del presente título será interpretada de modo tal que prohiba a un empleador exigir y observar el cumplimiento de requisitos más severos concernientes tanto a la seguridad con respecto a la circulación como a la seguridad y salud de los empleados.
(e) **Conocimiento y cumplimiento de las reglamentaciones.**
(1) Todo empleador conocerá y cumplirá con todas las reglamentaciones enunciadas en este subtítulo perti-nentes al funcionamiento de la empresa de autotrans-porte en cuestión.
(2) Cada conductor y empleado será instruído respecto a todas las reglamentaciones aplicables enun-ciadas en este subtítulo y cumplirá con las mismas.
(3) Todo los equipos y accesorios del automotor requeridos en este subtítulo se mantendrán conforme a todos los criterios aplicables de funcionamiento y diseño previstos en el presente subtítulo.
(f) **Excepciones.** Salvo disposición en contrario, las normas descriptas en este subtítulo no se aplican a:
(1) La circulación de todo ómnibus escolar, según se describe en §390.5;
(2) El transporte que realiza el Gobierno federal, un Estado, cualquier subdivisión política de un Estado o un organismo creado en virtud de un convenio celebrado entre Estados y aprobado por el Congreso de los EE.UU.
(3) El transporte ocasional de bienes personales real-izado por personas que no trabajan a cambio de una contraprestación ni fomentan el comercio.
(4) El transporte de cadáveres humanos o personas enfermas o heridas;

(5) La circulación de autobombas y vehículos de res-cate durante emergencias y situaciones afines.
(6) La circulación de automotores comerciales dis-eñados o utilizados para transportar entre 9 y 15 pasa-jeros (incluído el conductor). Sin embargo, las empresas de autotransporte que circulen en este tipo de vehículos a cambio de una contraprestración deben cumplir con 49 CRF 385.21, Informe de identificación de empresa de autotransporte, 49 CRF 390.15, Asistencia en inves-tigaciones y estudios especiales, y 49 CRF 390.21, Señalización de automotores comerciales, (excepto §390.21(b)(1)).
[53 RF 18052, mayo 19, 1988, ascendido en 54 RF 12202, mar. 24, 1989; 58 RF 33776, jun. 21, 1993; 59 RF 8752, feb. 23, 1994; 59 RF 67554, dic. 29, 1994; 62 RF 1293, ene. 9, 1997; 63 RF 33276, jun. 18,

§390.5 Definiciones.

A menos que se defina específicamente en otra parte del presente documento, en este subtítulo:
Accidente significa:
(1) Con excepción de lo dispuesto en el párrafo (2) de esta definición, suceso que involucra un automotor com-ercial que circula por una autopista en el comercio inter-o intraestatal, y que produce:
(i) Una víctima fatal;
(ii) Heridas a una persona quien, en consecuencia, recibe atención médica fuera de la escena del accidente; o
(iii) Uno o más automotores que causan lesiones inhabilitantes como resultado del accidente; siendo nec-esario que sean retirados de la escena con un camión remolque u otro automotor.
(2) El término *accidente* no incluye:
(i) Incidentes que involucran únicamente las acciones de abordar y descender de un automotor detenido; o
(ii) Incidentes que involucran únicamente la carga y descarga de mercadería.
Grado de concentración de alcohol en sangre (AC) se refiere al grado de concentración de alcohol medida en la sangre o respiración de una persona. Cuando se expresa en porcentaje, significa los gramos de alcohol por cada 100 mililitros de sangre, o los gra-mos de alcohol por cada 210 litros de aire exhalado.
Ómnibus significa cualquier automotor, incluyendo taxis, diseñado, construido y/o utilizado para el trans-porte de pasajeros.
Distrito comercial significa el territorio contiguo que abarca a una autopista, cuando en cualquier lugar a lo largo del tramo de 18 m. (600 ft.) de dicha autopista existen edificios utilizados con fines comerciales o industriales, que incluyen, además de otro tipo de con-strucciones, hoteles, bancos o edificios de oficinas que ocupan como mínimo 9 mts. (300 ft.) de frente de un lado o 9 m. (300 ft.) en forma conjunta a ambos lados de la autopista.
Transporte de pasajeros en un vehículo de alquiler (chárter) significa el transporte en ómnibus de un grupo de personas que, de acuerdo con una misma finalidad, han adquirido el uso exclusivo del automotor en virtud de un único contrato y por un costo fijo, con el propósito de recorrer juntas un itinerario que ya ha sido planeado con anticipación o modificado una vez iniciado el recorrido.
Automotor comercial significa cualquier automo-tor autopropulsado o remolcado que se utiliza en una autopista en el comercio interestatal a fin transportar pasajeros o bienes cuando el vehículo—
(1) Posee una calificación de peso bruto nominal del vehículo, o una calificación de peso bruto nominal com-binado, o un peso bruto nominal del vehículo, o un peso bruto nominal combinado de 4.536 kilos (10.001 libras) o más, cualesquiera sea mayor; o
(2) Está diseñado o se utiliza para transportar más de 8 pasajeros (incluyendo al conductor) a cambio de una contraprestación; o
(3) Está diseñado o se utiliza para transportar más de 15 pasajeros, incluyendo al conductor, sin recibir con-traprestación alguna; o
(4) Se utiliza para transportar materiales que la Sec-retaría de Transporte considera peligrosos en virtud de 49 Cód de EE.UU. 5103 y en cantidades tales que es necesario el uso de un cartel indicador de acuerdo con las reglamentaciones de dicha Secretaría bajo 49 CRF, sublibro B, título I, subtítulo C..
Condena significa la sentencia de culpabilidad que no sido anulada, o la resolución por parte de un Tribu-nal de Primera Instancia o un tribunal administrativo autorizado, que establece que una persona infringió o no cumplió con la ley; el decomiso de la fianza no validado o garantía depositada a fin de asegurar la comparecen-cia del individuo ante el tribunal; la admisión de culpa-bilidad o la no oposición de la acusación aceptada por el tribunal; el pago de una multa o costas procesales; o la infracción de alguna condición para otorgar la libertad sin el pago de fianza, independientemente de la dismi-nución, suspensión, o validación de la pena.
Asistencia directa significa el transporte y otros servicios de rescate prestados por la empresa de autotransporte o su(s) conductor(es), inherentes al restablecimiento inmediato de los servicios primarios (tales como la electricidad, atención médica, cloacas, agua, telecomunicaciones y transmisiones de telecomu-nicación) o de los suministros esenciales (tales como ali-mentos y combustible). No comprende el transporte relacionado con la reparación a largo plazo de la infrae-structura física dañada o de las entregas comerciales de rutina una vez que la vida y los bienes dejaron de correr peligro.
Daño inhabilitante significa el daño que impide que un automotor, luego de someterlo a reparaciones simples, parta tal como lo hace habitualmente, de la escena del accidente a la luz del día.
(1) *Inclusiones.* Daños a automotores pasibles de haber sido conducidos, pero que hubieran sufrido daños mayores si esto hubiera sucedido.
(2) *Exclusiones.*
(i) Daños que pueden repararse en forma temporaria en el escenario del accidente sin que sea necesario el uso de herramientas o repuestos especiales.
(ii) Inhabilitación de un neumático sin que exista ningún otro daño, aún cuando no se disponga de un neumático de auxilio.
(iii) Daño de los faros delanteros o traseros.
(iv) Daños al sistema de encendido de señales, bocina, o limpiaparabrisas, que causan la inoperancia de los mismos.
Maniobra de remolquesignifica cualquier manio-bra en la cual el automotor es el bien que se transporta, y al hacerlo, una o más de sus ruedas se apoyan sobre la superficie de la calzada.
Conductor significa toda persona que circula en un automotor comercial.
Conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol significa realizar uno o más de los siguientes actos a bordo de un CMV: Conducir un CMV cuando el grado de concentración de alcohol en sangre del conduc-tor es igual o superior a 0,04; conducir bajo la influencia del alcohol, según lo establecido por ley Estatal, o negarse a someterse a la prueba requerida por cual-quier Estado o jurisdicción al poner en práctica las dis-posiciones descriptas en el Cuadro 1 de §383.51 o §392.5(a)(2) de este subtítulo.
Emergencia significa cualquier huracán, tornado, tormenta (por ej., tormentas eléctricas, de nieve, de llu-via helada, ventiscas, de arena, etc) marea alta, ráfaga de agua, maremoto, tsunami, terremoto, erupción vol-cánica, alud de barro, sequía, incendio forestal, explosión, apagón u acontecimiento ocasionado

por cau-sas naturales o humanas que interrumpa la prestación de los servicios primarios (tales como la electricidad, atención médica, cloacas, agua, telecomunicaciones y transmisiones de telecomunicación) o los suministros esenciales (tales como alimentos y combustible), o que de otro modo represente una amenaza inmediata para la vida humana o para el bienestar público, siempre que dicho huracán, tornado o incidente que fuere origine:
(1) Una declaración de estado de emergencia por parte del Presidente de los EE.UU., el Gobernador de un Estado, o sus representantes autorizados; por parte del Administrador de Campo de la FMCSA del área geográ-fica donde el incidente tiene lugar; o por parte de otros funcionarios del gobierno federal, estatal o local con autoridad para declarar emergencias; o
(2) Una solicitud por parte de un oficial de policía para que camiones remolque muevan los automotores destruidos o averiados.
Servicio de rescate de emergencia significa una operación por la cual una empresa de autotransporte o el conductor de un automotor comercial brinda ayuda directa a fin de complementar los esfuerzos y posibil-idades estatales y locales para salvar vidas o bienes, o para proteger la salud y seguridad públicas como resultado de una emergencia, tal como se define en este artículo.
Empleado significa cualquier individuo, que no sea el empleador, que ha sido contratado por éste y cuya labor afecta directamente la seguridad de los automotores comerciales. Dicho término abarca a los conduc-tores de automotores comerciales (incluyendo contratistas independientes mientras circulan en un automotor comercial), mecánicos y expedidores de fletes. Dicho término no incluye a empleados de los EE.UU., cualquiera de sus Estados, cualquier subdivisión política de un Estado, o cualquier organismo creado en virtud de un convenio celebrado entre Estados y aprobado por el Congreso de los EE.UU. que están actuando en desempeño de su trabajo.
Empleador significa cualquier persona que se dedica a un negocio que afecta el comercio interestatal, que posee o alquila un automotor comercial a propósito de dicha actividad comercial, o asigna empleados para que circulen en él. Quedan excluídos de este término los EE.UU., cualquiera de sus Estados, cualquier subdi-visión política de un Estado, o cualquier organismo creado en virtud de un convenio celebrado entre Estados y aprobado por el Congreso de los EE.UU..
Zona exenta dentro de una ciudad significa el área geográfica de una municipalidad o la zona comer-cial de la misma descripta en el Apéndice F del Subtítulo B de este Título. El término “zona exenta dentro de una ciudad” no incluye ninguna municipalidad o zona comercial en el Estado de Hawaii. A los fines de §391.62, se puede considerar a un conductor para que circule en un automotor comercial por toda una zona exenta dentro de una ciudad no obstante cualquier con-trol, administración o acuerdo común que afecta a un transporte o embarque que continuamente parte hacia o desde un destino determinado excluyendo dicha zona.
Empresa de autotransporte exenta significa una persona que se dedica a la actividad del transporte exenta de la reglamentación económica impuesta por la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte (FMCSA) en virtud de 49 Cód de EE.UU. 13506. Las “Empresas de autotransporte exen-tas” están sujetas a las reglamentaciones de seguridad establecidas en este subtítulo.
Conductor de vehículos para la industria agrí-cola. significa una persona que conduce únicamente un automotor comercial que—
(a) Es controlado por un agricultor y es en el que éste circula en calidad de empresa de autotransporte de bienes privada;
(b) Es utilizado para transportar—
(1) Productos agrícolas, o
(2) Maquinaria agrícola, insumos agrícolas, o ambos, hacia o desde un establecimiento agrícola;
(c) No es utilizado dentro del funcionamiento de una empresa de autotransporte que alquila sus unidades;
(d) No transporta materiales peligrosos de car-acterísticas o en cantidades tales que sea necesario que dicho automotor comercial tenga un cartel indicador de acuerdo con §177.823 de este sublibro; y
(e) Es utilizado dentro de un radio de 150 millas aéreas del establecimiento del agricultor.
Agricultor significa cualquier persona que adminis-tra un establecimiento agrícola, o está directamente involucrada en el cultivo de la tierra, las cosechas, o la cría de ganado que—
(a) Son de su propiedad; o
(b) Están bajo su control directo.
Fatalidad significa cualquier lesión que ocasiona la muerte de una persona al momento del accidente auto-motor, o dentro de los 30 días posteriores.
Administrador Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte significa el director ejecutivo de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, un organismo dentro de la Secretaría de Transporte.
Administrador de Campo de la FMCSA significa el Administrador de Campo de la Administración Fed-eral de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, para un área geográfica determinada de los EE.UU.
Empresa de autotransporte que alquila sus unidades significa una persona que se dedica al trans-porte de bienes o pasajeros a cambio de una contraprestación.
Calificación de peso bruto nominal combinado (GCWR) significa el valor indicado por el fabricante como el peso de carga de un automotor combinado (articulado). En caso de que el fabricante no haya espe-cificado valor alguno, el GCWR se determinará sumando el GVWR del motor y el peso total de la unidad remolcada y cualquier carga que transporte.
Calificación de peso bruto nominal del vehículo (GVWR) significa el valor indicado por el fab-ricante como el peso de carga de un único automotor.
Material peligroso significa toda sustancia o mate-rial que de acuerdo con la Secretaría de Transporte puede causar un riesgo irrazonable a la salud, seguridad, o propiedad al ser transportada durante la activ-idad comercial, y que ha sido declarada como tal.
Sustancia peligrosa significa un material, y sus mezclas o soluciones, identificado en el apéndice de §172.101, Lista de Sustancias Peligrosas y Cantidades de Notificación Obligatoria, de este libro, cuando se ofrece para ser transportado en un solo bulto, o en un automotor para transporte en caso de no estar empaquetado, y cuando la cantidad del material iguala o excede la cantidad de notificación obligatoria (RQ). Esta definición no se aplica a los productos derivados del petróleo que son lubricantes o combustibles, o a mezclas o soluciones de sustancias peligrosas si se encuent-ran en una concentración inferior a la indicada en el cuadro en §171.8 de este libro, sobre la base de la can-tidad de notificación obligatoria (RQ) especificada para los materiales incluídos en la lista del Apéndice de §172.101.
Desechos peligrosos significa cualquier material sujeto a los requisitos manifiestos sobre desechos peli-grosos de la EPA descriptos en el 40 CRF Capítulo 262,
o que estaría sujeto a estos requisitos si no existiera una autorización provisoria a un Estado en virtud de 40 CRF, Capítulo 123, Sección F.
Autopista significa cualquier camino, calle, o sen-dero, ya sea se encuentre en una propiedad pública o privada, abierta al tránsito público. “Abierta al tránsito público” significa que el tramo de camino está dis-ponible, excepto durante períodos programados o condi-ciones climáticas extremas o de emergencia; puede ser transitada por vehículos estándar de cuatro ruedas; está abierta al público en general y no existen portones restrictivos, señales prohibitivas o alguna reglament-ación, diferente a las restricciones basadas en el tamaño, peso, o clase del registro. Los puestos de peaje en caminos públicos no se consideran

portones restricti-vos
Comercio interestatal significa el comercio, trán-sito o transporte que se realiza en los EE.UU.—
(1) Entre un lugar en un Estado y un lugar fuera de dicho Estado (incluyendo un lugar fuera de los EE.UU.);
(2) Entre dos lugares en un Estado pasando por otro Estado o algún lugar fuera de los EE.UU; o
(3) Entre dos lugares en un Estado como parte del comercio, tránsito o transporte que comienza o concluye fuera del Estado o de los EE.UU.
Comercio intraestatal significa cualquier comer-cio, tránsito o transporte en cualquier Estado cuya descripción no se incluye en la definición del término "comercio interestatal".
Médico forense significa cualquier persona autor-izada, diplomada y/o matriculada, de acuerdo con las leyes y reglamentaciones Estatales aplicables, para realizar exámenes físicos. El término incluye, pero no se limita exclusivamente, a médicos, médicos osteópatas, asistentes médicos, enfermeras de práctica avanzada y médicos quiroprácticos.
Empresa de autotransporte significa una empresa de autotransporte que alquila sus unidades, o una empresa de autotransporte privada. El término incluye a los agentes, administradores y representantes de las empresas de autotransporte, así como a los empleados responsables de alquilar, supervisar, entre-nar, asignar, o enviar conductores y empleados que están a cargo de la instalación, inspección y manten-imiento de los equipos y/o accesorios del automotor. A los fines del subtítulo B, esta definición incluye los términos **empleador** y **empresa de autotransporte exenta**.
Automotor significa cualquier vehículo, máquina, tractor, remolque, o semi-remolque, propulsado o impul-sado por una fuerza mecánica y utilizado en autopistas para el transporte de pasajeros o bienes, o cualquier combinación de ambos, determinada por la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte. Este término no incluye ningún vehículo, locomotora o automóvil que circule exclusiva-mente sobre un carril o vías, o un trolebús que circule por medio de energía eléctrica proveniente de un cable fijo instalado en la parte superior del vehículo, y que ofrece un servicio de transporte local de pasajeros simi-lar al del tranvía.
Conductor que responde a varios empleadores significa un conductor que es empleado como tal por más de una empresa de autotransporte dentro de un período de 7 días consecutivos.
Operador — Ver conductor.
Otros términos — Cualquier otro término incluido en este subtítulo se utiliza con la acepción comúnmente aceptada, salvo cuando dicho término ha sido definido en otra parte de este subtítulo. En este caso, se aplicará la definición dada.
Orden para poner fuera de circulación o funci-onamiento significa la declaración por parte de un funcionario de aplicación autorizado de una jurisdicción Federal, Estatal, canadiense, mexicana o local por la cual un conductor, un automotor comercial, o una empresa de autotransporte queda fuera de circulación o funcionamiento, de acuerdo con §386.72, 392.5, 395.13, 396.9, leyes compatibles, o los "Criterios Uniformes Norteamericanos para poner un conductor, automotor comercial o empresa fuera de circulación o funciona-miento".
Persona significa cualquier individuo, sociedad, aso-ciación, corporación, consorcio comercial, o cualquier otro grupo organizado de individuos.
Sede social significa el lugar único designado por la empresa de autotransporte, por lo general su casa matriz, a los fines de identificación en virtud de este subtítulo La empresa de autotransporte debe tener dis-ponibles los registros requeridos en los capítulos 382, 387, 390, 391, 395, 396, y 397 de este subtítulo a fin de ser inspeccionados en dicho lugar dentro de las 48 horas (excluyendo sábados, domingos y feriados federales) posteriores a la recepción de la solicitud de un agente especial o representante autorizado de la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte.
Empresa de autotransporte privada significa una persona que presta servicios de transporte de bienes o pasajeros, por medio de automotores comer-ciales, y no es una empresa de autotransporte que alquila sus unidades.
Empresa de autotransporte de pasajeros pri-vada (comercial) significa una empresa de autotrans-porte privada que presta servicios de transporte de pasajeros dentro de un estado en fomento de un emprendimiento comercial, y no está disponible para el público en general.
Empresa de autotransporte de pasajeros pri-vada (no comercial) significa una empresa de autotransporte privada que se dedica al transporte de pasajeros dentro de un estado y que no se adecúa a la definición de una empresa de autotransporte de pasa-jeros privada (comercial).
Detector de radar significa cualquier dispositivo o mecanismo para detectar la emisión de microondas de radio, rayos láser o cualquier otra tecnología futura de medición de la velocidad utilizado por personal de apli-cación para medir la velocidad de los automotores com-erciales en carreteras y autopistas públicas a los fines de la aplicación de las normas vigentes. Quedan excluí-dos de esta definición los dispositivos detectores de radar que cumplen con los dos requisitos que se describen a continuación:
(1) Se transportan fuera del compartimento del con-ductor del automotor comercial. A estos fines, el *com-partimento del conductor* de un CMV que transporta pasajeros incluirá todo el espacio diseñado para el con-ductor y los pasajeros; y
(2) Son completamente inaccesibles, inoperables e imperceptibles para el conductor mientras circula en el automotor comercial.
Distrito de residencia significa el territorio adya-cente que abarca a una autopista, que no es un distrito comercial y que, en una distancia igual o superior a 9 metros (300 ft.) por la autopista, presenta principal-mente residencias.
Ómnibus escolar significa un automotor de pasa-jeros diseñado o utilizado para transportar más de 10 pasajeros además del conductor, y que la Secretaría ha determinado que su principal uso será el de transporte de alumnos de pre-escolar, primaria o secundaria desde sus casas hasta la escuela y nuevamente de regreso a sus hogares.
Circulación de un ómnibus escolar significa el uso de un ómnibus escolar únicamente para transportar alumnos y/o personal de establecimientos educativos desde sus hogares hasta la escuela, y desde la escuela hasta sus hogares.
Secretaría significa la Secretaría de Transporte.
Conductor que responde a un único empleador
significa un conductor que es empleado como tal por una única empresa de autotransporte, en cualquier período de 7 días consecutivos. Este término incluye a un con-ductor que circula en un automotor comercial de modo intermitente, casual u ocasional.
Agente especial Ver Apéndice B del subtítulo B — Agentes especiales.
Estado significa un Estado de los EE.UU. y el Dis-trito de Columbia, e incluye una subdivisión política de un Estado.
Remolque incluye:
(a) **Remolque completo** significa cualquier auto-motor, distinto a un remolque para postes, diseñado para ser impulsado por otro automotor y construído de tal modo que ninguna parte de su peso, con la excepción del dispositivo de remolque, descansa sobre el automo-tor de remolque autopropulsado. Un semi-remolque equipado con un eje delantero auxiliar (plataforma rodante de conversión) se considerará un remolque com-pleto.
(b) **Remolque para postes** significa cualquier automotor diseñado para ser impulsado por otro auto-motor y acoplado al automotor de remolque por medio de una "barra de extensión" o "poste", o adosándole el "pescante" o asegurándolo de algún otro modo al auto-motor de remolque, para transportar cargas de

forma alargada o irregular tales como postes, caños, o piezas estructurales, que en general son capaces de sostenerse como tirantes entre las conexiones de soporte.
(c) **Semi-remolque** significa cualquier automotor, distinto a un remolque para postes, diseñado para ser impulsado por otro automotor y construído de tal modo que alguna parte de su peso descansa sobre el automo-tor de remolque autopropulsado.
Camión significa cualquier automotor comercial autopropulsado con excepción de un tractor de camión, diseñado y/o utilizado para el transporte de bienes.
Tractor de camión significa cualquier automotor comercial autopropulsado diseñado y/o utilizado princi-palmente para impulsar a otros vehículos.
Estados Unidos significa los 50 Estados y el Dis-trito de Columbia.

[53 RF 18052, mayo 19, 1988, según enmienda de 53 RF 39051, oct. 4, 1988; 53 RF 47543, nov. 23, 1988; RF 55 RF 32916, ago. 13, 1990; 55 RF 35435, ago. 27, 1990; 57 RF 33278, jul. 28, 1992; 57 RF 33646, jul. 30, 1992; 58 RF 6729, feb. 2, 1993; 58 RF 33777, jun. 21, 1993; 58 RF 59196, nov. 8, 1993; 58 RF 67375, dic. 21, 1993; 59 RF 8752, feb. 23, 1994; 59 RF 26028, mayo 18, 1994; 59 RF 60323, nov. 23, 1994; 60 RF 38743, jul. 28, 1995; 60 RF 44440, ago. 28, 1995; 62 RF 16709, abr. 8, 1997; 62 RF 49942, sep. 24, 1997; 63 RF 33276, jun. 18, 1998; 64 RF 48516, sep. 3, 1999; 67 RF 49764, jul. 31, 2002]

§390.7 Normas de interpretación.

(a) En el Capítulo 325 del Subtítulo A y en este sub-título, a menos que el contexto requiera de una interpre-tación diferente:
(1) Las palabras que aparecen en singular incluyen el plural;
(2) Las palabras que aparecen en plural incluyen el singular;
(3) Los verbos conjugados en tiempo presente incluyen el tiempo futuro.
(b) En este subtítulo, la palabra—
(1) **"Oficial"** incluye cualquier persona autorizada por ley a llevar a cabo tareas del establecimiento;
(2) **"Escrito"** incluye las acciones de imprimir y escribir a máquina;
(3) **"Deberá"** se utiliza en sentido imperativo;
(4) **"Debe"** se utiliza en sentido imperativo;
(5) **"Debería"** se utiliza en sentido recomendatorio;
(6) **"Puede"** se utiliza en sentido permisivo; y
(7) **"Incluye"** se utiliza como un término que denota inclusión, no limitación.
[53 RF 18052, mayo 19, 1988, según enmienda 60 RF 38744, jul. 28, 1995]

Sección B — Información y Requisitos Generales

§390.9 Efecto sobre leyes estatales y locales.

Excepto que se indique de otro modo, el Subtítulo B de este título no pretende impedir que los Estados o sus subdivisiones establezcan o pongan en vigencia leyes estatales o locales relacionadas con la seguridad, cuyo cumplimiento no evitaría el cumplimiento total de estas reglamentaciones por parte de la persona a ellas sujeta.

§390.11 Cumplimiento de las reglamentaciones del conduct or por requerimiento de la empresa.
Toda vez que en el Capítulo 325 del Subtítulo A o en este subtítulo se establece una tarea para un conductor, o se le impone una prohibición, será obligación de la empresa de autotransporte exigir el cumplimiento de dicha tarea o prohibición. Si la empresa de autotrans-porte es un conductor, el conductor estará obligado de igual modo.

§390.13 Colaborar o incitar a que se cometan infracciones.

Ninguna persona colaborará, incitará, alentará, o solicitará que una empresa de autotransporte o sus empleados violen las normas de este título.

§390.15 Asistencia en investigaciones y estudios especiales.

(a) Una empresa de autotransporte pondrá a dis-posición de un representante autorizado o agente espe-cial de la FMCSA todos los registros e información relativa a un accidente, cuando le sea solicitada, o como parte de cualquier investigación dentro del plazo que la solicitud o la investigación especifique. Una empresa de autotransporte prestará a un representante autorizado de la FMCSA toda la asistencia razonable para la inves-tigación de cualquier accidente, inclusive respuestas completas, veraces y correctas a cualquier pregunta de la investigación.
(b) Las empresas de autotransporte mantendrán por un período de un año después de ocurrido un accidente, un registro del mismo que contenga por lo menos la siguiente información:
(1) Una lista de accidentes que, para cada uno, con-tenga:
(i) Fecha del accidente,
(ii) Ciudad o pueblo (o mencionar el lugar más cer-cano) en donde se produjo el accidente, y el Estado en el que se produjo,
(iii) Nombre del conductor,
(iv) Número de lesiones,
(v) Número de víctimas, y
(vi) Si se liberaron materiales peligrosos diferentes al combustible derramado de los tanques de combusti-ble de los vehículos automotores involucrados en el acci-dente.
(2) Copias de todos los registros de accidentes requeridas por el Estado u otras entidades guberna-mentales o aseguradoras.
(Aprobado por la Oficina de Administración y Presu-puesto [Office of Management and Budget] bajo el número de control 2125-0526)

[58 RF 6729,feb. 2, 1993, según enmienda 60 RF 38744, jul. 28, 1995; 60 RF 44441, ago. 28, 1995]

§390.16 [Reservado]

§390.17 Equipos y accesorios adicionales.

Ninguna disposición contenida en este subtítulo pro-hibe el uso de equipos y accesorios adicionales, sin con-tradicción de lo establecido en este subtítulo o lo que esté prohibido por el mismo, siempre que dicho equipo y accesorios no disminuyan la seguridad de funciona-miento de los vehículos automotores comerciales en los cuales se los utiliza.

[53 RF 18052, mayo 19, 1988, según enmienda 60 RF 38744, jul. 28, 1995; 65 RF 35296, jun. 2, 2000]

§390.19 Informe de identificación de empresa de autotransporte.

(a) Toda empresa de autotransporte que funciona en el comercio interestatal debe presentar un Informe de Identificación de Empresa de Autotransporte, Formu-lario MCS-150, en las siguientes oportunidades:
(1) Antes de iniciar su funcionamiento; y
(2) Cada 24 meses, de acuerdo con el siguiente cronograma:

N° que finaliza en:	Debe presentarse antes del último día de:
1	enero
2	febrero
3	marzo.
4	abril.
5	mayo
6	junio
7	julio
8	augosto
9	septiembre
0	octubre

(3) Si el anteúltimo dígito del Nº del Ministerio de Transporte de EE.UU. es impar, la empresa de autotransporte presentará su actualización cada año calendario impar. Si el anteúltimo dígito del N° del Min-isterio de Transporte de EE.UU. es par, la empresa de autotransporte presentará su actualización cada año calendario par.
(b) El Registro de Información de la Empresa de Autotransporte, Formulario MCS-150, con las instruc-ciones completas, se encuentra disponible en el sitio web de la FMCSA, en: *http://www.fmcsa.dot.gov* (palabra clave "MCS-150"), en todos los Centros de Servicio y Oficinas de División de la FMCSA en todo el país, o llamando al 1-800-832-5660.
(c) Una vez completado el Registro de Información de la Empresa de Autotransporte, Formulario MCS-150, se presentará en la Oficina de Análisis de Datos y Siste-mas de Información de la FMCSA.
(1) El formulario puede presentarse electrónica-mente de acuerdo con las instrucciones en el sitio web del organismo, o puede enviarse a Federal Motor Car-rier Safety Administration, Data Analysis and Informa-tion Systems, MC-RIS, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590.
(2) Una empresa de autotransporte que alquila sus unidades debería presentar el Formulario MCS-150 junto con su solicitud de autorización para funcionar (Formulario OP-1 u OP-2) en la dirección correspondi-ente indicada en dicho formulario, o puede enviarlo elec-trónicamente o por correo por separado a la dirección mencionada en este artículo.
(d) Únicamente puede emplearse el nombre legal o un sólo nombre comercial de la empresa de autotrans-porte en el informe de identificación (Formulario MCS-150).
(e) Una empresa de autotransporte que no presenta un Informe de Identificación de la Empresa de Autotransporte, Formulario MCS-150, o proporciona información confusa, o hace declaraciones falsas en dicho Formulario, está sujeta a las sanciones estableci-das en 49 Cód. de EE.UU. 521(b)(2)(B).
(f) Una vez recibido y tramitado el Informe de Iden-tificación de la Empresa de Autotransporte, formulario MCS-150, la FMCSA le emitirá a la empresa de autotransporte un número de identificación (N° del Ministerio de Transporte de EE.UU.). La empresa de autotransporte debe exhibir el número en cada CMV autopropulsado, tal como se define en §390.5, junto con la información adicional requerida por §390.21.
(g) Una empresa de autotransporte que registra sus vehículos en un Estado que participa del programa de Administración de los Sistemas de Información sobre Registros y Desempeño (PRISM) (autorizado bajo el artículo 4004 de la Ley de Equidad en el Transporte para el siglo 21 (TEA 21) [(Public Law 105-178, 112 Stat. 107)] está exenta de los requisitos de este artículo, siempre que presente toda la información requerida en la oficina estatal correspondiente.
[Aprobado por la Oficina de Administración y Presu-puesto según el número de control 2126-0013]

[65 RF 35296, jun. 2, 2000; 65 RF 70514, nov. 24, 2000; 67 RF 9416, mar. 1, 2002]

§390.21 Señalización de CMV.

(a) **General.** Todo CMV autopropulsado, tal como se define en §390.5, sujeto al subtítulo B de este título debe señalizarse tal como se especifica en los párrafos (b), (c), y (d) de este artículo.
(b) **Naturaleza de la señalización.** La señaliza-ción debe mostrar la siguiente información:
(1) El nombre legal o un sólo nombre comercial de la empresa de autotransporte que circula con el CMV autopropulsado, tal como se especifica en el informe

de identificación de la empresa de autotransporte (Formu-lario MCS-150) y presentado de acuerdo con §390.19.
(2) El número de identificación de la empresa de autotransporte emitido por la FMCSA, precedido por las letras “USDOT” (del Ministerio de Transporte de EE.UU.).
(3) Si en el CMV aparece el nombre de una persona diferente al de la empresa de transporte en funciona-miento, el nombre de dicha empresa debe estar seguido de la información requerida en los párrafos (b)(1), y (2) de este artículo, y estar precedido por las palabras “a cargo de”.
(4) En el vehículo puede exhibirse otra información identificatoria si no se contradice con la información requerida por este párrafo.
(5) Cada empresa de autotransporte cumplirá con los siguientes requisitos relativos a su funcionamiento:
(i) Todos los CMVs que forman parte de la flota de una empresa de autotransporte existente al 3 de julio de 2000, y que están señalizados con un Nº ICCMC, deben cumplir con el párrafo (b)(2) de este artículo antes del 3 de julio de 2002.
(ii) Todos los CMVs que forman parte de la flota de una empresa de autotransporte existente al 3 de julio de 2000, y que no estén señalizados con el nombre legal, o con un sólo nombre comercial, en ambos lados de sus CMVs tal como se muestra en el Informe de Identifi-cación de la Empresa de Autotransporte, Formulario MCS-150, deben cumplir con el párrafo (b)(1) de este artículo antes del 5 de julio de 2005.
(iii) Todos los CMVs incorporados a la flota de una empresa de autotransporte desde el 3 de julio de 2000, deben cumplir con los requisitos de este artículo antes de ser puestos en servicio y comenzar a circular en cam-inos públicos.
(c) **Tamaño, forma, ubicación, y color de la señalización.** La señalización debe—
(1) Exhibirse a ambos lados del CMV autopropul-sado;
(2) Estar en letras que contrasten fuertemente en color con el fondo donde están colocadas;
(3) Sean fácilmente legibles, a la luz del día, desde una distancia de 15,24 metros (50 pies) mientras el CMV se encuentre detenido, y
(4) Mantenerla de un modo tal que conserve la legi-bilidad requerida por el párrafo (c)(3) de este artículo.
(d) **Construcción y durabilidad.** La señalización puede estar pintada en el CMV o puede consistir en un dispositivo removible, si dicho dispositivo cumple con los requisitos de identificación y legibilidad del párrafo
(c) de este artículo, y dicha señalización debe manten-erse tal como lo requiere el párrafo (c)(4) de este artículo.
(e) **CMV rentados.** Una empresa de autotransporte que circula con un CMV autopropulsado bajo un conve-nio de arrendamiento con un plazo que no supere los 30 días calendario, cumple con los requisitos de este artículo si:
(1) El CMV está señalizado de acuerdo con las dis-posiciones de los párrafos (b) al (d) de este artículo; o
(2) El CMV está señalizado tal como se indica en el párrafo (e)(2)(i) a (iv) de este artículo.
(i) El nombre legal o un sólo nombre comercial del locador se exhibe de acuerdo con los párrafos (c) y (d) de este artículo.
(ii) El número de identificación del locador precedido por las letras “USDOT” (del Ministerio de Transporte de EE.UU.) se exhibe de acuerdo con los párrafos (c) y (d) de este artículo; y
(iii) El convenio de arrendamiento celebrado entre el locador y la empresa de autotransporte arrendataria manifiestamente contiene la siguiente información:
(A) El nombre y la dirección física completa de la sede social de la empresa de autotransporte arrenda-taria.
(B) El número de identificación que la FMCSA adju-dicó a la empresa de autotransporte arrendataria, pre-cedida por las letras “USDOT” (del Ministerio de Transporte de EE.UU.), si se le ha adjudicado dicho número a la empresa de autotransporte. En reemplazo del número de identificación requerido en este párrafo, el convenio de arrendamiento puede incluir lo siguiente:
(1) Información que indique si la empresa de autotransporte se dedica al comercio “interestatal” o “intraestatal”; e
(2) Información que indique si la empresa de autotransporte arrendataria transporta materiales peligrosos en el CMV arrendado;
(C) Las estipulaciones: “El locador coopera con todos los administradores de aplicación de las leyes federales, estatales y locales en todo el país para proporcionar la identidad de los clientes que circulan con este CMV arrendado”; y
(iv) El convenio de arrendamiento celebrado entre el locador y la empresa de autotransporte arrendataria se realiza con el CMV arrendado durante la duración total del convenio de arrendamiento. Ver las reglamenta-ciones de arrendamiento según se especifica en 49 CRF 376 para obtener información que debería incluirse en todos los documentos de arrendamiento.
(f) **Servicios de remolque.** En los servicios de remolque, se puede adosar un dispositivo removible a ambos lados o en la parte posterior de un sólo vehículo conducido. En una operación de remolque combinada, el dispositivo puede estar adosado a ambos lados de cual-quiera de las unidades, o en la parte posterior de la última unidad. El dispositivo removible debe exhibir el nombre legal o un sólo nombre comercial de la empresa de autotransporte y el N° del Ministerio de Transporte de EE.UU. de la misma.
[53 RF 18052, mayo 19, 1988; 53 RF 27689, jul. 22, 1988, según enmienda 53 RF 47543, nov. 23, 1988; 55 RF 6993, feb. 28, 1990; 57 RF 3142, ene. 28, 1992; 60 RF 38744, jul. 28, 1995; 62 RF 49942, sep. 24, 1997; 65 RF 35296, jun. 2, 2000]

§390.23 Exención de las reglamentaciones.

(a) Los capítulos 390 a 399 de este título no se apli-carán a ninguna empresa de autotransporte o conductor que circule con un vehículo automotor comercial para prestar un servicio de rescate durante una emergencia, sujeto a los siguientes límites de tiempo:
(1) **Emergencias regionales.**
(i) La exención provista en el párrafo (a)(1) de este artículo solamente está en vigencia cuando:
(A) Ha sido declarado un estado de emergencia por el Presidente de EE.UU., el Gobernador de un Estado, o sus representantes autorizados para tal fin; o
(B) El Administrador de Campo de la FMCSA ha declarado que existe una emergencia regional que justi-fica una exención de los capítulos 390 a 399 de este título.
(ii) Excepto lo establecido en §390.25, esta exención no superará la duración de la asistencia directa de la empresa de autotransporte o del conductor al prestar servicio de rescate de emergencia, o los 30 días desde la fecha de la declaración inicial de la emergencia o de la exención de las reglamentaciones por parte del Admin-istrador de Campo de la FMCSA, cualquiera sea el menor plazo.
(2) **Emergencias locales.**
(i) La exención provista en el párrafo (a)(2) de este artículo solamente está en vigencia cuando:
(A) Un estado de emergencia ha sido declarado por un funcionario del gobierno Federal, Estatal o local, con autoridad para tal fin; o
(B) El Administrador de Campo de la FMCSA ha declarado que existe una emergencia local que justifica una exención de los capítulos 390 a 399 de este título.

(ii) Esta exención no superará la duración de la asis-tencia directa de la empresa de autotransporte o del conductor al prestar servicio de rescate de emergencia, o los 5 días desde la fecha de la declaración inicial de la emergencia o de la exención de las reglamentaciones por parte del Administrador de Campo de la FMCSA, cual-quiera sea el menor plazo.

(3) **Camiones remolque que responden a emer-gencias.**

(i) La exención provista por el párrafo (a)(3) de este artículo solamente entra en vigencia sólo cuando un ofi-cial de policía federal, estatal o local ha hecho una solic-itud para que camiones remolque muevan vehículos automotores destruídos o descompuestos.

(ii) Esta exención no superará la duración de la asis-tencia directa de la empresa de autotransporte o del conductor al prestar servicio de rescate de emergencia, o las 24 horas desde la fecha del pedido inicial de asis-tencia por parte del oficial de policía Federal, Estatal o local, cualquiera sea el menor plazo.

(b) Una vez concluída la asistencia directa prestada a un servicio regional o local de rescate de emergencia, la empresa de autotransporte o el conductor están suje-tos a los requisitos de los capítulos 390 a 399 de este título, con la siguiente excepción: Un conductor puede regresar sin socorridos a la terminal de la empresa de autotransporte o al lugar donde el conductor normal-mente se presenta a trabajar, sin cumplir con los capítu-los 390 a 399 de este título. Sin embargo, si un conductor informa a la empresa de autotransporte que necesita descansar en forma inmediata, se le otorgarán al menos 8 horas consecutivas sin prestar servicio antes de que el conductor deba regresar a dicha terminal o lugar. Habi-endo regresado a la terminal u otro lugar, el conductor debe ser exonerado de sus tareas y responsabilidades. La asistencia directa finaliza cuando un conductor o vehículo automotor comercial se pone al servicio del comercio interestatal para transportar carga no desti-nada al servicio de rescate de emergencia, o cuando la empresa de autotransporte envía a dicho conductor o automotor comercial a otro lugar para comenzar opera-ciones comerciales.

(c) Cuando el conductor ha sido exonerado de sus tar-eas y responsabilidades al concluir la asistencia directa prestada a un servicio regional o local de rescate de emergencia, ninguna empresa de autotransporte per-mitirá ni requerirá conducir a ningún conductor que haya empleado, ni tampoco conducir en el ámbito com-ercial hasta que:

(1) El conductor haya cumplido con los requisitos de §395.3(a) de este título; y

(2) El conductor haya tenido al menos 24 horas con-secutivas sin prestar servicio cuando:

(A) El conductor haya estado de servicio durante más de 60 horas durante cualesquiera de 7 días consec-utivos en el momento en que el conductor es exonerado de sus tareas si la empresa de autotransporte emplea-dora no funciona todos los días de la semana; o

(B) El conductor haya estado de servicio durante más de 70 horas durante cualesquiera de 8 días consec-utivos en el momento en que el conductor es exonerado de sus tareas si la empresa de autotransporte emplea-dora funciona todos los días de la semana.

[57 RF 33647, jul. 30, 1992, según enmienda 60 RF 38744, jul. 28, 1995]

§390.25 Prórroga de la exención de las reglament-aciones — casos de emergencias.

El Administrador de Campo de la FMCSA puede extender el período de 30 días de exención establecido en §390.23(a)(1), pero no el período de 5 días establecido en §390.23(a)(2) o el período de 24 horas establecido en §390.23(a)(3). Cualquier empresa de autotransporte o conductor que pretenda extender el límite de 30 días deberá obtener la aprobación por parte del Administra-dor de Campo de la FMCSA en la zona donde se encuen-tra la sede social de la empresa de autotransporte antes del vencimiento del período de 30 días. La empresa de autotransporte o el conductor darán todos los detalles relativos a la exención adicional solicitada. El Adminis-trador de Campo de la FMCSA determinará si dicha exención es necesaria, tomando en cuenta la seriedad de la emergencia en curso y la naturaleza de los servicios de rescate que preste la empresa de transporte o el con-ductor. Si el Administrador de Campo de la FMCSA aprueba una prórroga de la exención, establecerá un nuevo límite de tiempo, e impondrá a la empresa de autotransporte o al conductor todas aquellas restric-ciones que se consideren necesarias.

[57 RF 33647, jul. 30, 1992]

§390.27 Ubicación de los centros de servicio de seguridad de las empresas de autotransporte.

Centro de servicio	Territorio comprendido	Ubicación de la oficina
Este	CT (Connecticut), DC (District of Columbia), DE (Delaware), MA (Massachusetts), MD (Maryland), ME (Maine), NJ (New Jersey), NH (New Hampshire), NY (New York), PA (Pennsylvania), PR (Puerto Rico), RI (Rhode Island), VA (Virginia), VT (Vermont), Virgin Islands, WV (West Virginia)	City Crescent Building, #10 South Howard Street, Suite 4000, Baltimore, MD 21201-2819.
Centro oeste	IA (Iowa), IL (Illinois), IN (Indiana), KS (Kansas), MI (Michigan), MO (Missouri), MN (Minnesota), NE (Nebraska), OH (Ohio), WI (Wisconsin)	19900 Governors Drive, Suite 210, Olympia Fields, IL 60461-1021.
Sur	AL (Alabama), AR (Arkansas), FL (Florida), GA (Georgia), KY (Kentucky), LA (Louisiana), MS (Mississippi), NC (North Carolina), NM (New Mexico), OK (Oklahoma), SC (South Carolina), TN (Tennessee), TX (Texas)	61 Forsyth Street, SW, Suite 17T75, Atlanta, GA 30303-3104.
Oeste	Samoa Americana, AK (Alaska), AZ (Arizona), CA (California), CO (Colorado), Guam, HI (Hawaii), ID (Idaho), Mariana Islands, MT (Montana), ND (North Dakota), NV (Nevada), OR (Oregon), SD (South Dakota), UT (Utah), WA (Washington), WY (Wyoming)	201 Mission Street, Suite 2100, San Francisco, CA 94105-1838.

Nota 1: Para obtener información relacionada con el centro de servicio correspondiente, las empresas de transporte cana-dienses, deben ponerse en contacto con una oficina de división (Estado) de la FMCSA en AK, ME, MI, MT, NY, ND, VT, o WA.

Nota 2: Para obtener información relacionada con el centro de servicio correspondiente, las empresas de transporte mexi-canas, deben ponerse en contacto con una oficina de división (Estado) de la FMCSA en AZ, CA, NM, o TX.

[53 RF 18052, mayo 19, 1988, según enmienda 58 RF 44464, ago. 23, 1993; 60 RF 38744, jul. 28, 1995; 65 RF 35297, jun. 2, 2000; 67 RF 61824, oct. 2, 2002.]

§390.29 Ubicación de registros o documentos.

(a) Una empresa de autotransporte con múltiples ofi-cinas o terminales puede mantener los registros y docu-mentos requeridos en este subtítulo en el sede social, una oficina regional, o el lugar donde los conductores se presentan a trabajar, a menos que se lo especifique de otro modo en este subtítulo.
(b) Todos los registros y documentos requeridos por este subtítulo que se mantienen en una oficina regional o en el lugar donde los conductores se presentan a tra-bajar estarán disponibles para inspección a pedido de un agente especial o representante autorizado de la FMCSA en la sede social de la empresa de autotrans-porte, u otro lugar que el agente o representante especi-fique dentro de las 48 horas de formulado el pedido. Sábados, domingos y feriados federales quedan exclui-dos del cómputo del período de 48 horas.
[63 RF 33276, jun. 18, 1988]

§390.31 Copias de registros o documentos.

(a) Todos los registros y documentos que deben man-tenerse tal como lo dispone este subtítulo deben preser-varse en su forma original durante los períodos especificados, a menos que los registros y documentos estén adecuadamente fotografiados y que se guarde el microfilm en reemplazo del registro original durante el período de preservación requerido.
(b) Para ser aceptable en reemplazo de los registros originales, las copias fotográficas de los registros deben cumplir con los siguientes requisitos mínimos:
(1) Las copias fotográficas estarán tan accesibles como el registro o documento original tal como se lo guardaría o preservaría normalmente, y estarán dis-ponibles los medios o herramientas adecuadas para localizar, identificar, leer y reproducir dichas copias fotográficas.
(2) Cualquier característica significativa, rasgo u otro atributo del registro o documento original, que la foto en blanco y negro no pueda preservar, se indicará con claridad antes de tomar la fotografía.
(3) No es necesario copiar el reverso de los formular-ios impresos si no se ha agregado nada al material impreso común a todos estos formularios, pero, a los fines de referencia, en el film habrá una muestra iden-tificada de cada formulario.
(4) El material fílmico utilizado para fotografiar copias será del tipo de registro permanente, cumpliendo en todos los aspectos los requisitos mínimos de la Ofi-cina Nacional de Normas, y se llevarán a cabo todos los procesos recomendados por el fabricante para prote-gerlo del deterioro o destrucción accidental.
(5) Cada rollo de material fílmico incluirá un micro-film de un certificado o certificados que establezca(n) que las fotografías son directas o reproducciones fac-símil de los registros originales. Cada certificado estará firmado por la(s) persona(s) que tenga(n) conocimiento personal del material al que hace referencia.
(c) Todos los registros y documentos que deben man-tenerse de acuerdo con este subtítulo pueden destruirse después de haber sido fotografiados adecuadamente para su preservación.
(d) **Excepción.** Pueden mantenerse todos los regis-tros, excepto aquellos que requieren una firma, medi-ante el empleo de tecnología por computadora siempre que la empresa de autotransporte pueda entregar, si se lo requiere, una impresión por computadora de los datos requeridos.

§390.33 Uso de automotores comerciales para fines diferentes a los descriptos.

Toda vez que se utiliza un automotor comercial de un tipo para realizar las funciones normalmente realizadas por un automotor comercial de otro tipo, se aplicarán los requisitos de este subtítulo y del Capítulo 325 del Sub-título A al automotor comercial y a su circulación del mismo modo como si fuera de hecho un automotor com-ercial del segundo tipo.
Ejemplo: Si se utiliza un automotor comercial que no sea un ómnibus para realizar las funciones normal-mente realizadas por un ómnibus, a dicho automotor comercial se le aplicarán las reglamentaciones relativas a los ómnibus y al transporte de pasajeros.

[53 RF 18052, mayo 19, 1988, según enmienda 60 RF 38744, jul. 28, 1995]

§390.35 Certificados, informes y registros: falsifi-cación, reproducción, o alteración.

Ninguna empresa de autotransporte, sus agentes, administradores, representantes, o empleados hará, o será la causa de que se haga—
(a) Una declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en ninguna solicitud, certificado, informe o regis-tro requerido por el Capítulo 325 del subtítulo A o este subtítulo;
(b) Un ingreso de datos fraudulento o intencional-mente falso en cualquier solicitud, certificado, informe o registro que debe usarse, completarse o retenerse para cumplir con cualquier requerimiento de este subtítulo, o del Capítulo 325 del subtítulo A; o
(c) Una reproducción, con fines fraudulentos, de nin-guna solicitud, certificado, informe o registro requerido por este subtítulo o por el Capítulo 325 del subtítulo A.

§390.37 Infracción y sanción.

Cualquier persona que infringe las normas estableci-das en este subtítulo o en el Capítulo 325 del Subtítulo A puede estar sujeta a sanciones civiles y penales.

Sección C — [Eliminada y reservada.]

Sección D — [Eliminada y reservada.]

[65 RF 35297, jun. 2, 2000]

CAPITULO 391 — REQUISITOS DE APTITUD DE LOS CONDUCTORES

Sección A — Generalidades

§391.1 Alcance de las normas de este capítulo; requisitos de aptitud adicionales; obligaciones de los conductores de empresas de transporte.
§391.2 Exenciones generales.

Sección B — Habilitación e inhabilitación de los conductores

§391.11 Requisitos generales de aptitud de los conductores.
§391.13 Responsabilidades de los conductores.
§391.15 Inhabilitación de los conductores.

Sección C: Antecedentes y Carácter
§391.21 Solicitud de empleo.
§391.23 Investigación e informes.
§391.25 Consulta anual y revisión de los antecedentes de infracciones de tránsito.
§391.27 Registro de infracciones.

Sección D — Pruebas
§391.31 Prueba vial.
§391.33 Equivalente a prueba vial.
§391.35 [Eliminado y reservado.]
§391.37 [Eliminado y reservado.]

Sección E — Requisitos de aptitud física y Exámenes
§391.41 Requisitos de aptitud física de los conductors
§391.43 Examen médico; certificado del examen físico
§391.45 Personas que deben ser examinadas y requieren el certificado de un médico.
§391.47 Resolución de conflictos respecto del examen médico.
§391.49 Normas alternativas de los requisitos de aptitud física por la pérdida o discapacidad de miembros.

Sección F — Archivos e Informes
§391.51 Requisitos generales del archivo de las constancies de requisitos de aptitud del conductor.

Sección G — Exenciones limitadas
§391.61 Conductores empleados en forma regular antes del 1 de enero de 1971.
§391.62 Exenciones limitadas para conductores de zona urbana.
§391.63 Conductores con empleador múltiple.
§391.64 Beneficio para ciertos conductores que participan en programas de estudio de diabetes y problemas de visión.
§391.65 Conductores presentados por otras empresas de autotransporte.
§391.67 Conductores de vehículos combinados agrícolas y comerciales de autotransporte.
§391.68 Empresa privada de autotransporte de pasajeros (no comercial).
§391.69 Empresa privada de autotransporte de pasajeros (comercial).
§391.71 [Reservado]

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 322, 504, 31133, 31136 y 31502; 49 CRF 1.73.

Sección A — Generalidades

§391.1 Alcance de las normas de este capítulo; requisitos de aptitud adicionales; obligaciones de los conductores de empresas de transporte.

(a) Las normas de este capítulo establecen los req-uisitos de aptitud mínimos de las personas que con-ducen automotores comerciales como empresas de autotransporte, para ellas o en favor de ellas. Las nor-mas de este capítulo también establecen las obliga-ciones mínimas de las empresas de autotransporte con respecto a los requisitos de aptitud de sus conductores.
(b) Un transportista que se emplea a sí mismo como conductor debe cumplir tanto con las normas estable-cidas en este capítulo, correspondientes a las empresas de autotransporte como con las correspondientes a los conductores.

[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 53 RF 18057, mayo 19, 1988; 60 RF 38744, jul. 28, 1995]

§391.2 Exenciones generales.

(a) **Actividades habituales agrícolas.** Las nor-mas de este capítulo no se aplican al conductor que con-duce un vehículo de transporte comercial controlado y manejado por una persona dedicada a las actividades habituales de cosecha, si el automotor comercial se uti-liza para:
(1) Transportar maquinarias agrícolas, suministros, o ambos, desde o hacia un establecimiento agrícola en función de actividades habituales de cosecha; o
(2) Transportar el producto habitual de cosecha a fin de almacenarlo o comercializarlo.
(b) **Industrias apícolas.** Las normas de este capítulo no se aplican a un conductor que está con-duciendo un vehículo de transporte comercial auto-motor que funciona y está controlado por un apicultor involucrado en el transporte de temporada de abejas.
(c) **Ciertos conductores de vehículos agrícolas.** Las normas de este capítulo no se aplican a un con-ductor de un vehículo agrícola salvo que conduzca un automotor de transporte comercial mixto (combinación) como se define en §390.5. (Para exenciones limitadas a conductores de automotores agrícolas en automotores comerciales de transporte mixto referirse a §391.67.)

Sección B — Habilitación e inhabilitación de los conductores

§391.11 Requisitos generales de aptitud de los conductores.

(a) Una persona no podrá conducir un automotor de transporte comercial a menos que reúna los requisitos de aptitud para conducir un automotor comercial de transporte. A excepción de lo establecido en §391.63, una empresa de autotransporte no podrá solicitar o per-mitir a una persona que conduzca un automotor de transporte comercial a menos que esa persona reúna los requisitos de aptitud para hacerlo.
(b) A excepción de lo establecido en la Sección G de este capítulo, una persona reúne los requisitos de apti-tud para conducir un automotor de transporte comercial si—
(1) Tiene un mínimo de 21 años;
(2) Puede leer y escribir en idioma inglés lo sufi-ciente como para conversar con el público en general, entender señales de tránsito en autopistas y carteles en idioma inglés, responder preguntas oficiales e ingre-sar datos en informes y registros;
(3) Puede, por experiencia, entrenamiento, o ambos, circular en forma segura en el tipo de automotor de transporte comercial que conduce;
(4) Está físicamente apto para conducir un auto-motor comercial de acuerdo con la Sección E — Req-uisitos de aptitud física y exámenes, en este capítulo;
(5) Tiene una licencia de conductor de automotor de transporte comercial vigente emitida solo por un Estado o jurisdicción;
(6) Ha preparado y entregado a la Empresa de Autotransporte que lo emplea la lista de infracciones o el certificado según se requiere en §391.27;
(7) No está inhabilitado para conducir un automotor de transporte comercial bajo las normas establecidas en §391.15;
(8) Ha realizado satisfactoriamente una prueba vial y se le ha emitido un certificado de prueba vial de acu-erdo con lo establecido en §391.31, o ha presentado una licencia de conductor o un certificado de prueba de cam-ino que la empresa de autotransporte que lo/la emplea ha aceptado como equivalente a una prueba de camino de acuerdo a lo establecido en §391.33.
[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970; 35 RF 19181, dic. 18, 1970; 36 RF 222, ene. 7, 1971; 36 RF 24220, dic. 22, 1971; 45 RF 46424, jul. 10, 1980; 52 RF 20589, jun. 1, 1987; 59 RF 60323, nov. 23, 1994; 60 RF 38744, 38745, jul. 28, 1995; 63 RF 33277, jun. 18, 1998]

§391.13 Responsabilidades de los conductores.

A fin de dar cumplimiento con los requisitos de §392.9(a) y §393.9 de este subtítulo, una empresa de autotransporte no podrá solicitar o permitir que una persona conduzca un automotor de transporte de uso comercial a menos que la persona:
(a) Pueda, por experiencia, capacitación, o ambos, determinar si la carga que él/ella transporta (incluy-endo el equipaje en un automotor de transporte de uso comercial de pasajeros) ha sido ubicada, distribuida y asegurada correctamente dentro o sobre el automotor de transporte comercial que él/ella conduce;
(b) Está familiarizada con métodos y procedimientos para asegurar la carga dentro o sobre el automotor de transporte comercial que él/ella conduce;

§391.15 Inhabilitación de los conductores.

(a) **General.** Un conductor inhabilitado no podrá conducir un vehículo de transporte comercial. Una empresa de autotransporte no podrá solicitar o permitir que un conductor inhabilitado conduzca un vehículo de transporte comercial.
(b) **Inhabilitación por pérdida de privilegios para conducir.**
(1) Un conductor estará inhabilitado durante el tiempo de la pérdida de su privilegio para conducir un vehículo de transporte comercial en autopistas públicas, ya sea en forma temporal o permanente, en función de la revocación, suspensión, retiro o denegación de una licencia, permiso o privilegio, hasta que la licencia, per-miso o privilegio sea reestablecida por la autoridad que la/lo revocó, suspendió, retiró o denegó.
(2) Un conductor a quien se le notifica por escrito que su licencia, permiso o privilegio para conducir un vehículo de transporte comercial ha sido revocado o sus-pendido deberá notificar a la empresa de autotransporte que la/lo emplea del contenido de la notificación antes de finalizar el día laboral posterior al día en que el con-ductor la hubiera recibido.
(c) **Inhabilitación por delitos penales y otras infracciones.**
(1) **Regla general.** Un conductor que hubiera sido declarado culpable (o perdiera el derecho a la fianza o garantía colateral por el cargo de) de un delito que lo inhabilitara según se especifica en el párrafo (c)(2) de este artículo quedará inhabilitado por el período de tiempo especificado en el párrafo (c)(3) de este artículo, si:
(i) La infracción se cometió en horas de servicio según se define en §395.2(a) de este subtítulo o según lo especificado de otra forma; y
(ii) El conductor está empleado por una empresa de autotransporte o realizando actividades en favor de una empresa de comercio interestatal, intraestatal o de com-ercio exterior.
(2) **Infracciones inhabilitantes.** Las siguientes infracciones son inhabilitantes:
(i) Conducir un vehículo de transporte comercial bajo los efectos del alcohol. Esto incluye:
(A) Conducir un vehículo de transporte comercial cuando la concentración de alcohol en sangre fuera de 0,04 por ciento o más;
(B) Conducir bajo los efectos del alcohol, según lo establecido por la ley Estatal; o
(C) Denegación a someterse a las pruebas requeridas por cualquier Estado o jurisdicción en el cumplimiento de §391.15(c)(2)(i)(A) o (B), o §392.5(a)(2).
(ii) Conducir un vehículo de transporte comercial bajo los efectos de 1308.11 CRF 21 *Inciso I* una sus-tancia controlada identificada, una anfetamina, una droga narcótica, una formulación de anfetamina o un derivado de una droga narcótica;
(iii) Transporte, posesión o uso ilícito de una 1308.11 CRF 21 *Inciso I* sustancia controlada identificada, anfe-taminas, drogas narcóticas, fórmulaciones de una anfe-tamina o derivados de drogas narcóticas cuando el conductor está en servicio, según se define el término tiempo en servicio en §395.2 de este subtítulo;
(iv) Abandonar el lugar de un accidente mientras conduce un vehículo de transporte comercial; o
(v) Un delito grave que involucre el uso de un vehículo de transporte comercial.
(3) **Duración de la inhabilitación—**(i) **Infrac-tores sin antecedentes.** Un conductor queda inhab-ilitado por un año a partir de la fecha en que se declara la culpabilidad o la caducidad de la fianza o garantía colateral si, durante los 3 años previos a esa fecha, el conductor no hubiera tenido antecedentes, o no hubiera sido multado por una infracción que lo inhabilitara según las normas de este artículo. **Exención.** El período de inhabilitación será de 6 meses si la cul-pabilidad o caducidad de la fianza o garantía colateral se refiriera exclusivamente al transporte o a la posesión de las sustancias mencionadas en el párrafo (c)(2)(iii) de este artículo.

(ii) **Infractores reincidentes.** Un conductor será inhabilitado por 3 años a partir de la fecha en que se estableciera la culpabilidad o la caducidad de la fianza o garantía colateral si, durante los 3 años previos a esa fecha, él/ella tuviera antecedentes, o hubiera sido mul-tado/a por una infracción que lo/la inhabilitaría según las normas en este artículo.
(d) **Inhabilitación por infringir órdenes fuera de servicio.**
(1) **Norma general.** Un conductor que fuera declarado culpable de infringir una orden fuera de ser-vicio quedará inhabilitado por el período de tiempo especificado en el párrafo (d)(2) de este artículo.
(2) **(d) Duración de la inhabilitación por infrin-gir órdenes fuera de servicio.**
(i) **Primera infracción.** Un conductor quedará inhabilitado por no menos de 90 días o no más de un año si el conductor fuera declarado culpable por una primera infracción a una orden fuera de servicio.
(ii) **Segunda infracción.** Un conductor será inhab-ilitado por no menos de un año ni más de cinco años si, durante cualquier período de 10 años, el conductor fuera declarado culpable de dos infracciones a órdenes fuera de servicio en incidentes diferentes.
(iii) **Tercera infracción o subsecuentes.** Un con-ductor será inhabilitado por no menos de tres años o más de cinco años si, durante cualquier período de 10 años, el conductor fuera declarado culpable de tres o más infracciones a órdenes fuera de servicio en inci-dentes diferentes.
(iv) **Norma especial para materiales peligrosos e infracciones con pasajeros.** Un conductor quedará inhabilitado por un período no menor a 180 días o mayor a dos años si el conductor fuera declarado culpable de una primera infracción a una orden fuera de servicio cuando transportara materiales peligrosos que requie-ran ser identificados claramente según la Ley de Trans-porte de Materiales Peligrosos (49 Cód. de EE.UU. 5101 *y ss.*), o cuando condujera vehículos comerciales de autotransporte destinados a transportar más de 15 pasajeros, incluyendo al conductor. Un conductor que-dará inhabilitado por un período no menor a tres años o mayor a cinco años si, durante cualquier período de 10 años, el conductor fuera declarado culpable de cual-quier tipo de infracción a órdenes fuera de servicio, en incidentes distintos, cuando transportara materiales peligrosos que requirieran ser identificados claramente bajo la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos, o cuando operara vehículos comerciales de autotrans-porte destinados a transportar más de 15 pasajeros, incluyendo el conductor.
[37 RF 24902, nov. 23, 1972, según enmienda: 49 RF 44215, nov. 5, 1984; 51 RF 8200, mar. 10, 1986; 53 RF 18057, mayo 19, 1988; 53 RF 39051, oct. 4, 1988; 54 RF 40788, oct. 3, 1989; 59 RF 26028, mayo 18, 1994; 60 RF 38744, 38745, jul. 28, 1995; 63 RF 33277, jun. 18, 1998]

Sección C: Antecedentes y Carácter

§391.21 Solicitud de empleo.

(a) A excepción de lo que se establece en la Sección G de este capítulo, una persona no estará autorizado a conducir un vehículo de transporte comercial a menos que él/ella haya completado y entregado a la empresa de autotransporte que lo/la emplea una solicitud de empleo que cumpla con los requisitos de aptitud del pár-rafo (b) de este artículo.
(b) La solicitud de empleo deberá realizarse en un formulario entregado por la empresa de transporte automotor. Cada solicitud deberá ser completada por el solicitante, estar firmada por él y deberá contener la siguiente información:
(1) El nombre y la dirección de la empresa de autotransporte empleadora;
(2) El nombre del solicitante, la dirección, la fecha de nacimiento y el número de seguro social;
(3) Las direcciones de los lugares en que el solic-itante ha residido en los 3 años previos a la fecha en que se presenta la solicitud;
(4) La fecha de presentación de la solicitud;
(5) El Estado emisor, el número y la fecha de ven-cimiento de cada licencia o permiso vigente que se hubi-era emitido al solicitante;
(6) La naturaleza y el alcance de la experiencia del solicitante en la conducción de vehículos automotores, inclusive el tipo de equipos (tales como micros, cam-iones, tractores, semi remolques y remolques completos, y remolques para postes) que él/ella hubiera conducido.
(7) Una lista de todos los accidentes de automotores en los que el solicitante hubiera estado implicado en los 3 años previos a la fecha en que se presenta la solic-itud, especificando la fecha y naturaleza de cada acci-dente y víctimas o lesiones personales que hubiere causado;
(8) Una lista de todas las infracciones a leyes u orde-nanzas de tránsito (que no fueran infracciones por est-acionamiento) por las que el solicitante hubiera sido declarado culpable o perdido la fianza o garantía colat-eral en los 3 años previos a la fecha en que se presentara la solicitud;
(9) Una declaración que establezca en detalle los hechos y circunstancias de cualquier denegación, revo-cación o suspensión de cualquier licencia, permiso, o privilegio para operar un vehículo de autotransporte que se hubiera emitido en su favor, o una declaración en el sentido de que tal denegación, revocación o sus-pensión no hubiera tenido lugar;
(10) Una lista de los nombres y las direcciones de los empleadores del solicitante en los 3 años previos a la fecha en que se presenta la solicitud, junto con las fechas que él/ella fuera empleado/a, y las razones por las cuales él/ella dejó el empleo con cada empleador;
(11) Para aquellos conductores que soliciten operar un vehículo de transporte comercial automotor según se define en el Capítulo 383 de este subtítulo, una lista de nombres y direcciones de los empleadores del solic-itante en el período de 7 años anteriores a los 3 años, según se expresa en el párrafo (b)(10) de este artículo para quienes el solicitante fue conductor de un vehículo de transporte comercial, junto con las fechas de empleo y las razones para dejar tal empleo.
(12) La siguiente certificación y el lugar para la firma, que debe aparecer al final de la solicitud y estar firmada por el solicitante.

Esto certifica que la solicitud fue completada por mi, y que todos los datos e información en ella son verdaderos y completos según mi leal saber y entender.

_____
(Fecha) (Firma del solicitante)

(c) Una empresa de autotransporte puede requerir al solicitante información adicional además de la solic-itada en el párrafo (b) de este artículo en el formulario de solicitud.
(d) Antes de la presentación de la solicitud, la empresa de autotransporte deberá informar al solici-tante que la información que él provee en función del párrafo (b)(10) de este artículo podrá ser utilizada y que los anteriores empleadores del solicitante podrán ser contactados, con el propósito de investigar los ante-cedentes del solicitante según se requiere en §391.23.

[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970, 52 RF 20589, jun. 1, 1987; 60 RF 38744, jul. 28, 1995]

§391.23 Investigación e informes.

(a) A excepción de lo expresado en la Sección G de este capítulo, cada empresa de autotransporte deberá realizar las siguientes investigaciones e indagatorias con respecto a cada conductor que emplea, que no hubi-era sido empleada como conductor en forma regular de la empresa de autotransporte por un período continuo anterior al 1 de enero de 1971:
(1) Una consulta de los antecedentes del conductor en los 3 años previos, al organismo pertinente de cada Estado en el cual el conductor obtuvo una licencia o permiso para conducir un vehículo automotor en aque-llos 3 años; y
(2) Una investigación de los antecedentes de empleo del conductor en los 3 años previos.
(b) La consulta a los organismos del Estado requeri-dos en el párrafo (a)(1) de este artículo, deberá real-izarse dentro de los 30 días a partir de la fecha en que el conductor comenzara su empleo y se deberá realizar en el tiempo y forma en que aquellos organismos lo pre-scribieran. Una copia de la respuesta de cada organismo del Estado, en el cual se especifican los antecedentes del conductor o se certifica que no existen antecedentes de infracciones de tránsito del referido conductor, deberá conservarse en los archivos de la empresa como parte del legajo del conductor.
(c) La investigación de los antecedentes de empleo del conductor según se requiere en el párrafo (a)(2) de este artículo deberá realizarse dentro de los 30 días a partir de la fecha en que él/ella comenzara efectiva-mente su empleo. La investigación puede consistir en entrevistas personales, entrevistas telefónicas, cartas, o cualquier otro método a fin de obtener información que la empresa considere apropiada. Cada empresa de autotransporte deberá realizar un informe por escrito respecto de cada empleador anterior que hubiera sido contactado. El informe deberá incluir el nombre y la dirección del empleador anterior, la fecha en que él/ella fue contactado/a y sus comentarios con respecto al con-ductor. El informe deberá guardarse en los archivos de la empresa de autotransporte como parte del legajo per-sonal del conductor.
[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970]

§391.25 Consulta anual y revisión de los ante-cedentes de infracciones de tránsito.

(a) A excepción de lo estipulado en la sección G de este capítulo, cada empresa de autotransporte deberá, al menos una vez cada 12 meses, realizar una consulta respecto de los antecedentes de infracciones de tránsito de cada conductor que emplea, extendiéndose al menos a los 12 meses previos, ante el organismo apropiado de cada Estado, en el cual el conductor hubiera obtenido la licencia o permiso para conducir un vehículo de trans-porte comercial en dicho período de tiempo.
(b) A excepción de lo estipulado en la sección G de este capítulo, cada empresa de autotransporte deberá, por lo menos una vez cada 12 meses, revisar los ante-cedentes de infracciones de tránsito de cada conductor que emplea, a fin de determinar si dicho conductor da cumplimiento con los requisitos mínimos de seguridad en la conducción o está inhabilitado para conducir un vehículo de transporte comercial de acuerdo con §391.15.
(1) La empresa de autotransporte deberá tomar en consideración cualquier evidencia de que el conductor hubiera infringido alguna Reglamentación Federal de Seguridad para Empresas de Autotransporte aplicable en este subtítulo o Reglamentaciones sobre Materiales Peligrosos (CRF 49 título I, subtítulo C).
(2) La empresa de autotransporte deberá tener en consideración los antecedentes respecto de accidentes por parte del conductor y cualquier evidencia de que el conductor hubiera infringido las leyes que rigen la operación de vehículos de autotransporte, y deberá dar gran importancia a las infracciones, tales como exceso de velocidad, imprudencia en la conducción y conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, que indicarían que el conductor ha mostrado ser negligente respecto de la seguridad del público usuario.
(c) Conservación de informes. (1) Una copia de la respuesta de cada organismo de Estado a la consulta realizada, según se expresa en el párrafo (a) de este artículo deberá conservarse en el legajo del conductor.
(2) Se deberá conservar una notificación, en la que se incluyan el nombre de la persona que realizó la revisión de los antecedentes de infracciones de tránsito requeridos en el párrafo (b) de este artículo y la fecha en que se realizó dicha revisión, en el legajo del con-ductor.
[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970, 60 RF 38744, jul. 28, 1995; 63 RF 33277, Jun. 18 1998]

§391.27 Registro de infracciones.

(a) A excepción de lo estipulado en la sección G de este capítulo, cada empresa de autotransporte deberá, al menos una vez cada 12 meses, solicitar a cada con-ductor que emplea, que prepare y proporcione una lista de todas las infracciones a leyes y ordenanzas que reg-ulan el tránsito de vehículos de autotransporte (que no fueran infracciones por estacionamiento) por las que el conductor ha sido declarado culpable o causa de que él/ella haya perdido la fianza o garantía colateral durante los 12 meses previos.
(b) Cada conductor deberá proporcionar la lista requerida de acuerdo con el párrafo (a) de este artículo. Si el conductor no hubiera sido declarado culpable de una infracción, o no hubiera sido ésta causal de cadu-cidad de la fianza o garantía colateral, pero hubiera debido ser listada, deberá notificarlo.
(c) El formulario de la lista del conductor o certi-ficación deberá ser prescripta por la empresa de autotransporte. El siguiente formulario podrá ser utilizado a fin de dar cumplimiento con lo indicado en este artículo:

Certificación del conductor.

Certifico que lo que sigue es una lista verdadera y completa de las infracciones de tránsito (no incluyendo las que se refieran a estacionamiento) por las que he sido declarado culpable o hayan sido causal de caducidad de la fianza o garantía colateral en los últimos 12 meses.

Fecha de declaración de culpabilidad	Infracción	Ubicación	Tipo de vehículo automotor que conducía
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Si no hay infracciones enumeradas más arriba, certifico que no he sido declarado culpable o ha sido causal de caducidad de la fianza o garantía colateral de alguna infracción que requiera ser enumerada, en los últimos 12 meses.

_____ _____
(Fecha de certificación) (Firma del conductor)

_____
(Nombre de la empresa de autotransporte)

_____
(Dirección de la empresa de autotransporte)

_____ _____
(Revisado por: Firma) (Cargo)

(d) La empresa de autotransporte retendrá la lista o certificado requerido en este artículo, o una copia, en sus archivos como parte del legajo del conductor.
(e) Los conductores que hayan brindado información según lo solicitado en §383.31 de este subtítulo no ten-drán necesidad de repetir dicha información en la lista anual de infracciones requerida en este artículo.
[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970, 52 RF 20589, jun. 1, 1987; 60 RF 38745, jul. 28, 1995]

Sección D — Pruebas

§391.31 Prueba vial.

(a) A excepción de lo expresado en la sección G, una persona no estará autorizado a conducir un vehículo de transporte comercial a menos que él/ella hayan ren-dido primero en forma satisfactoria una prueba vial y se le haya emitido el certificado pertinente de acuerdo con este artículo.
(b) La prueba vial será tomada por la empresa de autotransporte o por una persona designada por la misma. Sin embargo, un conductor que a su vez fuera transportista automotor deberá rendir la prueba ante otra persona. La prueba será tomada por una persona competente para evaluar y determinar si la persona que rinde la prueba ha demostrado que él/ella es capaz de conducir el vehículo de transporte comercial y los equi-pos asociados, que la empresa de autotransporte desea asignarle.
(c) La prueba vial deberá tener suficiente duración a fin de permitir que la persona que la toma, pueda evaluar las habilidades para conducir el vehículo de transporte comercial y los equipos asociados, que la empresa de autotransporte desea asignar al examinado. Como mínimo, la persona que rinde la prueba debe ser examinada, mientras opera el tipo de vehículo de trans-porte comercial que la empresa de autotransporte desea asignarle, en sus habilidades para realizar las sigu-ientes operaciones:
(1) La inspección previa a la iniciación del viaje según se requiere en §392.7 de este subtítulo;
(2) Acoplar y desacoplar las unidades de remolque, si el equipo que él/ella estuviera autorizado a conducir incluyera unidades de remolque;
(3) Poner el vehículo de transporte comercial en fun-cionamiento;
(4) Utilizar los controles del vehículo de transporte comercial y los equipos de emergencia;
(5) Conducir el vehículo de transporte comercial en el tránsito y mientras pasa a otros vehículos de autotransporte;
(6) Girar el vehículo de transporte comercial;
(7) Frenar, y aminorar la marcha del vehículo de transporte comercial por medio de otros medios que no incluyan el freno; y
(8) Retroceder y estacionar el vehículo de transporte comercial.
(d) La empresa de autotransporte deberá proveer un formulario de prueba vial en el cual el examinador deberá calificar el rendimiento del examinado en cada maniobra o actividad que forme parte de la misma. Después de que el/la conductor(a) complete el formu-lario, la persona que tomó la prueba deberá firmarla.
(e) Si la prueba vial se completa en forma satis-factoria, el examinador deberá completar un certificado de prueba vial del conductor en el formulario prescripto en el párrafo (f) de este artículo.
(f) El formulario para el certificado de prueba vial del conductor es básicamente el siguiente:

CERTIFICADO DE PRUEBA VIAL

Nombre del conductor _____
Número de Seguro Social _____
Número de licencia del operador o chofer _____
Estado _____
Tipo de unidad _____
Tipo de remolque(s)_____
Si se trata de una empresa de autotransporte de pasajeros, tipo de ómnibus _____

Se certifica que el conductor anteriormente mencionado rindió una prueba vial bajo mi supervisión el día _____ de 20_____, en la que condujo aproximadamente _____ Km.

En mi opinión personal, el mencionado conductor posee sufi-ciente habilidad para conducir en forma segura el tipo de vehículo de transporte comercial mencionado.

_____
(Firma del examinador) (Cargo)

_____
(Organización y dirección del examinador)

(g) Una copia del certificado según se requiere en el párrafo (e) de este artículo deberá entregarse a la persona que rindió el examen. La empresa de autotransporte deberá conservar en el legajo del exam-inado:

(1) El formulario original de la prueba vial firmado según se requiere en el párrafo (d) de este artículo; y
(2) El original, o una copia, del certificado según se requiere en el párrafo (e) de este artículo.
[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 36 RF 223, ene. 7, 1971, 59 RF 8752, feb. 23, 1994; 60 RF 38744, jul. 28, 1995]

§391.33 Equivalente a prueba vial.

(a) En lugar de la prueba vial, y como equivalente a ésta, según se requiere en §391.31, una persona que tiene como objetivo conducir un vehículo de transporte comercial puede presentar y una empresa de autotrans-porte puede aceptar:
(1) Una Licencia Comercial de Conducir válida según se define en §383.5 de este subtítulo, pero sin incluir la aprobación para remolques dobles/triples o vehículos tanque, que hubiera sido emitida en su favor para manejar categorías específicas de vehículos com-erciales de autotransporte y que, bajo la leyes de ese Estado, lo/la autoriza, luego de rendir en forma sat-isfactoria una prueba vial en un vehículo de transporte comercial del tipo que la empresa de autotransporte desea asignarle; o
(2) Una copia válida del certificado de la prueba vial del conductor emitida a su favor, según §391.31, en los 3 años anteriores.
(b) Si el conductor presenta, y una empresa de autotransporte acepta, una licencia o certificado como equivalente a una prueba vial, la empresa de autotrans-porte deberá conservar una copia legible de la licencia o certificado en sus archivos como parte del legajo per-sonal del conductor.
(c) Una empresa de autotransporte estará autor-izado a solicitar a cualquier persona que presente una licencia o certificado como equivalente a una prueba vial, que rinda una prueba vial o cualquier otro tipo de prueba que demuestre su habilidad para conducir, como condición para ser empleado como conductor.
[63 RF 33277, jun. 18, 1988]

§391.35 [Eliminado y reservado.]

§391.37 [Eliminado y reservado.]

[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 60 RF 38744, jul. 28, 1995]

Sección E — Requisitos de aptitud física y Exámenes

§391.41 Requisitos de aptitud física de los con-ductores

(a) Una persona no estará autorizado a conducir un vehículo de transporte comercial si él/ella no cumple con los requisitos de aptitud física para hacerlo y, a excepción de lo expresado en §391.67, tenga en su poder el original, o fotocopia, de un certificado médico que indique que él/ella cumple los requisitos de aptitud física para conducir un vehículo de transporte com-ercial.

Nota: Los EE.UU. y Canadá celebraron un Acuerdo de Rec-iprocidad, vigente al 30 de marzo, 1999 por el cual se reconoce que la licencia comercial de un conductor canadiense es prueba de idoneidad suficiente para conducir. En consecuencia, los con-ductores de vehículos comerciales canadienses ya no deben por-tar el certificado médico si el conductor obtuvo y posee una licencia comercial de conducir válida otorgada por una Provincia o Territorio Canadiense. No obstante, los conductores que padez-can: diabetes y sean insulino-dependientes, epilepsia, o prob-lemas auditivos, según la definición estipulada en §391.41(b)(11), no reúnen los requisitos para conducir vehículos comerciales dentro de los EE.UU. Asimismo, los conductores canadienses que no cumplan con las condiciones de aptitud médica del Código Nacional de Seguridad Canadiense para las Empresas de Autotransporte, pero que hayan obtenido una exención por parte de una Provincia o un Territorio Canadiense, no reúnen los req-uisitos para conducir vehículos comerciales dentro de los EE.UU.

(b) Una persona cumple con los requisitos de aptitud física para conducir un vehículo de transporte comercial si esa persona:
(1) No ha perdido un pie, una pierna, una mano o un brazo, o si se le ha otorgado un certificado de eval-uación de rendimiento según lo establecido en §391.49;
(2) No presenta una discapacidad en:
(i) Una mano o un dedo que interfiera con la prensión o con su capacidad de asir con fuerza; o
(ii) Un brazo, un pie o una pierna que interfiera con la capacidad para realizar tareas normales asociadas con la conducción de un vehículo de transporte com-ercial, o algún defecto o limitación significativa en cual-quier otro miembro, que interfiera con la habilidad de realizar tareas normales asociadas con la operación de un vehículo de transporte comercial; o se le hubiera otorgado un certificado de evaluación de su habilidad para conducir según lo establecido en §391.49.
(3) No tenga antecedentes médicos o diagnósticos clínicos de diabetes que requieran en ese momento insulina para su control;
(4) No tenga en ese momento diagnósticos clínicos de infarto de miocardio, angina de pecho, insuficiencia coronaria, trombosis o cualquier otro tipo de enfer-medad cardíaca que pudiera traer aparejado un síncope, disnea, desmayos, o insuficiencia cardíaca congestiva;
(5) No tenga antecedentes médicos o diagnósticos clínicos de disfunción respiratoria que pudiera inter-ferir con su habilidad para controlar y conducir un vehículo de transporte comercial en forma segura;
(6) No tenga en ese momento diagnósticos clínicos de presión alta que pudiera interferir con su habilidad para operar un vehículo de transporte comercial en forma segura;
(7) No tenga antecedentes médicos o diagnósticos clínicos de reumatismo, artritis, enfermedades ortopédi-cas, musculares, neuro-musculares o vasculares que interfieran con su habilidad para controlar y operar un vehículo de transporte comercial en forma segura;
(8) No tenga antecedentes médicos o diagnósticos clínicos de epilepsia o cualquier otra afección que pud-iera causar pérdida de conocimiento o cualquier otro tipo de pérdida de habilidad para controlar un vehículo de transporte comercial;
(9) No padezca enfermedades mentales, nerviosas, orgánicas o funcionales o desórdenes psiquiátricos que pudieran interferir con su habilidad para conducir un vehículo de transporte comercial en forma segura;
(10) Tenga agudeza visual en distancia de por lo menos 20/40 (método Snellen) en cada ojo sin lentes o una agudeza visual corregida por separado de 20/40 (método Snellen) o mejorada con lentes, agudeza bin-ocular en distancia de por lo menos 20/40 (método Snellen) en ambos ojos con o sin lentes correctivos, campo de visión de por lo menos 70° en el Meridiano horizontal de cada ojo, y la capacidad para reconocer los colores de las señales de tránsito y semáforos

que muestran el rojo, el verde y el ámbar;
(11) Perciba un susurro forzado con el oído mejor a no menos de 1,5 metros con o sin audífono o, si se lleva a cabo una comprobación utilizando algún dispositivo de audiometría, no tenga un promedio de pérdida de audición en el oído mejor superior a 40 decibeles a 500 Hz., 1.000 Hz. y 2.000 Hz. con o sin audífono, cuando el dispositivo de audiometría esté calibrado según la Norma Nacional Americana (anteriormente denominada Norma ASA) Z24.5-1951;
(12)(i) No utiliza una sustancia controlada según se identifica en 1308.11 CRF 21 *Inciso I*, una anfetamina, un narcótico o cualquier otro tipo de droga que crea hábito.
(ii) *Excepción*. Un conductor podrá utilizar dicha sus-tancia o droga, si la sustancia o droga hubiera sido rec-etada por un médico con licencia que:
(A) Conoce los antecedentes médicos del conductor y la tarea que le fuera asignada; y
(B) Ha informado al conductor que la sustancia o droga que le fuera recetada no afectará en forma neg-ativa su habilidad para operar un vehículo de trans-porte comercial en forma segura; y
(13) no tiene en la actualidad diagnósticos clínicos de alcoholismo.
[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970; 36 RF 223, ene. 7, 1971; 36 RF 12857, jul. 8, 1971; 43 RF 56900, dic. 5, 1978; 55 RF 3554, feb. 1, 1990; 60 RF 38744, jul. 28, 1995; 62 RF 37152, jul. 11, 1997; 65 RF 59369, oct. 5, 2000; 67 RF 61824, oct. 2, 2002]

§391.43 Examen médico; certificado del examen físico
(a) A excepción de lo estipulado en el párrafo (b) de este artículo, el examen médico deberá ser realizado por un médico con licencia según se define en §390.5 de este subtítulo.
(b) Un optometrista con licencia deberá llevar a cabo el examen que concierne a la agudeza visual, campo de visión y la capacidad para reconocer colores según se especifica en el párrafo (10) de §391.41 (b).
(c) Los médicos examinadores deberán:
(1) Tener conocimiento de las demandas específicas físicas y mentales asociadas con la conducción de un vehículo de transporte comercial y los requisitos de esta sección, incluyendo las pautas respecto de los criterios médicos preparados por la FMCSA como sugerencia a los médicos a fin de determinar si los conductores reúnen o no los requisitos de aptitud; y
(2) Ser experto en el uso de y utilizar los protocolos médicos necesarios a fin de llevar a cabo en forma ade-cuada el examen médico según se requiere en este artículo.
(d) Cualquier conductor autorizado a conducir un vehículo de transporte comercial dentro de una zona interurbana exenta, según lo especificado en §391.62 de este capítulo deberá proporcionar al médico que lo examina una copia de los diagnósticos médicos que fun-damentaron la emisión del primer certificado de exa-men médico que le permite conducir un vehículo de transporte comercial dentro de una zona urbana exenta.
(e) Cualquier conductor que opera bajo una exención limitada autorizada por §391.64 deberá proporcionar al médico examinador una copia de los diagnósticos anu-ales del endocrinólogo, oftalmólogo u optometrista, según lo requerido en este artículo. Si el médico exam-inador determina que el conductor reúne los requisitos de aptitud según dicha exención limitada en §391.64, entonces deberá dejarlo sentado en el Certificado del Médico Examinador.
(f) El examen médico deberá realizarse, y sus resultados deberán registrarse, de acuerdo con las sigu-ientes instrucciones y formulario de examen. Los for-mularios existentes podrán ser utilizados hasta que los materiales impresos actuales se agoten o hasta el 6 de noviembre del 2001, lo que ocurra primero.

INSTRUCCIONES PARA REALIZAR Y REGISTRAR EXÁMENES FISICOS
El médico examinador deberá conocer el 391.41 CRF 49, req-uisitos físicos de aptitud para los conductores y deberá releerlas antes de realizar el examen físico. Responder a cada pregunta “si” o “no” y registrar lecturas numéricas según se indique en el formulario de examen físico.
El médico examinador deberá tener en cuenta las rigurosas demandas físicas, mentales y emocionales del conductor de un vehículo de transporte comercial. En interés de la seguridad pública, se requiere que el médico examinador certifique que el conductor no está afectado por ninguna disfunción física, men-tal u orgánica que pudiera alterar su habilidad para operar un vehículo de transporte comercial en forma segura.
Información general. El propósito de este examen físico y de antecedentes sería detectar la presencia de alteraciones físi-cas, mentales u orgánicas de tal magnitud que pudieran afectar la capacidad del conductor para conducir un vehículo de trans-porte comercial en forma segura. El examen deberá ser realizado cuidadosamente y deberá incluir al menos toda la información requerida en el siguiente formulario. Antecedentes de ciertas afecciones podrían ser causales de denegación. Indicar la necesidad de otras pruebas y/o solicitar la evaluación por parte de un especialista. Se podrán registrar afecciones, que debido a su carácter o grado, no indicarían que el certificado de aptitud física debiera ser denegado. Sin embargo, estas afecciones debieran ser comunicadas al conductor y se le debe aconsejar a él/ella tomar las medidas necesarias a fin de solucionarlas, particularmente en el caso de aquellas afecciones que, por neg-ligencia, pudieran afectar la capacidad del conductor para con-ducir en forma segura.
Apariencia general y desarrollo. Dejar constancia de mar-cado sobrepeso. Dejar constancia de cualquier tipo de defecto en la postura, renguera perceptible, temblor, u otra condición que pudiera ser causado por alcoholismo, intoxicación de tiroides u otras enfermedades.
Cabeza y ojos. Cuando se utiliza otro método que no fuera el de Snellen, los resultados de esa prueba deberán expresarse en valores comparables con los de las normas de Snellen. Si el conductor usa anteojos correctivos para conducir, estos deberán utilizarse mientras se le realiza la prueba de agudeza visual. Si se usan lentes de contacto, deberá mostrar suficiente evidencia de buena tolerancia y adaptación a su uso. Indicar la necesidad del conductor de usar anteojos para alcanzar los nive-les de visión en el Certificado del Médico Examinador marcando el cuadro que dice “Apto solo cuando usa lentes”. Para registrar visión en distancia considerar 20 pies (6 metros) como normal. Registrar los niveles de visión como una fracción, tomando el 20 como numerador y la letra de menor tamaño leída a 20 pies como denominador. Los conductores monoculares no reúnen los requisitos de aptitud para conducir vehículos comerciales de autotransporte en comercio interestatal.
Oídos. Dejar constancia de evidencias de alguna enfermedad auditiva, síntomas de vértigo aural o Síndrome de Meniere. Al registrar audición, registrar la distancia a la que un paciente perc-ibe en primera instancia un susurro forzado. Para la prueba de susurro, el individuo deberá ubicarse al menos a 1,5 metros de distancia del examinador, con el oído que está siendo evaluado dirigido al examinador. El otro oído está cubierto. Usando el aliento que queda después de una expiración normal, el exam-inador susurra palabras o números aleatorios tales como 66, 18, 23, etc. El examinador no deberá utilizar solo sonidos sibilantes (materiales de prueba con sonidos s). El otro oído deberá ser examinado de la misma manera. Si el individuo no aprueba el examen de susurro, se deberá realizar la prueba de audiometría. Para la prueba de audiometría, se registrará la pérdida de deci-beles a 500 Hz., 1.000 Hz. y 2.000 Hz.. Promediar la pérdida de decibeles a 500 Hz., 1.000 Hz. y 2.000 Hz. y registrar como se describe en el formulario. Si el individuo no pasa la prueba de audiometría y no ha realizado la prueba de susurro, se deberá realizar la prueba de susurros para determinar si puede alcanzar los niveles aplicables a esa prueba.
Garganta. Dejar constancia de cualquier tipo de deformidad irremediable que pueda interferir en la respiración y deglución.
Corazón. Dejar constancia de soplos cardíacos y arritmias y cualquier antecedente de corazón agrandado, insuficiencia cardíaca congestiva, o enfermedad cardiovascular que pueda traer aparejado un síncope, disnea o desmayo. Indicar fecha de inicio, diagnóstico, medicación y cualquier tipo de limitación actual. Se requiere un electrocardiograma cuando los diagnós-ticos así lo indiquen.
Presión sanguínea (PS). Si un conductor tiene hipertensión y/o está medicado por hipertensión, el o ella deberán obtener un certificado de aptitud en forma más

frecuente. Un individuo diagnosticado con hipertensión leve (la PA inicial es superior a 160/90 pero inferior a 181/105) deberá obtener un certificado de aptitud cada 3 meses y en forma anual, de ahí en más, si su PA se reduce. Un individuo diagnosticado con hipertensión moderada a severa (PS inicial superior a 180/104) no deberá obtener su certificado de aptitud hasta que la PA se reduzca al nivel leve (inferior a 181/105). En ese momento, se puede emitir un certificado de aptitud por 3 meses. cuando el conductor reduzca su PA a niveles inferiores a 161/91, el o ella deberá certificar su aptitud cada 6 meses de ahí en mas.

Pulmones. Dejar constancia de la expansión anormal de las paredes pectorales, frecuencia respiratoria, sonidos respiratorios incluyendo sonidos sibilantes o estertores alveolares, trastornos en la función respiratoria, disnea o cianosis. Descubrimientos anormales en el examen físico podrían requerir otros exámenes tales como exámenes pulmonares y/o radiografías de tórax.

Abdomen y Víseras. Dejar constancia de agrandamiento del higado, agrandamiento del bazo, bultos anormales, derrames, hernias y significativa debilidad o sensibilidad del músculo de la pared abdominal. Si el diagnóstico sugiere que la afección podría interferir con el control y conducción segura de un vehículo de transporte comercial, se requerirán otros exámenes y eval-uaciones.

Examen urinario-genital y rectal. Se requiere un análisis de orina. La presencia de proteínas, sangre o azúcar en la orina podrían ser un indicador de la necesidad de otros exámenes a fin de descartar problemas médicos subyacentes. Dejar con-stancia de hernias. Una disfunción que causara incomodidad debería ser evaluada a fin de determinar su alcance y si la misma podría interferir con el control y conducción segura de un vehículo de transporte comercial.

Neurológico. Dejar constancia de trastornos del equilibrio, coordinación, o patrón del habla; parestesia; reflejos asimétricos de tendón profundo; anomalías posturales o sensitivas; reflejos rotulianos y reflejo de Babinski anormales; ataxia. La presencia de respuestas neurológicas anormales indicarían la necesidad de realizar otras comprobaciones a fin de descartar una afeccion médica subyacente. Cualquier afección neurológica debería ser evaluada por la naturaleza y gravedad de la misma, el grado de limitación presente, la probabilidad de una limitación pro-gresiva y el potencial de una discapacidad repentina. En instan-cias en que el médico examinador determine que resultaría apropiado el control de una afección en forma más frecuente, se deberá emitir un certificado de aptitud por un período menor.

Columna vertebral, sistema músculo-esquelético. Se dejará constancia de cirugías previas, deformidades, limitación de la movilidad y sensibilidad. Ciertas detecciones podrían indicar la necesidad de comprobaciones y evaluaciones adicionales.

Extremidades. Examinar cuidadosamente las extremidades superiores e inferiores y dejar constancia de cualquier tipo de pérdida o discapacidad en piernas, pies, dedos del pie, brazos, manos o dedos de la mano. Dejar constancia de cualquier tipo de deformidad, atrofia, parálisis, parálisis parcial, golpes, edemas o hipotonías. En caso de existir alguna deformidad en la mano o en algún dedo de la mano, determinar si la prensión y la fuerza de prensión son suficientes para permitirle al conductor sujetar el volante y controlar otros equipos del vehículo durante las oper-aciones de conducción de rutina y de emergencia. En caso de existir alguna deformidad en el pie o en la pierna, determinar si la mobilidad y fuerza son suficientes para permitirle al con-ductor operar los pedales en forma adecuada. En el caso de existir algún tipo de pérdida o discapacidad de una extremidad que pudiera interferir con la habilidad del conductor para manejar un vehículo de transporte comercial en forma segura, el médico examinador deberá hacer constar en el certificado médico “clíni-camente inhabilitado a menos que esté acompañado de un Cer-tificado de Evaluación de Rendimiento”. El conductor deberá entonces solicitar en el Centro de Servicio de Campo de la FMCSA, en el Estado en que tiene residencia legal, un Cer-tificado de Evaluación de Rendimiento según §391.49.

Análisis de laboratorio y otros. Se podrán solicitar nuevos análisis en base a los antecedentes médicos o elementos detectados en el examen físico.

Diabetes. Si resultara necesaria la insulina a fin de controlar la diabetes del conductor, éste no resultaría apto para conducir un vehículo de autotransporte en comercio interestatal. Si el con-ductor padeciera de diabetes leve y ésta pudiera ser controlada por medio de una droga hipoglucémica suministrada en forma oral y/o una dieta y ejercicios, esta enfermedad no sería causal de inhabilitación. Sin embargo, el conductor deberá contar con una supervisión médica adecuada.

Una vez realizado el examen, el médico examinador deberá fechar y firmar el formulario, incluir su nombre completo, dirección del consultorio y número de teléfono. El formulario completo del examen médico realizado deberá archivarse en el consultorio del médico examinador.

Medical Examination Report

FOR COMMERCIAL DRIVER FITNESS DETERMINATION

1. DRIVER'S INFORMATION - Driver completes this section

Driver's Name (Last, First, Middle)	Social Security No.	Birthdate M / D/ Y	Age	Sex ☐ M ☐ F	☐ New Certification ☐ Recertification ☐ Follow Up	Date of Exam
Address	City, State, Zip Code	Work Tel:( ) Home Tel: ( )	Driver License No.	License Class ☐ A ☐ C ☐ B ☐ D ☐ Other	State of Issue	

2. HEALTH HISTORY - Driver completes this section, but medical examiner is encouraged to discuss with driver

Yes	No	
☐	☐	Any illness or injury in the last 5 years?
☐	☐	Head/Brain injuries, disorders or illnesses
☐	☐	Seizures, epilepsy ☐ medication _____
☐	☐	Eye disorders or impaired vision (except corrective lenses)
☐	☐	Ear disorders, loss of hearing or balance
☐	☐	Heart disease or heart attack; other cardiovascular condition ☐ medication _____
☐	☐	Heart surgery (value replacement/bypass, angioplasty, pacemakeer)
☐	☐	High Blood Pressure ☐ medication _____
☐	☐	Muscular disease

Yes	No	
☐	☐	Shortness of breath
☐	☐	Lung disease, emphysema, asthma, chronic bronchitis
☐	☐	Kidney desease, dialysis
☐	☐	Liver disease
☐	☐	Digestive problems
☐	☐	Diabetes or elevated blood surgar controlled by: ☐ diet ☐ pills ☐ insulin
☐	☐	Nervous or psychiatric disorders, e.g., severe depression ☐ medication _____

Yes	No	
☐	☐	Loss of, or altered consciousness
☐	☐	Fainting, dizziness
☐	☐	Sleep disorders, pauses in breathing while asleep, daytime sleepiness, loud snoring
☐	☐	Stroke or paralysis
☐	☐	Missing or impaired hand, arm, foot, leg, finger, toe
☐	☐	Spinal injury or disease
☐	☐	Chronic low back pain
☐	☐	Regular, frequent alcohol use
☐	☐	Narcotic or habit forming drug use

For any YES answer, indicate onset date, diagnosis, treating physician's name address, and any current limitation. List all medications (including over-the-counter medications) used regularly or recently.

_____
_____
_____

I certify that the above information is complete and true. I understand that inaccurate, false or missing information may invalidate the examination and my Medical Examiner's Certificate.

_____ _____
Driver's Signature Date

Medical Examiners Comments on Health History (The medical examiner must review and discuss with the driver any "yes" answers and potential hazards of medications, including over-the-counter medications, while driving. This discussion must be documented below.)

_____
_____
_____

TESTING (Medical Examiner completes Section 3 through 7) Name: Last, First, Middle,

---

3. VISION - Standard: At least 20/40 acuity (Snellen) in each eye with or without correction. At least 70° peripheral in horizontal meridian measured in each eye. The use of corrective lenses should be noted on the Medical Examiner's Certificate.
INSTRUCTIONS: When other than the Snellen chart is used, give thest results in Snellen-comparable values. In recording distance vision, use 20 feet as normal. Report visual acuity as a ratio with 20 as numerator and the smallest type read at 20 feet as denominator. If the applicant wears corrective lenses, these should be worn while visual acuity is being tested. If the driver habitually wears contact lenses, or intends to do so while driving, sufficient evidence of good tolerance and adaption to their use must be obvious. **Monocular drivers are not qualified.**

Numerical readings must be provided

ACUITY	UNCORRECTED	CORRECTED	HORIZONTAL FIELD OF VISION
Right Eye	20 /	20 /	Right Eye
Left Eye	20 /	20 /	Left Eye
Both Eyes	20 /	20 /	

Applicant can recognize and distinguish aamong traffic control signals and devices showing standard red, green, and amber colors? ☐ Yes ☐ No

Applicant meets visual acuity requirement only when wearing: ☐ Corrective Lenses

Complete next line only if vision testing is done by an opthalmologist or optometrist

Monocular Vision: ☐ Yes ☐ No

Date of Examination	Name of Opthalmologist or Optometrist (print)	Tel No.	License No. / State of Issue	Signature
_____	_____	_____	_____	_____

4. HEARING - Standard: a) Must first perceive forced whispered voice≥ 5 ft., with or without hearing aid, or b) average hearing loss in better ear ≤ 40 dB

☐ Check if hearing aid used for tests. ☐ Check if hearing aid required to meet standard.

INSTRUCTIONS: To convert audiometric test results from ISO to ANSI, -14 dB from ISO for 500 Hz, -10 dB for 1,000 Hz, -8.5 dB for 2,000 Hz. To average, add the readings for 3 frequencies tested and divide by 3.

Numerical readings must be recorded.

a) Record distance from individual at which forced whispered voice can first be heard	Right Ear Feet	Left Ear Feet

	Right Ear			Left Ear		
b) If audiometer is used, record hearing loss in decibels. (acc. to ANSI Z24.5-1951)	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz
	Average:			Average:		

5. BLOOD PRESSURE / PULSE RATE - Numerical readings must be recorded. Medical Examiner should take at least two readings to confirm BP.

Blood Pressure	Systolic	Diastolic
Driver qualified if ≤ 140/90 on initial exam		
Pulse Rate:	☐ Regular ☐ Irregular	
Record Pulse Rate:		

GUIDELINES FOR BLOOD PRESSURE EVALUATION

Reading	Category	Expiration Date	Recertification
140-159/90-99	Stage 1	1 year	1 year if ≤ 140/90. One-time certificate for 3 months if 141-159/91-99.
160-179/100-109	Stage 2	One-time certificate for 3 months.	1 year from date of exam if ≤ 140/90
≥ 180/110	Stage 3	6 months from date of exam if ≤ 140/90	6 months if ≤ 140/90

6. LABORATORY AND OTHER TEST FINDINGS - Numerical readings must be recorded.

Urinalysis is required. Protein, blood or surgar in the urine may be an indication for further testing to rule out any underlying medical problem.

URINE SPECIMEN	SP. GR.	PROTEIN	BLOOD	SUGAR

Other Testing (Describe and record)

_____
_____
_____

7. PHYSICAL EXAMINATION - Height: _____ (in.) Weight: _____ (lbs) Name: Last, First, Middle,

The presence of a certain condition may not necessarily disqualify a driver, particularly if the condition is controlled adequately, is not likely to worsen or is readily amenable to treatment. Even if a condition does not disqualify a driver, the medical examiner may consider deferring the driver

temporarily. Also, the driver should be advised to take the necessary steps to correct the condition as soon as possible particularly if the condition, if neglected, could result in more serious illness that might affect driving.
Check YES if there are any abnormalities. Check NO if the body system is normal. Discuss any YES answers in detail in the space below, and indicate whether it would affect the driver's ability to operate a commercial motor vehicle safely. Enter applicable item number before each comment. If organic disease is present, note that it has been compensated for. See *Instructions to the Medical Examiner* for guidance.

BODY SYSTEM	CHECK FOR:	YES*	NO
1. General Appearance	Marked overweight, tremor, signs of alcoholism, problem drinking, or drug abuse.		
2. Eyes	Pubillary equality, reaction to light, accommodation, ocular motility, ocular muscle imbalance, extraocular movement, nystagmus, exophthalmos, strabismus uncorrected by corrective lenses, retinopathy, cataracts, aphakia, glaucoma, macular degeneration.		
3. Ears	Middle ear disease, occlusion of external canal, perforated eardrums.		
4. Mouth and Throat	Irremediable deformities likely to interfere with breathing or swallowing.		
5. Heart	Murmurs, extra sounds, enlarged heart, pacemaker.		
6. Lungs and chest, not including breast examination.	Abnormal chest wall expansion, abnormal respiratory rate, abnormal breath sounds including wheezes or alveolar rates, impaired respiratory function, dyspnea, cyanosis. Abnormal findings on physical exam may require further testing such as pulmonary tests and/or xray of chest.		

BODY SYSTEM	CHECK FOR:	YES*	NO
7. Abdomen and Viscera	Enlarged liver, enlarged spleen, masses, bruits, hernia, significant abdominal wall muscle weakness.		
8. Vascular system	Abnormal pulse and amplitude, carotid or arterial bruits, varicose veins.		
9. Genito-urinary system	Hernias.		
10. Extremities - Limb impaired. Driver may be subject to SPE certificate if otherwise qualified.	Loss or impairment of leg, foot, toe, arm, hand, finger. Perceptible limp, deformities, atrophy, weakness, paralysis, clubbing, edema, hypotonia. Insufficient grasp and prehension in upper limb to maintain steering wheel grip. Insufficient mobility and strength in lower limb to operate pedals properly.		
11. Spine, other musculoskeletal	Previous surgery, deformities, limitation of motion, tenderness.		
12. Neurological	Impaired equilibrium, cordination or speech pattern; paresthesia, asymmetric deep tendon reflexes, sensory or positional abnormalities, abnormal patellar and Babinski's reflexes, ataxia.		

*COMMENTS _____
_____
_____
_____

Note certification status here. See *Instructions to the Medical Examiner* for guidance.

☐	Meets standards in 49 CFR 391.41; qualifies for 2 year certificate	☐	Wearing corrective lenses
☐	Does not meet standards	☐	Wearing hearing aid
☐	Meets standards, but periodic monitoring required due to _____ Driver qualified only for: ☐ 3 months ☐ 6 months ☐ 1 year ☐ Other	☐	Accompanied by a _____ waiver/exemption. Driver must present exemption at time of certification
		☐	Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate

		☐	Driving within an exempt intracity zone (See 49 CFR 391.62)
		☐	Qualified by operation 49 CFR 391.64

Temporary disqualified due to (condition or medication): _____

Return to medical examiner's office for follow up on _____

Medical Examiner's Signature _____

Medical Examiner's Name (print) _____

Address _____

Telephone Number _____

If meets standards, complete a Medical Examiner's Certificate according to 49 CFR 391.43(h) (Driver must carry certificate when operating a commercial vehicle.)

49 CFR 391.41 Physical Qualifications for Drivers

THE DRIVER'S ROLE

Responsibilities, work schedules, physical and emotional demands, and lifestyles among commercial drivers vary by the type of driving that they do. Some of the main types of drivers include the following: turn around or short relay (drivers return to their home base each evening); long relay (drivers drive 9-11 hours and then have at least a 10-hour off-duty period), straight through haul (cross country drivers); and team drivers (drivers share the driving by alternating their 5-hour driving periods and 5-hour rest periods.)

The following factors may be involved in a driver's performance of duties: abrupt schedule changes and rotating work schedules, which may result in irregular sleep patterns and a driver beginning a trip in a fatigued condition; long hours; extended time away from family and friends, which may result in lack of social support; tight pickup and delivery schedules, with irregularity in work, rest, and eating patterns, adverse road, weather and traffic conditions, which may cause delays and lead to hurriedly loading or unloading cargo in order to compensate for the lost time; and environmental conditions such as excessive vibration, noise, and extremes in temperature. Transporting passengers or hazardous materials may add to the demands on the commercial driver.

There may be duties in addition to the driving task for which a driver is responsible and needs to be fit. Some of these responsibilities are: coupling and uncoupling trailer(s) from the tractor, loading and unloading trailer(s) (sometimes a driver may lift a heavy load or unload as much as 50,000 lbs. of freight after sitting for a long period of time without any stretching period); inspecting the operating condition of tractor and/or trailer(s) before, during and after delivery of cargo; lifting, installing, and removing heavy tire chains; and, lifting heavy tarpaulins to cover open top trailers. The above tasks demand agility, the ability to bend and stoop, the ability to maintain a crouching position to inspect the underside of the vehicle, frequent entering and exiting of the cab, and the ability to climb ladders on the tractor and/or trailer(s).

In addition, a driver must have the perceptual skills to monitor a sometimes complex driving situation, the judgment skills to make quick decisions, when necessary, and the manipulative skills to control an oversize steering wheel, shift gears using a manual transmission, and maneuver a vehicle in crowded areas.

§391.41 PHYSICAL QUALIFICATIONS FOR DRIVERS

(a) A person shall not drive a commercial motor vehicle unless heis physically qualified to do so and, except as provided in §391.67, has on his person the original, or a photographic copy, of a medical examiner's certificate that he is physically qualified to drive a commercial motor vehicle.
(b) A person is physically qualified to drive a motor vehicle if thatperson:
(1) Has no loss of a foot, a leg, a hand, or an arm, or has beengranted a Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate (formerly Limb Waiver Program) pursuant to §391.49.
(2) Has no impairment of: (i) A hand or finger which interfereswith prehension or power grasping; or (ii) An arm, foot, or leg which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or any other significant limb defect or limitation which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or has been granted a SPE Certificate pursuant to §391.49.
(3) Has no established medical history or clinical diagnosis ofdiabetes mellitus currently requiring insulin for control;
(4) Has no current clinical diagnosis of myocardial infarction,angina pectoris, coronary insufficiency, thrombosis, or any other cardiovascular

disease of a variety known to be accompanied by syncope, dyspnea, collapse, or congestive cardiac failure.
(5) Has no established medical history or clinical diagnosis of arespiratory dysfunction likely to interfere with his ability to control and drive a commercial motor vehicle safely.
(6) Has no current clinical diagnosis of high blood pressurelikely to interfere with his ability to operate a commercial motor vehicle safely.
(7) Has no established medical history or clinicaldiagnosis of rheumatic, arthritic, orthopedic, muscular, neuromuscular, or vascular disease which interferes with his ability to control and operate a commercial motor vehicle safely.
(8) Has no established medical history or clinicaldiagnosis of epilepsy or any other condition which is likely to cause loss of consciousness or any loss of ability to control a commercial motor vehicle;
(9) Has no mental, nervous, organic, or functionaldisease or psychiatric disorder likely to interfere with his ability to drive a commercial motor vehicle safely;
(10) Has distant visual acuity of at least 20/40 (Snellen)in each eye without corrective lenses or visual acuity separately corrected to 20/40 (Snellen) or better with corrective lenses, distant binocular acuity of at least 20/40 (Snellen) in both eyes with or without corrective lenses, field of vision of at least 70 degrees in the horizontal meridian in each eye, and the ability to recognize the colors of traffic signals and devices showing standard red, green and amber;
(11) First perceives a forced whispered voice in thebetter ear not less than 5 feet with or without the use of a hearing aid, or, if tested by use of an audiometric device, does not have an average hearing loss in the better ear greater than 40 decibels at 500 Hz, 1,000 Hz and 2,000 Hz with or without a hearing device when the audiometric device is calibrated to the American National Standard (formerly ASA Standard) Z24.5-1951;
(12)(i) Does not use a controlled substance identified in 21 CFR 1308.11 Schedule I, an amphetamine, a narcotic, or any other habit-forming drug. (ii) Exception: A driver may use such a substance or drug, if the substance or drug is prescribed by a licensed medical practitioner who: (A) Is familiar with the driver's medical history and assigned duties; and (B) Has advised the driver that the prescribed substance or drug will not adversely affect the driver's ability to safely operate a commercial motor vehicle; and
(13) Has no current clinical diagnosis of alcoholism.

INSTRUCTIONS TO THE MEDICAL EXMINER

General Information

The purpose of this examination is to determine a driver's physical qualification to operate a commercial motor vehicle (CMV) in interstate commerce according to the requirements in 49 CFR 391.41-49. Therefore, the medical examiner must be knowledgeable of these requirements and guidelines developed by the FMCSA to assist the medical examiner in making the qualification determination. The medical examiner should be familiar with the driver's responsibilities and work environment and is referred to the section on the form, The Driver's Role.

In addition to reviewing the Health History section with the driver and conducting the physical examination, the medical examiner should discuss common prescriptions and over-the-counter medications relative to the side effects and hazards of these medications while driving. Educate the driver to read warning labels on all medications. History of certain conditions may be cause for rejection, particularly if required by regulation, or may indicate the need for additional laboratory tests or more stringent examination perhaps by a medical specialist. These decisions are usually made by the medical examiner in light of the driver's job responsibilities, work schedule and potential for the conditions to render the driver unsafe.

Medical conditions should be recorded even if they are not cause for denial, and they should be discussed with the driver to encourage appropriate remedial care. This advice is especially needed when a condition, if neglected, could develop into a serious illness that could affect driving.

If the medical examiner determines that the driver is fit to drive and is also able to perform non-driving responsibilities as may be required, the medical examiner signs the medical certificate which the driver must carry with his/her license. The certificate must be dated. Under current regulations, the certificate is valid for two years, unless the driver hasa medical condition that does not prohibit driving but does requiremore frequent monitoring. In such situations, the medical certificate should be issued for a shorter length of time. The physical examination should be done carefully and at least as complete as is indicated by the attached form. Contact the FMCSA at (202) 366-1790 for further information (a vision exemption, qualifying drivers under 49 CFR 391.64, etc.).

Interpretation of Medical Standards

Since the issuance of the regulations for physical qualifications of commercial drivers, the Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) has published recommendations called Advisory Criteria to help medical examiners in determining whether a driver meets the physical qualifications for commercial driving. These recommendations have been condensed to provide information to medical examiners that (1) is directly relevant to the physical examination and (2) is not already included in the medical examination form. The specific regulation is printed in italics and it's reference by section is highlighted.

Federal Motor Carrier Safety Regulations -Advisory Criteria-

Loss of Limb: §391.41(b)(1)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no loss of a foot, leg, hand or an arm, or has been granted a Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate pursuant to Section 391.49.

Limb Impairment:§391.41(b)(2)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no impairment of: (i) A hand or finger which interferes with prehension or power grasping; or (ii) An arm, foot, or leg which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or (iii) Any other significant limb defect or limitation which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or (iv) Has been granted a Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate pursuant to Section 391.49.

A person who suffers loss of a foot, leg, hand or arm or whose limb impairment in any way interferes with the safe performance of normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle is subject to the Skill Performance Evaluation Certification Program pursuant to section 391.49, assuming the person is otherwise qualified.

With the advancement of technology, medical aids and equipment modifications have been developed to compensate for certain disabilities. The SPE Certification Program (formerly the Limb Waiver Program) was designed to allow persons with the loss of a foot or limb or with functional impairment to qualify under the Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs) by use of prosthetic devices or equipment modifications which enable them to safely operate a commercial motor vehicle. Since there are no medical aids equivalent to the original body or limb, certain risks are still present, and thus restrictions may be included on individual SPE certificates when a State Director for the FMCSA determines they are necessary to be consistent with safety and public interest.

If the driver is found otherwise medically qualified (391.41(b)(3) through (13)), the medical examiner must check on the medical certificate that the driver is qualified only if accompanied by a SPE certificate. The driver and the employing motor carrier are subject to appropriate penalty if the driver operates a motor vehicle in interstate or foreign commerce without a curent SPE certificate for his/her physical disability.

Diabetes §391.41(b)(3)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no established medical history or clinical diagnosis of diabetes mellitus currently requiring insulin for control.

Diabetes mellitus is a disease which, on occasion, can result in a loss of consciousness or disorientation in time and space. Individuals who require insulin for control have conditions which can get out of control by the use of too much or too little insulin, or food intake not consistent with the insulin dosage. Incapacitation may occur from symptoms of hyperglycemic or hypoglycemic reactions (drowsiness, semiconsciousness, diabetic coma or insulin shock).

The administration of insulin is, within itself, a complicated process requiring insulin, syringe, needle, alcohol sponge and a sterile technique. Factors related to long-haul commercial motor vehicle operations, such as fatigue, lack of sleep, poor diet, emotional conditions, stress, and concomitant illness, compound the dangers, the FMCSA has consistently held that a diabetic who uses insulin for control does not meet the minimum physical requirements of the FMCSRs.

Hypoglycemic drugs, taken orally, are sometimes prescribed for diabetic individuals to help stimulate natural body production of insulin. If the condition can be controlled by the use of oral medication and diet, then an individual may be qualified under the present rule. CMV drivers who do not meet the Federal diabetes standard may call (202) 366-1790 for an application for a diabetes exemption. (See Conference Report on Diabetic Disorders and Commercial Drivers and Insulin-Using Commercial Motor Vehicle Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Cardiovascular Condition §391.41(b)(4)
A person is physically qualified to drive a commercialmotor vehicle if that person:

Has no current clinical diagnosis of myocardial infarction, angina pectoris, coronary insufficiency, thrombosis or any other cardiovascular disease of a variety known to be accompanied by syncope, dyspnea, collapse or congestive cardiac failure.

The term "has no current clinical diagnosis of" is specifically designed to encompass: "*a clinical diagnosis of*" (1) a current cardiovascular condition, or (2) a cardiovascular condition which has not fully stabilized regardless of the time limit The term "*known to be* accompanied by" is designed to include a clinical diagnosis of a cardiovascular disease (1) which is accompanied by symptoms of syncope, dyspnea, collapse or congestive cardiac failure; and/or (2) which is

likely to cause syncope, dyspnea, collapse or congestive cardiac failure.

It is the intent of the FMCSRs to render unqualified, a driver who has a current cardiovascular disease which is accompanied by and/or likely to cause symptoms of syncope, dyspnea, collapse, or congestive cardiac failure. However, the subjective decision of whether the nature and severity of an individual's condition will likely cause symptoms of cardiovascular insufficiency is on an individual basis and qualification rests with the medical examiner and the motor carrier. In those cases where there is an occurrence of cardiovascular insufficiency (myocardial infarction, thrombosis, etc.), it is suggested before a driver is certified that he or she have a normal resting and stress electrocardiogram (ECG), no residual complications and no physical limitations, and is taking no medication likely to interfere with safe driving.

Coronary artery bypass surgery and pacemaker implantation are remedial procedures and thus, not unqualifying. Implantable cardioverter defibrillators are disqualifying due to risk of syncope. Coumadin is a medical treatment which can improve the health and safety of the driver and should not, by its use, medically disqualify the commercial driver. The emphasis should be on the underlying medical condition(s) which require treatment and the general health of the driver. The FMCSA should be contacted at (202) 366-1790 for additional recommendations regarding the physical qualification of drivers on coumadin. (See Cardiovasular Advisory Panel Guidelines for the Medical examination of Commercial Motor Vehicle Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Respiratory Dysfunction §391.41(b)(5)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no established medical history or clinical diagnosis of a respiratory dysfunction likely to interfere with ability to control and drive a commercial motor vehicle safely.

Since a driver must be alert at all times, any change in his or her mental state is in direct conflict with highway safety. Even the slightest impairment in respiratory function under emergency conditions (when greater oxygen supply is necessary for performance) may be detrimental to safe driving.

There are many conditions that interfere with oxygen exchange and may result in incapacitation, including emphysema, chronic asthma, carcinoma, tuberculosis, chronic bronchitis and sleep apnea. If the medical examiner detects a respiratory dysfunction, that in any way is likely to interfere with the driver's ability to safely control and drive a commercial motor vehicle, the driver must be referred to a specialist for further evaluation and therapy. Anticoagulation therapy for deep vein thrombosis and/or pulmonary thromboembolism is not unqualifying once optimum dose is achieved, provided lower extremity venous examinations remain normal and the treating physician gives a favorable recommendation. (See Conference on Pulmonary/Respiratory Disorders and Commercial Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Hypertension §391.41(b)(6)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no current clinical diagnosis of high blood pressure likely to interfere with ability to operate a commercial motor vehicle safely.

Hypertension alone is unlikely to cause sudden collapse; however, the likelihood increases when target organ damage, particularly cerebral vascular disease, is present. This regulatory criteria is based on FMCSA's Cardiovascular Advisory Guidelines for the Examination of CMV Drivers, which used the Sixth Report of the Joint National Committee on Detection, Evaluation, and Treatment of High Blood Pressure (1997).

Stage 1 hypertension corresponds to a systolic BP of 140-159 mmHg and/or a diastolic BP of 90-99 mmHg. The driver with a BP in this range is at low risk for hypertension-related acute incapacitation and may be medically certified to drive for a one-year period. Certification examinations should be done annually thereafter and should be at or less than 140/90. If less than 160/100, certification may be extended one time for 3 months.

A blood pressure of 160-179 systolic and/or 100-109 diastolic is considered Stage 2 hypertension, and the driver is not necessarily unqualified during evaluation and institution of treatment. The driver is given a one time certification of three months to reduce his or her blood pressure to less than or equal to 140/90. A blood pressure in this range is an absolute indication for anti-hypertensive drug therapy. Provided treatment is well tolerated and the driver demonstrates a BP value of 140/90 or less, he or she may be certified for one year from date of the initial exam. The driver is certified annually thereafter.

A blood pressure at or greater than 180 (systolic) and 110 (diastolic) is considered Stage 3, high risk for an acute BP-related event. The driver may not be qualified, even temporarily, until reduced to 140/90 or less and treatment is well tolerated. The driver may be certified for 6 months and biannually (every 6 months) thereafter if at recheck BP is 140/90 or less.

Annual recertification is recommended if the medical examiner does not know the severity of hypertension prior to treatment.

An elevated blood pressure finding should be confirmed by at least two subsequent measurements on different days.

Treatment includes nonpharmacologic and pharmacologic modalities as well as counseling to reduce other risk factors. Most antihypertensive medications also

have side effects, the importance of which must be judged on an individual basis. Individuals must be alerted to the hazards of these medications while driving. Side effects of somnolence or syncope are particulary undesirable in commercial drivers.

Secondary hypertension is based on the above stages. Evaluation is warrented if patient is persistently hypertensive on maximal or near-maximal doses of 2-3 pharmacologic agents. Some causes of secondary hypertension may be amenable to surgical intervention or specific pharmacologic disease. (See Cardiovascular Advisory Panel Guidelines for the Medical Examination of Commercial Motor Vehicle Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Rheumatic, Arthritic, Orthopedic, Muscular, Neuromuscular or Vascular Disease §391.41(b)(7)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no established medical history or clinical diagnosis of rheumatic, arthritic, orthopedic, muscular, neuromuscular or vascular disease which interferes with the ability to control and operate a commercial motor vehicle safely.

Certain diseases are known to have acute episodes of transient muscle weakness, poor muscular coordination (ataxia), abnormal sensations (paresthesia), decreased muscular tone (hypotonia), visual disturbances and pain which may be suddenly incapacitating. With each recurring episode, these symptoms may become more pronounced and remain for longer periods of time. Othere diseases have more insidious onsets and display symptoms of muscle wasting (atrophy), swelling and paresthesia which may not suddenly incapacitate a person but may restrict his/her movements and eventually interfere with the ability to degenerate in nautre or may result in deterioraton on the involved area.

Once the individual has been diagnosed as having a rheumatic, arthritic, orthopedic, muscular, neuromuscular or vascular disease, then he/she has an established history of the disease. The physician, when examining an individual, should consider the following: (1) the nature and severity of the individual's condition (such as sensory loss or loss of strength); (2) the degree of limitation present (such as range of motion); (3) the likelihood of progressive limitation (not always present initiallybut may manifest itself over time); and (4) the likelihood of sudden incapacitation. If severe functional impairment exists, the driver does not qualify. In cases where more frequent monitoring is required, a certificate for a shorter period of time may be issued. (See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers at:http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Epilepsy §391.41(b)(8)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no established medical history or clinical diagnosis of epilepsy or any other condition which is likely to cause loss of consciousness or any loss of ability to control a motor vehicle.

Epilepsy is a chronic functional disease characterized by seizures or episodes that occur without warning, resulting in loss of voluntary control which may lead to loss of consciousness and/or seizures. Therefore, the following drivers cannot be qualified: (1) a driver who has a medical history of epilepsy; (2) a driver who has a current clinical diagnosis of epilepsy; or (3) a driver who is taking antiseizure medication.

If an individual has had a sudden episode of a nonepileptic seizure or loss of consciousness of unknown cause which did not require antiseizure medication, the decision as to whether that person's condition will likely cause loss of consciousness or loss of ability to control a motor vehicle is made on an individual basis by the medical examiner in consultation with the treating physician. Before certification is considered, it is suggested that a 6 month waiting period elapse from the time of the episode. Following the waiting period, it is suggested that the individual have a complete neurological examination. If the results of the examination are negative and antiseizure medication is not required, then the driver may be qualified.

In those individual cases where a driver has a seizure or an episode of loss of consciousness that resulted from a known medical condition (e.g., drug reaction, high temperature, acute infectious disease, dehydration or acute metabolic disturbance), certification should be deferred until the driver has fully recovered from that condition and has no existing residual complications, and not taking antiseizure medication.

Drivers with a history of epilepsy/seizures off antiseizure medication and seizure-free for 10 years may be qualified to drive a CMV in interstate commerce. Interstate drivers with a history of a single unprovoked seizure may be qualified to drive a CMV in interstate commerce if seizure-free and off antiseizure medication for a 5-year period or more. (See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Mental Disorders §391.41(b)(9)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no mental, nervous, organic or functional disease or psychiatric disorder likely to interfere with ability to drive a motor vehicle safely.

Emotional or adjustment problems contribute directly to an individual's level of memory, reasoning, attention, and judgment. These problems often underlie physical disorders. A variety of functional disorders can cause drowsiness, dizziness, confusion, weakness or paralysis that may lead to incoordination, inattention, loss of

functional control and susceptibility to accidents while driving. Physical fatigue, headache, impaired coordination, recurring physical ailments and chronic "nagging" pain may be present to such a degree that certification for commercial driving is inadvisable. Somatic and psychosomatic complaints should be thoroughly examined when determining an individual's overall fitness to drive. Disorders of a periodically incapacitating nature, even in the early stages of development, may warrant disqualification.

Many bus and truck drivers have documented that "nervous trouble" related to neurotic, personality, or emotional or adjustment problems is responsible for a significant fraction of their preventable accidents. The degree to which an individual is able to appreciate, evaluate and adequately respond to environmental strain and emotional stress is critical when assessing an individual's mental alertness and flexibility to cope with the stresses of commercial motor vehicle driving.

When examining the driver, it should be kept in mind that individuals who live under chronic emotional upsets may have deeply ingrained maladaptive or erratic behavior patterns. Excessively antagonistic, instinctive, impulsive, openly aggressive, paranoid or severely depressed behavior greatly interfere with the driver's ability to drive safely. Those individuals who are highly susceptible to frequent states of emotional instability (schizophrenia, affective psychoses, paranoia, anxiety or depressive neuroses) may warrant disqualification. Careful consideration should be given to the side effects and interactions of medications in the overall qualification determination. See Psychiatric Conference Report for specific recommendations on the use of medications and potential hazards for driving. (See Conference on Psychiatric Disorders and Commercial Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Vision §391.41(b)(10)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has distant visual acuity of at least 20/40 (Snellen) in each eye with or without corrective lenses or visual acuity separately corrected to 20/40 (Snellen) or better with corrective lenses, distant binocular acuity of at least 20/40 (Snellen) in both eyes with or without corrective lenses, field of vision of at least 70 degrees in the horizontal meridian in each eye, and the ability to recognize the colors of traffic signals and devices showing standard red, green, and amber.

The term "ability to recognize the colors of" is interpreted to mean if a person can recognize and distinguish among traffic control signals and devices showing standard red, green and amber, he or she meets the minimum standard, even though he or she may have some type of color perception deficiency. If certain color perception tests are administered, (such as Ishihara, Pseudoisochromatic, Yarn) and doubtful findings are discovered, a controlled test using signal red, green and amber may be employed to determine the driver's ability to recognize these colors.

Contact lenses are permissible if there is sufficient evidence to indicate that the driver has good tolerance and is well adapted to their use. Use of a contact lens in one eye for distance visual acuity and another lens in the other eye for near vision is not acceptable, nor telescopic lenses acceptable for the driving of commercial motor vehicles.

If an individual meets the criteria by the use of glasses or contact lenses, the following statement shall appear on the Medical Examiner's Certificate: "Qualified only if wearing corrective lenses."

CMV drivers who do not meet the Federal vision standard may call (202) 366-1790 for an application for a vision exemption. (See Visual Disorders and Commercial Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Hearing §391.41(b)(11)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

First perceives a forced whispered voice in the better ear at not less than 5 feet with or without the use of a hearing aid, or, if tested by use of an audiometric device, does not have an average hearing loss in the better ear greater than 40 decibels at 500 Hz, 1,000 Hz, and 2,000 Hz with or without a hearing aid when the audiometric device is calibrated to American National Standard (formerly ADA Standard) Z24.5-1951.

Since the prescribed standard under the FMCSRs is the American Standards Association (ANSI), it may be necessary to convert the audiometric results from the ISO standard to the ANSI standard. Instructions are included on the Medical Examination report form.

If an individual meets the criteria by using a hearing aid, the driver must wear that hearing aid and have it in operation at all times while driving. Also, the driver must be in possession of a spare power source for the hearing aid.

For the whispered voice test, the individual should be stationed at least 5 feet from the examiner with the ear being tested turned toward the examiner. The other ear is covered. Using the breath which remains after a normal expiration, the examiner whispers words or random numbers such as 66, 18, 23, etc. The examiner should not use only sibilants (s sounding materials). The opposite ear should be tested in the same manner. If the individual fails the whispered voice test, the audiometric test should be administered.

If an individual meets the criteria by the use of a hearing aid, the following statement must appear on the Medical Examiner's Certificate "Qualified only when wearing a hearing aid." (See Hearing Disorders and Commercial Motor Vehicle Drivers at: http://www/fmcsa.dot.gov/rulesregs/medrports.htm)

Drug Use §391.41(b)(12)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person: *Does not use a controlled substance identified in* 21 CFR 1308.II. *Schedule I, an amphetamine, a narcotic, or any other habit-forming drug. Exception: A driver may use such a substance or drug, if the substance or drug is prescribed by a licensed medical practitioner who is familiar with the driver's medical history and assigned duties; and has advised the driver that the prescribed substance or drug will not adversely affect the driver's ability to safely operate a commercial motor vehicle.*

This exception does not apply to methadone. The intent of the medical certification process is to medically evaluate a driver to ensure that the driver has no medical condition which interferes with the safe performance of driving tasks on a public road. If a driver uses a Schedule I drug or other substance, an amphetamine, a narcotic, or any other habit-forming drug, it may be cause for the driver to be found medically unqualified. Motor carriers are encouraged to obtain a practitioner's written statement about the effects on transportation safety of the use of a particular drug.

A test for controlled substances is not required as part of this biennial certification process. The FMCSA or the driver's employer should be contacted directly for information on controlled substances and alcohol testing under Part 382 of the FMCSRs.

The term "uses" is designed to encompass instances of prohibited drug use determined by a physician through established medical means. This may or may not involve body fluid testing. If body fluid testing takes place, positive test results should be confirmed by a second test of greater specificity. The term "habit-forming" is intended to include any drug or medication generally recognized as capable of becoming habitual, and which may impair the user's ability to operate a commercial motor vehicle safely.

The driver is medically unqualified for the duration of the prohibited drug(s) use and until a second examination shows the driver is free from the prohibited drug(s) use. Recertification may involve a substance abuse evaluation, the successful completion of a drug rehabilitation program, and a negative drug test result. Additionally, given that the certification period is normally two years, the examiner has the option to certify for a period of less than 2 years if this examiner determines more frequent monitoring is required. (See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers and Conference on Psychiatric Disorders and Commercial Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Alcoholism §391.41(b)(13)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no current clinical diagnosis of alcoholism.

The term "current clinical diagnosis of" is specifically designed to encompass a current alcoholic illness or those instances where the individual's physical condition has not fully stabilized, regardless of the time element. If an individual shows signs of having an alcohol-use problem, he or she should be referred to a specialist. After counseling

(g) Si el médico examinador determina que el examinado reúne los requisitos de aptitud física para conducir un vehículo de transporte comercial según lo establecido en el Art. 391.41(b) deberá extender un certificado en el formulario prescripto en el párrafo (h) de este artículo y proporcionar una copia al examinado y otra a la empresa de autotransporte empleadora.
(h) El certificado del médico examinador debe estar substancialmente de acuerdo con el siguiente formu-lario. Los formularios existentes podrán utilizarse hasta que los materiales impresos actuales se agoten o hasta el 6 de noviembre de 2001, lo que ocurra primero.

MEDICAL EXAMINER'S CERTIFICATE

I certify that I have examined _____ in accordance with the Federal Motor Carrier Safety Regulations (49 CFR 391.41-391.49) and with knowledge of the driving duties, I find this person is qualified; and, if applicable, only when:

- ☐ wearing correntive lenses
- ☐ wearing hearing aid
- ☐ accompanied by a _____ waiver/exemption
- ☐ driving within an exempt intracity zone (49 CFR 391.62)
- ☐ accompanied by a Skill Performance Evaluation Certificate (SPE)
- ☐ Qualified by operation of 49 CFR 391.64

The information I have provided regarding this physical examination is ture and complete. A complete examination form with any attachment embodies my findings completely and correctly, and is on file in my office.

SIGNATURE OF MEDICAL EXAMINER	TELEPHONE	DATE
MEDICAL EXAMINER'S NAME (PRINT)	☐ MD ☐ DO ☐ Chiropractor ☐ Physican Assistant ☐ Advanced Practice Nurse	
MEDICAL EXAMINER'S LICENSE OR CERTIFICATE NO. / ISSUING STATE		
SIGNATURE OF DRIVER	DRIVER'S LICENSE NO.	STATE
ADDRESS OF DRIVER		
MEDICAL CERTIFICATE EXPIRATION DATE		

[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970; 8452 RF 36, mayo 6, 1971; 12857 RF 36, jul. 8, 1971; 56900 RF 43, dic. 5, 1978; 53418 RF 46, oct. 29, 1981; 53 RF 18057, mayo 19, 1988; 47154 RF 53, nov. 21, 1988; 12202 -RF 54, mar. 24, 1989; 3555 RF 55, feb. 1, 1990; 33278 RF 57, jul. 28, 1992; 59196 RF 58, nov. 8, 1993; 38745, 60 RF 38746, jul. 28, 1995; 37152 RF 62, jul. 11, 1997; 59369 RF 65, oct. 5, 2000]

§391.45 Personas que deben ser examinadas y requieren el certificado de un medico.

A excepción de lo estipulado en §391.67, las sigu ientes personas deben ser examinadas y requieren el certificado de un médico de conformidad con §391.43 que determine que reúnen los requisitos de aptitude física para manejar un vehículo de transporte comercial:

(a) Toda persona que no hubiera sido examinada por un médico y se le hubiera extendido el certificado deter-minándola físicamente apta para conducir un vehículo de transporte comercial;

(b)(1) Todo conductor que, en los 24 meses previos, no hubiera sido examinado por un médico y se le hubi-era extendido el certificado determinándolo físicamente apto para conducir un vehículo de transporte comercial; o

(2) Todo conductor autorizado para conducir un vehículo de transporte comercial solo con una franquicia en zona urbana de acuerdo con, §391.62, o solo por la aplicación de la exención en §391.64, si tal conductor, en los 12 meses previos, no hubiera sido examinado y un médico le hubiera extendido el certificado, deter-minando que reúne los requisitos de aptitud para con-ducir en dicha zona; y

(c) Todo conductor cuya habilidad para realizar sus tareas normales hubiera sido menoscabada por una lesión o una enfermedad mental o física.

[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 223 RF 36, Ene. 7, 1971; 12202 RF 54, Mar. 24, 1989]

§391.47 Resolución de conflictos respecto del exa-men médico.

(a) **Solicitudes.** Las solicitudes para la determi-nación de los requisitos médicos de aptitud del con-ductor bajo las normas de este capítulo, solo serán aceptadas si cumplen con los requisitos de este artículo.

(b) **Contenido.** Solo se aceptarán solicitudes para su consideración si se cumplen las siguientes condi-ciones.

(1) La solicitud deberá incluir el nombre y la direc-ción del conductor, de la empresa de autotransporte y de todos los médicos involucrados en las actuaciones.

(2) El solicitante deberá presentar pruebas de que hay discrepancia entre el médico del conductor y el médico de la empresa de autotransporte, con respecto a las condiciones de aptitud del conductor.

(3) El solicitante deberá presentar una copia en la que se exprese la opinión y un informe, incluyendo los resultados de todos los análisis, realizados por un médico especialista en el área en que surgió la dis-crepancia, imparcial. El especialista será acordado entre el conductor y la empresa de transporte auto-motor.

(i) En aquellos casos en que el conductor se negara a acordar respecto de un especialista y el solicitante fuera la empresa de autotransporte, el solicitante deberá presentar una declaración de su consentimiento a someter el asunto a un médico especialista en el área que fuera imparcial, prueba de que el/ella ha solicitado al conductor su presentación ante el médico especial-ista, y la respuesta, si la hubiera, del conductor ante la requisitoria.

(ii) En aquellos casos en que la empresa de autotransporte se negara a acordar respecto de un espe-cialista y el solicitante fuera el conductor, éste deberá presentar una copia de la opinión y los resultados de las comprobaciones realizadas por un médico especial-ista imparcial, prueba de que le ha solicitado a la empresa de autotransporte su acuerdo para someter el asunto a un médico especialista y la respuesta, si la hubiera, de la empresa de autotransporte a su req-uisitoria.

(4) El solicitante deberá incluir una declaración explicando en detalle la razón por la cual la decisión del médico especialista, identificado en el párrafo (b)(3) de este artículo, resulta inaceptable.

(5) El solicitante deberá presentar prueba de que al médico especialista mencionado en el párrafo (b)(3) de este artículo, le fueron entregados, antes de su dicta-men, los antecedentes médicos del conductor y una declaración acordada respecto del trabajo que realiza el conductor.

(6) El solicitante deberá presentar los antecedentes médicos y declaración de trabajo entregada al médico especialista, según se especifica en el párrafo (b)(5) de este artículo.

(7) El solicitante deberá presentar todos los registros médicos y las declaraciones de los médicos que han expresado sus opiniones respecto de la aptitud del con-ductor.

(8) El solicitante deberá presentar una descripción y una copia de todo testimonio y documentación por escrito en base a lo cual la parte presenta la solicitud en el formulario, según se establece en §386.37 CRF 49.

(9) La solicitud deberá estar acompañada por una declaración por parte del conductor afirmando que él/ ella tiene intenciones de conducir en comercio inter-estatal, no sujeto a exención de la zona comercial o una declaración de la empresa de autotransporte en el sen-tido de que ha empleado o desea emplear al conductor para tal trabajo.

(10) El solicitante deberá presentar tres copias de la solicitud y de todas las actuaciones.

(c) **Información.** El Director de la Oficina de Nor-mas y Funcionamiento de Camiones y Ómnibus (MC PSD) podrá solicitar más información al solicitante si determina que no se puede tomar una decisión en base a los testimonios presentados. Si el solicitante no presentara la información requerida, el Director de la

Oficina de Normas y Funcionamiento de Camiones y Ómnibus (MC PSD) podría negarse a emitir un dicta-men.
(d)(1) **Acción.** Ante la recepción de una solicitud en forma satisfactoria, el Director de la Oficina de Normas y Funcionamiento de Camiones y Ómnibus (MC PSD) notificará a las partes (el conductor, la empresa de autotransporte, o a cualquier otra parte interesada) que la solicitud ha sido aceptada y que se tomará una deter-minación. Una copia de toda la evidencia recibida deberá adjuntarse a la notificación.
(2) **Respuesta.** Cualquiera de las partes podrá pre-sentar una respuesta a la notificación dentro de los 15 días a partir de la entrega de la misma. Tal respuesta deberá acompañarse de toda evidencia que la parte requiera que el Director de la Oficina de Normas y Fun-cionamiento de Camiones y Ómnibus (MC PSD) tome en consideración al tomar su determinación. La evi-dencia presentada deberá incluir todos los testimonios médicos y resultados de los exámenes en los que se basa la parte.
(3) **Las partes.** La denominación de "parte" a los efectos de este artículo, incluye a la empresa de autotransporte y al conductor, o a cualquier otra per-sona que presente una solicitud.
(e) **Solicitud de reconsideración, peso de la prueba.** El conductor o la empresa de autotransporte pueden solicitar que se reconsidere la determinación del Director. Tales peticiones deberán presentarse de acu-erdo con §386.13(a) de este capítulo. La carga de la prueba en tales actuaciones correrá por cargo del solic-itante.
(f) **Estado del conductor.** Ante la presentación de una solicitud al Director de la Oficina de Normas y Fun-cionamiento de Camiones y Ómnibus (MC PSD), el con-ductor será considerado inhabilitado hasta el momento en que el Director de la Oficina de Normas e Inves-tigación de las Empresas de Autotransporte tome una determinación, o hasta que el Director de la Oficina de Normas e Investigación de las Empresas de Autotrans-porte ordene lo contrario.
[42 RF 18081, abr. 5, 1977, según enmienda: 42 RF 53966, oct. 4, 1977; 60 RF 38746, jul. 28, 1995]

§391.49 Normas alternativas de los requisitos de aptitud física por la pérdida o discapacidad de miembros.

(a) Una persona que no reúna los requisitos de apti-tud física para conducir según §391.41(b)(1) o (b)(2) y pero que de otra manera resultara apto para conducir un vehículo de transporte comercial, podrá conducir un vehículo de transporte comercial, si el Administrador de la División correspondiente de la FMCSA le ha otor-gado a esa persona un Certificado de Evaluación de Rendimiento (SPE).
(b) **Certificado SPE: (Certificado de Evaluación de Rendimiento)** (1) **Solicitud.** Se podrá presentar una carta en forma conjunta solicitando un certificado SPE, por parte de la persona (conductor que lo solicita) que desea obtener un certificado SPE y la empresa de autotransporte que empleará al conductor solicitante, si la solicitud fuera aceptada.
(2) **Dónde dirigir la solicitud.** La solicitud se deberá dirigir al centro de servicio de campo de la FMCSA con jurisdicción en el Estado en el cual esté ubicada la oficina comercial principal del co-solicitante, la empresa de autotransporte. La dirección de cada uno, y la jurisdicción en los distintos Estados, están listados en §390.27 de este título.
(3) **Excepción.** Una carta de solicitud de un cer-tificado SPE puede ser presentada en forma unilateral por un conductor solicitante. La solicitud deberá diri-girse al centro de servicio de campo de la FMCSA, en el Estado en el cual el conductor tenga su domicilio legal. El conductor solicitante deberá cumplir con todos los requisitos del párrafo (c) de este artículo a excepción de aquellos que se encuentran en (c)(1)(i) y (iii). El con-ductor solicitante deberá cumplir con los requisitos de los párrafos (c)(2)(i) a (v) de este artículo, si se conociera la información.
(c) Una carta de solicitud para obtener un certificado SPE deberá incluir:
(1) Identificación del/de los solicitante(s):
(i) Nombre y dirección completa de la empresa de autotransporte co-solicitante;
(ii) Nombre y dirección completa del conductor solic-itante;
(iii) El Número de Identificación de la Empresa de Autotransporte ante el Ministerio de Transporte de los EE.UU., si se conociera; y
(iv) Una descripción de la discapacidad del miembro del conductor solicitante, por lo cual se solicita el cer-tificado SPE.
(2) Descripción del tipo de actividad que el conductor va a realizar:
(i) El (los) Estado(s) donde el conductor realizará tar-eas en relación de dependencia para la empresa de autotransporte co-solicitante (si fueran más de 10 Esta-dos, designar solo el área geográfica en general);
(ii) El tiempo promedio en que el conductor con-ducirá y/o estará en servicio;
(iii) Tipo de productos o carga a transportar;
(iv) Tipo de función del conductor (*a saber*, equipo con rotación para dormir, equipo con relevo, conductor propietario, etc.); y
(v) Cantidad de años de experiencia conduciendo el tipo de vehículo(s) comercial(es) de autotransporte requeridos en la carta de solicitud y el total de años de experiencia conduciendo todo tipo de vehículos com-erciales de autotransporte.
(3) Descripción del/de los vehículo(s) comercial(es) de autotransporte que el conductor solicitante desea con-ducir:
(i) Marca, modelo y año (si se conociera) del camión, tractor u ómnibus;
(ii) Transmisión;
(A) Tipo de transmisión (automática o manual: si es manual, determinar la cantidad de velocidades en directa);
(B) Transmisión auxiliar (si la hubiera) y cantidad de velocidades en directa; y
(C) Eje trasero (determinar velocidad única, dos velocidades o tres velocidades).
(iii) Tipo de sistema de freno;
(iv) De dirección, manual o servofreno;
(v) Descripción del tipo de remolque(s) (a saber, furgón, plato, cisterna, de estructuras abatibles, de plataforma baja o para postes);
(vi) Cantidad de semiremolques o remolques com-pletos a ser remolcados al mismo tiempo;
(vii) Para vehículos comerciales de autotransporte de pasajeros, indicar la capacidad de asientos del vehículo de transporte comercial; y
(viii) Descripción de la(s) modificación(es) real-izada(s) al vehículo de transporte comercial para el con-ductor solicitante; adjuntar foto(s) si fuera necesario.
(4) Aptitud a pesar de la discapacidad:
(i) La empresa de autotransporte co-solicitante deberá certificar que el conductor solicitante reúne los requisitos de aptitud a pesar de su discapacidad, según las normas de este capítulo;
(ii) En el caso de una solicitud unilateral, el con-ductor solicitante deberá certificar que él/ella reúne los requisitos de aptitud a pesar de su discapacidad, según las normas de este capítulo.
(5) Firma del/de los solicitante(s):

(i) Firma del conductor solicitante y fecha;
(ii) Firma del funcionario de la empresa de autotransporte (si la solicitud tuviera un co-solicitante) cargo, y fecha de la firma. En función de la estructura organizativa de la empresa de autotransporte (sociedad anónima, de responsabilidad limitada, o unipersonal) el firmante de la solicitud deberá ser un funcionario, socio o el propietario.
(d) La carta de solicitud de un certificado SPE debe estar acompañada por:
(1) Una copia de los resultados de los exámenes médicos realizados de acuerdo con §391.43;
(2) Una copia del certificado médico emitido de acu-erdo con §391.43(h);
(3) Un sumario de la evaluación médica llevado a cabo ya sea por una junta calificada o por un fisiatra certificado por una junta (doctor en fisiatría médica) o por un médico ortopédico. La empresa de autotrans-porte co-solicitante o el conductor solicitante deberán entregar al fisiatra o médico traumatólogo una descripción de las tareas laborales queel conductor solicitante deberá cumplimentar;
(i) El sumario de la evaluación médica de un con-ductor solicitante inhabilitado según §391.41(b)(1) deberá incluir:
(A) Una evaluación de la capacidad funcional del conductor en relación a la posibilidad por parte del con-ductor para realizar tareas en forma normal asociadas con la conducción de un vehículo de transporte com-ercial; y
(B) Una declaración por parte del examinador de que el solicitante es capaz de demostrar prensión de pre-cisión (*a saber*, manipular perillas e interruptores) y prensión de fuerza (*a saber*, sostener y maniobrar el volante) con cada miembro superior por separado. Este requisito no será de aplicación a un individuo a quien se le hubiera otorgado una exención, sin un dispositivo prostético, antes de la publicación de esta enmienda.
(ii) El informe del examen médico para un conductor solicitante inhabilitado según §391.41(b)(2) deberá incluir:
(A) Una explicación de cómo y porqué la dis-capacidad interfiere con la habilidad del solicitante para realizar tareas en forma normal asociadas con la conducción de un vehículo de transporte comercial;
(B) Una evaluación y opinión médica con respecto a si la condición probablemente permanecerá estable desde el punto de vista médico, durante la vida del con-ductor solicitante; y
(C) Una declaración por parte del examinador de que el solicitante es capaz de demostrar prensión de pre-cisión (*a saber*, manipular perillas e interruptores) y prensión de fuerza (*a saber*, sostener y maniobrar el volante) con cada miembro superior por separado. Este requisito no será de aplicación a un individuo a quien se le hubiera otorgado un certificado SPE, sin un dis-positivo ortóstico, antes de la publicación de esta enmienda.
(4) Una descripción del dispositivo prostético u ortós-tico utilizado, si lo hubiera, por parte del conductor solicitante;
(5) Prueba vial:
(i) Una copia de la prueba vial del conductor solic-itante tomada por la empresa de autotransporte co-solicitante y el certificado emitido de acuerdo con §391.31(b) a (g); o
(ii) Un solicitante unilateral deberá presentar una prueba vial tomada por una empresa de autotransporte o por una persona competente para tomar la prueba y evaluar los resultados.
(6) Solicitud de empleo:
(i) Una copia de la solicitud de empleo completa del conductor solicitante de acuerdo con §391.21; o
(ii) Un solicitante unilateral deberá presentar una copia de la solicitud de empleo del últimopuesto de con-ducción comercial que él/ella tuvo. Si anteriormente no hubiera estado empleado como conductor comercial, consignarlo.
(7) Una copia del certificado SPE del conductor solic-itante de ciertos defectos físicos emitido por el Estado o los Estados con jurisdicción, si correspondiera; y
(8) Una copia del Registro Estatal de Infracciones del Automotor de los últimos 3 años, emitido por cada Estado/s en el/los cual/es hubiera obtenido una licencia o permiso para conducir el conductor solicitante.
(e) **Acuerdo** Una empresa de autotransporte que emplea un conductor con certificado SPE acuerda que:
(1) Enviará con celeridad (dentro de los 30 días del incidente) al Especialista del Programa Médico del cen-tro de servicios de la FMCSA, los documentos e infor-mación que pudieran ser requeridos acerca de las actividades como conductor, accidentes, arrestos, sus-pensiones, revocaciones o bajas de la/s licencia/s y con-denas que involucren al conductor solicitante. Lo dicho será de aplicación si el certificado SPE del conductor es unilateral o si se presentara una empresa de autotransporte como co-solicitante;
(i) Una empresa de autotransporte co-solicitante deberá presentar los documentos requeridos ante el Especialista del Programa Médico de la FMCSA con jurisdicción en el Estado en el lugar en que la empresa de autotransporte tenga la cabecera comercial princi-pal; o
(ii) Una empresa de autotransporte que emplea a un conductor al que se le ha emitido un certificado SPE deberá presentar los documentos requeridos ante el Especialista del Programa Médico del centro de ser-vicios de la FMCSA, con jurisdicción en el Estado en el cual el conductor tiene su domicilio legal.
(2) Evaluar al conductor en una prueba vial utili-zando el remolque que la empresa de autotransporte desea que el conductor acarree o, en su defecto, aceptar un certificado de la prueba vial con remolque emitido por otra empresa de autotransporte, si el tipo de remolque(s) fuera similar, o aceptar que se realice la prueba vial de remolque durante la Evaluación de Ren-dimiento, si el tipo de remolque(s) fuera similar al de la empresa de autoautotransporte futura. Las tareas propias del trabajo, según se especifica en el párrafo (e)(3) de este artículo, no serán consideradas en la Eval-uación de Rendimiento.
(3) Evaluar al conductor en aquellas tareas rela-cionadas con la seguridad, pero no con la conducción, en cualquier tipo de remolque(es) que se utilice(n) y en cualquier tipo diferente de tareas relacionadas con la seguridad o tareas específicas en las actividades de la empresa de autotransporte empleadora; y
(4) Utilizar al conductor para conducir el tipo de vehículo de transporte comercial definido en el certificado SPE, solo cuando el conductor cumpliera con las condiciones y limitaciones especificadas en el certificado SPE.
(f) El conductor deberá entregar a cada empresa de autotransporte empleadora una copia del certificado SPE.
(g) El Director del Estado de la FMCSA podrá requerir al conductor solicitante una demostración de su habilidad para manejar en forma segura el/los vehículo (s) comercial(es) de autotransporte que desea conducir, ante un agente que lo represente. El formu-lario del certificado SPE identificará la unidad motriz (ómnibus, camión, tractor) para la cual se ha otorgado el certificado SPE. En el formulario del certificado SPE también se identificará al tipo de remolque utilizado en la Evaluación de Rendimiento; sin embargo, el cer-tificado SPE no se limitará a ese tipo específico de remolque. Un conductor puede utilizar el certificado SPE con otros tipos de remolques si se realiza satis-factoriamente una prueba vial con remolque, de acuerdo con el párrafo (e)(2) de este artículo. Las tareas de tra-bajo, según se establecen en el párrafo (e)(3) de este artículo, no se evalúan durante la Evaluación de Ren-dimiento de Habilidad.
(h) El Director de Estado de la FMCSA, puede rec-hazar la solicitud del certificado SPE o puede aceptarla en forma total o parcial y emitir el certificado SPE sujeto a tales términos, condiciones y limitaciones según considere que esté acorde con el interés público. El certificado SPE es válido por un período no superior a los 2 años de la fecha de emisión y puede renovarse 30 días antes de la fecha de vencimiento.

(i) El formulario de renovación del certificado SPE debe entregarse al Especialista del Programa Médico del centro de servicio de la FMCSA, con jurisdicción en el Estado en el cual el conductor tiene domicilio legal, si el certificado SPE fue solicitado en forma unilateral. Si el certificado SPE tiene un co-solicitante, entonces la solicitud de renovación se entrega al Especialista del Programa Médico del centro de servicio de la FMCSA, con jurisdicción en el Estado donde esté ubicada la cabecera comercial principal de la empresa de autotransporte co-solicitante. La solicitud de reno-vación del certificado SPE debe incluir:
(1) Nombre y dirección completa de la empresa de autotransporte que al momento emplea al solicitante;
(2) Nombre y dirección completa del conductor;
(3) Fecha de vigencia del certificado SPE actual;
(4) Fecha de vencimiento del certificado SPE actual;
(5) Total de kilómetros conducidos con el certificado SPE actual;
(6) Cantidad de accidentes incurridos mientras con-dujo con el certificado SPE actual, incluyendo la fecha del/de los accidente(s), cantidad de víctimas, cantidad de lesionados y monto estimado en dólares por daños a la propiedad;
(7) Un informe del examen médico actual;
(8) Un resumen de la evaluación médica de acuerdo con el párrafo (d)(3) de este artículo, si existiera una condición médica inestable. Todas las discapacidades clasificadas en §391.41(b)(1) se consideran inestables. Referirse al párrafo (d)(3)(ii) de este artículo para las condición según §391.41(b)(2) que pueden considerarse estables desde el punto de vista médico.
(9) Copia de los antecedentes de infracciones de trán-sito actual del conductor emitida por el Estado, por el período en que el certificado SPE actual ha estado en vigencia;
(10) Notificación de cualquier cambio en el tipo de tractor que el conductor conducirá;
(11) Firma del conductor y fecha de la firma; y
(12) Firma de la empresa de autotransporte co-solic-itante y fecha de la firma.
(j)(1) Al conceder un certificado SPE, el Director Estatal de la FMCSA notificará por carta al conductor solicitante y a la empresa de autotransporte co-solic-itante (si correspondiera). Se establecerán los términos, condiciones y limitaciones del certificado SPE. La empresa de autotransporte deberá conservar una copia del certificado SPE en el legajo del conductor. Una copia del certificado SPE deberá conservarse en el archivo de la empresa de autotransporte por un período de 3 años con posterioridad a la finalización del empleo en relación de dependencia del conductor. El conductor solicitante deberá llevar consigo el certificado SPE (o una copia legible) cuando esté en servicio.
(2) Ante la aprobación de la Evaluación de Ren-dimiento, el Director Estatal de la FMCSA, con juris-dicción en el Estado en que el conductor solicitante tiene domicilio legal, deberá notificar por carta al conductor y adjuntar un certificado SPE básicamente en el sigu-iente formulario:

Certificado de Evaluación de Rendimiento
Nombre del Organismo Emisor: _____
Dirección del Organismo: _____
Número de Teléfono: ( ) _____
Emitido según 49 CRF 391.49, subtítulo B de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte
Nombre del Conductor: _____
Fecha de Vigencia:_____
Nº de Seguro Social:_____
Fecha de Nacimiento: _____
Fecha de Vencimiento: _____
Dirección: _____
Discapacidad del Conductor: _____
Marcar Uno: ___Nueva___Renovación
Licencia del Conductor: _____
(Estado) (Número)

De acuerdo con 49 CRF 391.49, subtítulo B de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR), ante la solicitud del conductor se concede el certificado de evaluación de rendimiento (SPE) autorizando al conductor ya mencionado a conducir en com-ercio interestatal o comercio exterior según las disposiciones establecidas a continuación. Este certificado se concede por el período ya mencionado, sin exceder los dos años, sujeto a renovación periódica según se considere necesario. Este cer-tificado podrá ser renovado ante una solicitud de renovación. La vigencia de este certificado depende de la adhesión estricta por parte del conductor ya mencionado a las disposiciones establecidas a continuación y al cumplimiento de las FMCSR. Cualquier incumplimiento de las disposiciones aquí estable-cidas podrán ser causal de cancelación.
CONDICIONES: Como condición de este certificado, la EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE EMPLEADORA deberá informar por escrito al Organismo Emisor de todos los accidentes, arrestos, suspensiones, revocaciones de licencias o per-misos de conducir o permisos, y declaraciones de culpabilidad que involucren al conductor anteriormente mencionado, dentro de los 30 días después de ocurridos.
LIMITACIONES:
1. Tipo de vehículo (unidad motriz):* _____
2. Modificación(es) del vehículo:_____
3. Dispositivo(s) prostético(s) u ortóstico(s) (requieren ser utilizados al conducir): _____
4. Disposición(es) adicional(es):_____

NOTIFICACION: A t o da s las EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE que emplean a un conductor con cer-tificado SPE. Este certificado se concede para la conducción de la *unidad motriz solamente.* Será responsabilidad de la empresa de autotransporte empleadora evaluar al conductor en una prueba vial utilizando el/los tipo(s) de remolque que hará que transporte el conductor, o en su defecto, acepte la prueba vial con remolque tomada en la SPE si fuera un tipo (tipos) de remolque similar(es) al de la futura empresa de autotransporte empleadora. Además será responsabilidad de la empresa de autotransporte empleadora evaluar al conductor en aquellas tareas de seguridad, no de conducción, asociadas con el tipo de remolque(s) utilizado(s), así como, en cualquier tarea de seguridad, no de conducción o tareas relacionadas con el trabajo exclusivas a las actividades de la empresa de autotransporte empleadora.
La SPE del conductor anteriormente mencionado fue tomada por un Especialista del Programa de Evaluación de Rendimiento. Se completó en forma satisfactoria utilizando la unidad motriz anteriormente mencionada y _____(remolque, si lo hubiera)
El tractor o camión tenía una transmisión _____.
Sírvase leer la *NOTIFICACION* en el párrafo anterior.
Nombre: _____

Firma: _____
Cargo: _____
Fecha: _____

(k) El Director Estatal de la FMCSA podrá revocar un certificado SPE después de que la persona a la cual se le emitió fuera notificada de la revocación propuesta y se le hubiera dado una oportunidad razonable para apelar.
(1) Queda prohibido falsificar información en la carta de solicitud, la solicitud de renovación, o falsificar información requerida por este artículo ya sea por el solicitante o la empresa de transporte automotor.
[48 RF 38487, ago. 24, 1983, según enmienda: 49 RF 38293, sep. 28, 1984; 49851 RF 50, Dic. 5, 1985; 12621RF 51, abr. 14, 1986; 38745, 60 RF 38746, jul. 28, 1995; 65 RF 25287, mayo 1, 2000; 65 RF 59380, oct. 5, 2000]

Sección F — Archivos e Informes

§391.51 Requisitos generales del archivo de las constancias de requisitos de aptitud del con-ductor.

(a) Cada empresa de autotransporte deberá tener un legajo con la constancia del cumplimiento de los req-uisitos de aptitud del conductor por cada conductor que emplea. El archivo con las constancias de cumplimiento de los requisitos de aptitud del conductor puede com-binarse con legajo personal.
(b) El archivo con las constancias de cumplimiento de los requisitos de aptitud de un conductor debe incluir:
(1) La solicitud de empleo del conductor completa de acuerdo con §391.21;
(2) Un informe escrito con respecto a cada empleador anterior que hubiera sido contactado y una copia de la respuesta de cada organismo Estatal, de acuerdo con §391.23 respecto de la investigación e indagaciones;
(3) El certificado de la prueba vial del conductor emitida según §391.31(e), o una copia de la licencia o certificado que la empresa de autotransporte aceptó como equivalente a la prueba vial del conductor según §391.33;
(4) La respuesta de cada organismo Estatal a la indagación anual de los antecedentes del conductor requerida según §391.25(a);
(5) Una nota en relación a la reconsideración anual de los antecedentes de infracciones de tránsito del con-ductor según se solicita en §391.25(c)(2);
(6) Una lista o certificado en relación a las infrac-ciones de las leyes y ordenanzas de tránsito según se expresa en §391.27;
(7) El certificado expedido por el médico examinador dejando constancia de la aptitud física de él/ella para conducir un vehículo de autotransporte según se define en §391.43(f) o una fotocopia legible del certificado; y
(8) Una carta del Administrador de Campo, Admin-istrador de División o Director Estatal concediendo una exención por inhabilitación física, si la exención hubiera sido emitida según §391.49.
(c) Exceptuando lo estipulado en el párrafo (d) de este artículo, el archivo de constancias de cumplimiento de los requisitos de aptitud de cada conductor deberá conservarse durante todo el tiempo en que el conductor esté empleado por esa empresa de autotransporte y por 3 años posteriores.
(d) Los siguientes antecedentes pueden ser retirados del archivo de requisitos del conductor tres años después de la fecha de terminación del empleo:
(1) La respuesta de cada organismo de Estado a la indagación anual de los antecedentes del conductor requerida según §391.25(a);
(2) La nota en relación a la reconsideración anual de los antecedentes de infracciones de tránsito del con-ductor según se solicita en §391.25(c)(2);
(3) La lista o el certificado en relación a las infrac-ciones de las leyes y ordenanzas de tránsito según se expresa en §391.27;
(4) La certificación médica de la aptitud física del conductor para conducir un vehículo de transporte com-ercial o la fotocopia del certificado según §391.43 (f); y
(5) La constancia emitida según §391.49 concediendo una exención por una inhabilitación física.
(Aprobado por la Oficina de Administración y Presupuesto según el número de control 2125-0065)

[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 35 RF 17420, nov. 13, 1970; 41 RF 36656, ago. 31, 1976; 42 RF 37370, jul. 21, 1977; 45 RF 46424, jul. 10, 1980; 53 RF 18057, mayo 19, 1988; 59 RF 8752, feb. 23, 1994; 59 RF 60323, nov. 23, 1994; 60 RF 38745, jul. 28, 1995; 63 RF 33277, jun. 18, 1998]

Sección G — Exenciones limitadas

§391.61 Conductores empleados en forma regular antes del 1 de enero de 1971.

Las disposiciones según §391.21 (en relación a las solicitudes de empleo), §391.23 (en relación a las inves-tigaciones e indagaciones) y §391.31 (en relación a las pruebas viales) no serán de aplicación para un con-ductor que ha sido conductor para un único empleador (según se define en §390.5 de este subtítulo) en una empresa de autotransporte por un período continuo que comenzara antes del 1 de enero de 1971, en tanto él/ ella continúe siendo conductor/a para un único emple-ador en esa empresa de autotransporte.

[59 RF 60323, nov. 23, 1994, según enmienda: 60 RF 38745, jul. 28,1995; 63 RF 33278, jun. 18, 1998]

§391.62 Exenciones limitadas para conductores de zona urbana.

Las disposiciones según §391.11(b)(1) y 391.41(b)(1) a (b)(11) no serán de aplicación para una persona que:
(a) Fue considerado apto para conducir y condujo un vehículo de transporte comercial en una municipalidad o en una zona urbana exenta durante el período de un año que finalizó el 18 de noviembre de 1988;
(b) Cumple con todos los otros requisitos de este artículo;
(c) Opera solamente dentro de la zona urbana exenta (según se define en 49 CRF 390.5);
(d) No conduce un vehículo utilizado para el trans-porte de materiales peligrosos en una cantidad que requiera explicita identificación según las normas emitidas por la Secretaría según el Cód. de EE.UU. 49, título 51.; y
(e) Tiene una condición médica o física que:
(1) No hubiera permitido que tal persona condujera un vehículo de transporte comercial según las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte contenidas en este sub-título;

(2) Existía el 1 de julio de 1988, o en el momento del primer examen físico solicitado con posterioridad a esa fecha; y
(3) El médico examinador ha determinado que esta condición no ha empeorado substancialmente desde el 1 de julio de 1988, o al momento del primer examen médico solicitado a partir de esa fecha.

§391.63 Conductores con empleador múltiple.

(a) Si una empresa de autotransporte emplea a una persona como conductor de empleador múltiple (según se define en §390.5 de este subtítulo) la empresa de autotransporte deberá cumplir con todos los requisitos en este capítulo, excepto que la empresa de autotrans-porte no necesite:
(1) Solicitar a la persona que presente una solicitud de empleo de acuerdo con §391.21;
(2) Realizar las investigaciones e indagatorias espe-cificadas en §391.23 con respecto a esa persona;
(3) Realizar la indagatoria anual de antecedentes de infracciones de tránsito requerida por §391.25(a);
(4) Realizar la reconsideración anual de los ante-cedentes de infracciones de tránsito de la persona requerida por §391.25(b); o
(5) Solicitar a la persona que presente un informe de infracciones o un certificado de acuerdo con §391.27.
(b) Antes de que una empresa de autotransporte per-mita que un conductor de empleador múltiple conduzca un vehículo de transporte comercial, ésta deberá tener su nombre, su número de seguro social y el número de identificación, tipo y Estado emisor de la licencia de conductor de vehículo de transporte comercial. La empresa de autotransporte deberá conservar esta infor-mación por 3 años con posterioridad a la finalización del empleo del conductor de empleador múltiple.
(Aprobado por la Oficina de Administración y Presupuesto según el número de control 2125-0081)
[35 RF 6460, abr. 22, 1970, según enmienda: 53 RF 18057, mayo 19, 1988; 60 RF 38745, jul. 28, 1995; 63 RF 33278, jun. 18, 1998]

§391.64 Beneficio para ciertos conductores que participan en programas de estudio de diabetes y problemas de visión.
(a) Las disposiciones en §391.41(b)(3) no se aplican a un conductor que era un participante con buenos ante-cedentes al 31 de marzo de 1996, en un programa de estudio de exención respecto de la conducción de vehícu-los comerciales de autotransporte por parte de con-ductores diabéticos insulino dependientes; si:
(1) El conductor es examinado físicamente cada año, incluyendo un examen por parte de un endocrinólogo elegido y certificado por una junta que testifique que el conductor:
(i) Hecha esta salvedad, reúne los requisitos de apti-tud según §391.41;
(ii) No tiene reacciones a la insulina (un individuo no tiene reacciones a la insulina si ese individuo no sufre de hipoglucemia grave o no sabe que padece de hipoglucemia y sufre menos de una reacción hipo-glucémica sintomática documentada por mes);
(iii) Es capaz de y ha demostrado tener voluntad de controlar y manejar su diabetes en forma adecuada; y
(iv) Probablemente no sufra ninguna disminución respecto de su capacidad para conducir debido a su dia-betes.
(2) El conductor acepta y cumple con las siguientes condiciones:
(i) Llevará consigo constantemente mientras con-duce una fuente de glucosa de rápida absorción;
(ii) Los niveles de glucosa en sangre deberán ser monitoreados por él mismo una hora antes de conducir y al menos una vez cada cuatro horas mientras conduce o está de servicio antes de conducir, utilizando un dis-positivo portátil de monitoreo de glucosa, equipado con una memoria computarizada;
(iii) Entrega los registros de glucosa en sangre al endocrinólogo o médico examinador en el examen médico anual o cuando un agente autorizado de la FMCSA se lo solicita;
(iv) Entrega una copia del informe del endocrinólogo al médico examinador en el momento de realizar el exa-men médico anual; y
(v) Entrega una copia del certificado médico anual al empleador para que lo conserve en el archivo de con-stancias de cumplimiento con los requisitos de aptitud del conductor y lleva consigo una copia de su certificado mientras conduce, a fin de presentarlo ante un fun-cionario federal, estatal o local debidamente autorizado.
(b) Las disposiciones en §391.41(b)(10) no serán de aplicación para un conductor que participaba con bue-nos antecedentes al 31 de marzo de 1996, en un pro-grama de estudios respecto de la conducción de vehículos comerciales de autotransporte por parte de conductores con disminución visual en un ojo; se estableció:
(1) El conductor será examinado físicamente cada año, incluyendo un examen por parte de un oftalmólogo u optometrista que testifique que el conductor:
(i) Hecha la salvedad, reúne los requisitos de aptitud según §391.41; y
(ii) Continúa midiendo por lo menos 20/40 (método Snellen) en el ojo con mejores condiciones.
(2) El conductor entrega una copia del informe del oftalmólogo u optometrista al médico examinador en el momento de realizar el examen médico anual.
(3) El conductor entrega una copia del certificado médico anual al empleador para que lo conserve en el archivo de constancias de cumplimiento con los req-uisitos de aptitud del conductor y lleva consigo una copia de su certificado mientras conduce, a fin de pre-sentarlo ante un funcionario Federal, Estatal o local debidamente autorizado que lo solicitare.

§391.65 Conductores presentados por otras empresas de autotransporte.

(a) Una empresa de autotransporte podrá emplear a un conductor que no fuera empleado en forma regular sin cumplir con los requisitos generalmente aplicables con respecto a los archivos de las constancias de cum-plimiento de los requisitos de aptitud por parte del con-ductor en este capítulo, si:
(1) El conductor está empleado en forma regular por otra empresa de autotransporte; y
(2) La empresa de autotransporte que lo emplea en forma regular certifica que el conductor reúne todos los requisitos de aptitud para conducir un vehículo de transporte comercial en una declaración escrita que:
(i) Está firmada y fechada por un funcionario o empleado autorizado de la empresa que lo emplea en forma regular;
(ii) Tiene el nombre del conductor y la firma;
(iii) Certifica que el conductor ha estado empleado en forma regular según se define en §390.5;
(iv) Certifica que el conductor reúne todos los req-uisitos de aptitud para conducir un vehículo de trans-porte comercial según las normas establecidas en el Capítulo 391 de las Reglamentaciones Federales de Seg-uridad para las Empresas de Autotransporte;
(v) Establece la fecha de vencimiento del certificado del médico examinador extendido al conductor;
(vi) Especifica una fecha de vencimiento del certi-ficado, que no debe ser mayor a dos años o, si vence antes, la fecha de vencimiento del certificado actual expedido al conductor por el médico examinador; y

(vii) Después del 1 de abril de 1977, esté básica-mente de acuerdo con el siguiente formulario:

_____
(Nombre del conductor) (Nº de Seguro Social)

_____
(Firma del conductor)

Certifico que el conductor mencionado, según se define en §390.5 conduce en forma regular un vehículo de transporte comercial que funciona para la empresa mencionada a continuación y reúne todos los requisitos de aptitud dispuestos en el Capítulo 391 de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte. El certificado actual que le fuera extendido por el médico examinador vence el _____
(Fecha)

Este certificado vence: _____

(Fecha no posterior a la fecha de vencimiento del certificado médico) Emitido el _____
(Fecha)

Emitido por _____
(Nombre de la Empresa de Autotransporte)

_____
(Dirección)

_____
(Firma) (Cargo)

(b) Una empresa de autotransporte que obtiene un certificado de acuerdo con el párrafo (a)(2) de este artículo debe:
(1) Contactar a la empresa de autotransporte que certificó el cumplimiento de los requisitos de aptitud por parte del conductor según este artículo, a fin de verificar la validez del certificado. Este contacto puede llevarse a cabo en forma personal, por teléfono o por carta.
(2) Conservar una copia de ese certificado en los archivos por tres años.
(c) Una empresa de autotransporte que certifica el cumplimiento de los requisitos de aptitud por parte del conductor según este artículo, será responsable de la exactitud del certificado. El certificado dejará de tener validez si el conductor deja el empleo de la empresa de autotransporte que emitió el certificado o si por alguna razón deja de reunir los requisitos de aptitud establecidos según las normas de este capítulo.
[41 RF 36656, ago. 31, 1976, según enmienda: 53 RF 18057, mayo 19, 1988; 60 RF 38745, jul. 28, 1995; 63 RF 33278, jun. 18, 1998]

§391.67 Conductores de vehículos combinados agrícolas y comerciales de autotransporte.

Las siguientes normas de este capítulo no serán de aplicación para el conductor de un vehículo agrícola (según se define en §390.5 de este subtítulo) que tenga 18 años de edad o más y que conduzca un vehículo de transporte comercial automotor combinado:
(a) Artículo 391.11(b)(1), (b)(6), y (b)(8) (relativo a los requisitos generales de aptitud de los conductores);
(b) Sección C (relativo a revelar, investigar e indagar sobre los antecedentes, carácter y registro de infrac-ciones de tránsito de los conductores);
(c) Sección D (relativo a pruebas viales); y
(d) Sección F (relativo al mantenimiento de archivos y antecedentes).
[59 RF 60324, nov. 23, 1994, según enmienda: 60 RF 38745, jul. 28,1995; 63 RF 33278, jun. 18, 1998]

§391.68 Empresa privada de autotransporte de pasajeros (no comercial).

Las siguientes normas de este capítulo no serán de aplicación para empresas privadas de autotransporte de pasajeros (no comercial) y sus conductores:
(a) Artículo 391.11(b)(1), (b)(6), y (b)(8) (relativo a los requisitos generales de aptitud de los conductores);
(b) Sección C (relativo a revelar, investigar e indagar sobre los antecedentes, carácter y registro de las infrac-ciones de tránsito de los conductores);
(c) Tanto según §391.41 y 391.45 como se requiera que un conductor sea examinado por un médico y que lleve consigo el certificado extendido por el médico examinador; y
(d) Sección F (relativo al mantenimiento de archivos y antecedentes).
[60 RF 38746, jul. 28, 1995; 63 RF 33278, jun. 18, 1998]

§391.69 Empresa privada de autotransporte de pasajeros (comercial).

Las disposiciones según §391.21 (relativas a las solic-itudes de empleo), §391.23 (relativas a las investiga-ciones e indagaciones) y §391.31 (relativas a las pruebas viales) no serán de aplicación para un conductor que fuera conductor de empleador único (según se define en §390.5 de este subtítulo) de una empresa privada de autotransporte de pasajeros (comercial) al 1 de Julio de 1994, en tanto el conductor continúe siendo con-ductor de empleador único de esa empresa de autotrans-porte.

[59 RF 60324, nov. 23, 1994, según enmienda: 60 RF 38745, jul. 28,1995; 63 RF 33278, jun. 18, 1998]

§391.71 [Reservado]

CAPÍTULO 392 — CONDUCCIÓN DE AUTOMOTORES COMERCIALES

Sección A — Generalidades

§392.1 Alcance de las normas de este capítulo.
§392.2 Normas de circulación aplicables.
§392.3 Conductor enfermo o fatigado.
§392.4 Drogas y otras sustancias.
§392.5 Prohibición del alcohol.
§392.6 Cronogramas adecuados a los límites de velocidad.
§392.7 Equipos, inspección y uso.
§392.8 Equipos de emergencia, inspección y uso.
§392.9 Inspección de la carga, dispositivos y sistemas de seguridad para la carga.
§392.9a Autorización para circular.
§392.9b [Eliminado.]

Sección B — Conducción de vehículos
§392.10 §392.11 Pasos a nivel, precauciones: Vehículos a losque se requiere disminuir la velocidad
§392.12 [Eliminado y reservado.]
§392.13 [Eliminado y reservado.]
§392.14 Conducción: Condiciones peligrosas, precaución
§392.15 [Eliminado y reservado.]
§392.16 Cinturones de seguridad, uso.
§392.18 [Eliminado y reservado.]

Sección C — Vehículos detenidos
§392.20 [Retirado y reservado.]
§392.21 [Retirado y reservado.]
§392.22 Señales intermitentes de advertencia de peligro
§392.24 Señales de emergencia; que producen llama.
§392.25 Dispositivos que producen llama.

Sección D — Uso de lámparas y reflectores encendidos
§392.30 [Eliminado y reservado.]
§392.31 [Eliminado y reservado.]
§392.32 [Eliminado y reservado.]
§392.33 Lámparas y reflectores obscurecidos.

Sección E — [Eliminado.]
§392.40 [Eliminado y reservado.]
§392.41 [Eliminado y reservado.]
§392.42 [Eliminado.]

Sección F — Precauciones de abastecimiento
§392.50 Inflamación del combustible; prevención.
§392.51 Combustible de reserva; materiales de trabajo.
§392.52 [Eliminado y reservado.]

Sección G — Prácticas Prohibidas
§392.60 Prohibición de transportar personas no autorizadas.
§392.61 [Eliminado y reservado.]
§392.62 Circulación segura, ómnibus.
§392.63 Remolque o desplazamiento de ómnibus con capacidad de pasajeros completa.
§392.64 Viaje en automotores comerciales cerrados sin salidas apropiadas.
§392.65 [Eliminado y reservado.]
§392.66 Monóxido de carbono; uso del automotor commercial cuando se lo detecta.
§392.67 Calefacción, que produce llama; en automotor comercial en movimiento.
§392.68 [Eliminado y reservado.]
§392.69 [Eliminado y reservado.]
§392.71 Detectores de radar; uso y/o posesión.
AUTORIZACIÓN: 49 Cód. de EE.UU. 13902, 31136 y 31502 y 49 CRF 1.73.

Sección A — Generalidades

§392.1 Alcance de las normas de este capítulo.

Toda empresa de transporte automotor, sus admin-istradores, representantes y empleados con respons-abilidad en la administración, mantenimiento, circulación o conducción de automotores comerciales, o en la contratación, supervisión, capacitación, asig-nación o despacho de los conductores, deberá informarse sobre las normas de este capítulo.

[53 RF 18057, mayo 19, 1988, según enmienda 60 RF 38746, jul. 28, 1995]

§392.2 Normas de circulación aplicables.

Todo automotor comercial deberá circular conforme a las leyes, ordenanzas, y reglamentaciones de la juris-dicción en la cual circula. Sin embargo, si una reglamen-tación de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) impone un estándar de precaución superior a esa ley, ordenanza o reglamentación, se deberá acatar la reglamentación de la (FMCSA).

[35 RF 7800, mayo 21, 1970, según enmienda 60 RF 38746, jul. 28, 1995]

§392.3 Conductor enfermo o fatigado.

Ningún conductor deberá conducir un automotor comercial y ninguna empresa de autotransporte solic-itará o permitirá que un individuo conduzca un auto-motor comercial, mientras la capacidad o lucidez del conductor se encuentre reducida, o sea probable que se reduzca por causa de fatiga, enfermedad o cualquier otra, de modo tal que genere una situación de inse-guridad si el conductor comienza a conducir o continúa conduciendo un automotor comercial. Sin embargo, en caso de una emergencia grave en la que se aumentaría el peligro de los ocupantes de un automotor comercial o de los otros usuarios de la autopista por cumplir con este artículo, el conductor podrá seguir conduciendo el automotor comercial hasta el lugar más cercano donde no haya peligro.

[35 RF 7800, mayo 21, 1970, según enmienda 60 RF 38746, jul. 28, 1995]

§392.4 Drogas y otras sustancias.

(a) Ningún conductor deberá estar en servicio y poseer, consumir o estar bajo la influencia de ninguna de las siguientes drogas u otras sustancias:
(1) Cualquier sustancia del *Anexo I* según 21 CRF 1308.11;
(2) Anfetaminas o cualquier otra composición en base a ellas (incluyendo entre otras, las “pep pills,” y “bennies”);
(3) Estupefacientes o cualquier derivado de éstos o
(4) Cualquier otra sustancia que incapacite al con-ductor hasta un cierto grado para conducir de manera segura un automotor.
(b) Ninguna empresa de autotransporte solicitará o permitirá que un conductor infrinja el párrafo (a) de este artículo.
(c) Los párrafos (a)(2), (3), y (4) no se aplicarán a la posesión o consumo de una sustancia suministrada a un conductor por instrucción de un profesional médico autorizado, según se define en §382.107 de este sub-título, quien haya informado al conductor que la sustancia no afectará su capacidad para conducir un automotor de manera segura.
(d) Según se utiliza en este artículo, “posesión” no incluye la posesión de una sustancia que se declara y transporta como parte del cargamento.

[49 RF 44215, nov. 5, 1984, según enmienda 53 RF 18057, mayo 19, 1988; 60 RF 38746, jul. 28, 1995]

§392.5 Prohibición del alcohol.

(a) Ningún conductor deberá:
(1) Consumir alcohol, según se define en §382.107 de este subtítulo, o estar bajo la influencia del alcohol, dentro de las 4 horas anteriores a entrar en servicio, comenzar a conducir o tener control físico de un auto-motor comercial; o
(2) Consumir alcohol, estar bajo la influencia del alcohol o tener cualquier concentración de alcohol medida o presencia detectada de alcohol, mientras se encuentre en servicio, conduciendo o con el control físico de un automotor comercial; o
(3) Estar en servicio o conducir un automotor com-ercial mientras el conductor tenga en su posesión vino con una graduación alcohólica de no menos de medio por ciento por volumen, cerveza *según se define en 26 Cód. de EE.UU. 5052(a), del Código Fiscal Interno de 1954*, y bebidas alcohólicas destiladas*según se define en el Art. 5002(a)(8), de dicho Código.* Sin embargo, esto no aplicará a la posesión de vino, cerveza o bebidas des-tiladas que se:
(i) Se declaren y transporten como parte del car-gamento; o
(ii) Se posean o consuman por parte de los pasajeros del ómnibus.
(b) Ninguna empresa de autotransporte solicitará o permitirá que un conductor:
(1) Infrinja cualquier disposición del párrafo (a) de este artículo; o
(2) Se encuentre en servicio o conduzca un automotor comercial si, por la apariencia general del conductor o por su conducta o por otra evidencia substancial, pare-ciera que el conductor ha consumido alcohol dentro de las cuatro horas previas.
(c) Cuando se descubra que un conductor ha infring-ido las disposiciones del párrafo (a) o (b) de este artículo quedará fuera de circulación inmediatamente por un período de 24 horas.
(1) El período de 24 horas de prohibición de circu-lación comenzará con la emisión de una orden de pro-hibición para circular.
(2) Ningún conductor deberá infringir los términos de una orden de prohibición para circular emitida según este artículo.
(d) Todo conductor al que se le emite una orden de prohibición de circular según este artículo deberá:
(1) Informar acerca de dicha emisión a su empleador dentro de las 24 horas; e
(2) Informar acerca de dicha emisión a un funcio-nario del Estado, designado por el Estado que haya emitido la licencia de conducir, dentro de los 30 días siguientes, a menos que el conductor decida solicitar una revisión de la orden. En este caso, el conductor deberá informar sobre la orden al funcionario del Estado dentro de los 30 días de recibida una ratificación de la orden, ya sea por el Administrador de la División o el Director Estatal según la zona o por el Admin-istrador.
(e) Todo conductor sujeto a una orden de prohibición para circular según este artículo podrá solicitar una revisión de esa orden presentando un pedido de revisión por escrito dentro de los 10 días de la emisión de la orden ante el Administrador de la División o al Director Estatal según la zona en la cual se emitió la orden. El Administrador de la División o el Director Estatal podrán ratificar o revocar la orden. Todo conductor afectado negativamente por dicha orden del Admin-istrador de la División o del Director Estatal podrá solic-itar al Administrador una revisión, según 49 CRF 386.13.

[47 RF 47837, oct. 28, 1982, según la enmienda 52 RF 27201, jul. 20, 1987; 59 RF 7515; feb. 15, 1994]

§392.6 Cronogramas adecuados a los límites de velocidad.

Ninguna empresa de autotransporte deberá progra-mar un viaje ni permitirá o solicitará que un automotor comercial se traslade de un lugar a otroen un lapso de tiempo tal que exigiría que el automotor comercial cir-cule a velocidades superiores a las permitidas por las jurisdicciones en las cuales o a través de las cuales el automotor está circulando.

[33 RF 19732, dic, 25, 1968, según enmienda 60 RF 38746, jul, 28, 1995]

§392.7 Equipos, inspección y uso.

No se conducirá ningún automotor comercial a menos que el conductor reconozca que las siguientes partes y accesorios se encuentran en buenas condiciones de funcionamiento, así como tampoco podrá un conductor dejar de utilizar dichas partes y accesorios cuando y según sea necesario:
Frenos de servicio, incluyendo las conexiones con el freno del remolque.
Freno de estacionamiento (de mano).
Mecanismo de dirección.
Dispositivos de iluminación y reflectores.
Neumáticos.
Bocina.
Limpiaparabrisas (uno o más).
Espejo(s) espejo(s) retrovisores.
Dispositivos de acoplamiento.

[33 RF 19732, dic, 25, 1968, según enmienda 60 RF 38746, jul, 28, 1995]

§392.8 Equipos de emergencia, inspección y uso.
No se podrá conducir automotor comercial alguno a menos que el conductor reconozca que el equipo de emergencia requerido por §393.95 de este subtítulo se encuentre en su lugar y listo para ser utilizado, así como tampoco podrá el conductor utilizar o dejar de utilizar dicho equipo cuando y según sea necesario.

[49 RF 38290, sep. 28, 1984, según enmienda 60 RF 38746, jul. 28, 1995]

§392.9 Inspección de la carga, dispositivos y siste-mas de seguridad para la carga.

(a) **Generalidades.** Ningún conductor circulará con un automotor comercial y ninguna empresa de autotransporte requerirá o permitirá que un conductor circule con un automotor comercial a menos que:
(1) La carga del automotor comercial se encuentre correctamente distribuida y asegurada, según se espe-cifica en §393.100 al 393.142 de este subtítulo.
(2) La puerta trasera, la compuerta de cola, las puer-tas, las cubiertas de lona, la rueda de auxilio y todo el equipo utilizado para la circulación del automotor comercial, y los medios para ajustar la carga al auto-motor comercial se encuentren seguros; y
(3) La carga o cualquier otro objeto del automotor comercial no bloquee la vista delantera del conductor o los laterales izquierdo o derecho (excepto para los con-ducto res de p lataformas o palas d e dirección automática), no interfiera con el libre movimiento de sus manos o piernas, no impida que alcance fácil y pron-tamente los accesorios necesarios en caso de emer-gencia, ni impida la rápida y pronta salida de una persona de la cabina del automotor comercial o del com-partimento del conductor.
(b) **Conductores de camiones y tractores.** A excepción de lo estipulado en el párrafo (b)(4) de este artículo, el conductor de un camión o camión tractor deberá
(1) Asegurarse de que las disposiciones del párrafo
(a) de este artículo se cumplan antes de que el conductor comience a circular con el automotor comercial;
(2) Revisar la carga y sus dispositivos de seguridad dentro de los primeros 80 Km. (50 millas) de haber ini-ciado el viaje y hacer que se realicen todos los ajustes necesarios a la carga o a sus dispositivos de seguridad, incluyendo el agregado de otros dispositivos de segu-ridad, para asegurarse de que la carga no se mueva, ni se caiga del automotor comercial; y
(3) Volver a revisar la carga del automotor comercial y los dispositivos de seguridad para la carga a fin de asegurarla durante el curso del viaje y realizar todos los ajustes necesarios a la carga o a los dispositivos para asegurar la carga, incluyendo el agregado de otros dis-positivos de seguridad, para asegurarse de que la carga no se mueva, ni se caiga del automotor comercial. Se deberá volver a revisar y realizar todos los ajustes nec-esarios cada vez que:
(i) El conductor cambie el estado o la condición de su servicio; o
(ii) El automotor comercial haya estado circulando durante 3 horas; o
(iii) El automotor comercial haya estado circulando durante 240 Km. (150 millas); lo que ocurra primero.
(4) Las normas de este párrafo (b) no se aplicarán al conductor de un automotor comercial sellado, que haya recibido órdenes de no abrirlo para inspeccionar su carga, o al conductor de un vehículo comercial que se haya cargado de manera tal que la inspección de su carga sea imposible de llevar a cabo.

[36 RF 18863, sep. 23, 1971, según enmienda en 37 RF 12642, jun. 27, 1972; 38 RF 23522, ago. 31, 1973; 60 RF 38746, jul. 28, 1995; 63 RF 33278, jun 18, 1998; 67 RF 61224, sep. 27, 2002]

§392.9a Autorización para circular.

(a) **Registro requerido.** Un automotor que brinda servicios de transporte y que requiera de un registro, según 49 Cód. de EE.UU. 13902, no podrá circular sin el registro requerido ni circular más allá del alcance estipulado en el registro.
(b) **Sanciones.** Todo automotor que brinde servicios de transporte y que requiera de un registro, según 49 Cód. de EE.UU. 13902, será puesto fuera de cir-culación si se determina que se encuentra circulando sin registro o más allá del alcance de su registro. Además, la empresa de autotransporte podrá quedar sujeta a las sanciones estipuladas en 49 Cód. de EE.UU. 14901.
(c) **Revisión administrativa.** En cuanto se emita una orden de prohibición para circular, según el párrafo (b) de este artículo, el conductor deberá acatar inme-diatamente esa orden. Se proveerá una oportunidad de revisión, de conformidad con el Art, 554, Libro 5 del Cód. de EE.UU., que no supere los 10 días posteriores a la emisión de esa orden.
[67 RF 55165, ago. 28, 2002]

§392.9b [Eliminado.]

Sección B — Conducción de vehículos

§392.10 Pasos a nivel, precauciones: Vehículos a los que requiere su detención

(a) A excepción de lo estipulado en el párrafo (b) de este artículo, el conductor de un automotor comercial, según los párrafos (1) al (6) de este artículo, no deberá cruzar el paso a nivel de las vías del ferrocarril sin antes: Detener el automotor comercial dentro de los 15 m. (50 pies), y no más cerca de los 4,5 m. (15 pies) de las vías, escuchar y observar a cada lado de las vías si aparece el tren, y asegurarse de esta manera que no se acerca ningún tren. Cuando el cruce sea seguro, el conductor podrá conducir el automotor comercial a través de las vías en una marcha que le permita al vehículo completar el cruce sin tener que hacer cambios de marcha. El conductor no deberá realizar cambios de marcha mientras cruce las vías.

(1) Todo ómnibus que transporte pasajeros,

(2) Todo automotor comercial que transporte una cantidad cualquiera de cloro de la División 2.3.

(3) Todo automotor comercial que, según las reglamentaciones del Ministerio de Transporte de los EE.UU., deba estar marcado o rotulado con alguna de las siguientes clasificaciones:

(i) División 1.1

(ii) División 1.2, o División 1.3

(iii) División 2.3 Gas venenoso

(iv) División 4.3

(v) Clase 7

(vi) Clase 3 Inflamable

(vii) División 5.1

(viii) División 2.2

(ix) División 2.3 Cloro

(x) División 6.1 Veneno

(xi) División 2.2 Oxígeno

(xii) División 2.1

(xiii) Clase 3 Líquido combustible

(xiv) División 4.1

(xv) División 5.1

(xvi) División 5.2

(xvii) Clase 8

(xviii) División 1.4

(4) Todo automotor cisterna de carga, ya sea cargado o vacío, utilizado para el transporte de cualquier mate-rial peligroso, según se define en las Reglamentaciones de Materiales Peligrosos (HMR) del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), Cap. 107 al 180 de este Libro.

(5) Todo automotor cisterna de carga que transporte un producto cuya temperatura al momento de la carga sea superior a su temperatura de inflamación, según se determina en el Art. 173.120 de este Libro.

(6) Todo automotor cisterna de carga, ya sea cargado o vacío, que transporte cualquier producto bajo exen-ción, según lo dispuesto en la Sección B, Cap. 107 de este Libro.

(b) No será necesario detenerse en:

(1) El cruce de un tranvía, o vías del ferrocarril que se utilicen exclusivamente con fines de relevos indus-triales, dentro de un distrito comercial, según se define en §390.5 de este título,

(2) Un paso a nivel de ferrocarril cuando un oficial de la policía o una banderillero del cruce indique al trán-sito que proceda.

(3) Un paso a nivel controlado por una señal de trán-sito de la autopista, que transmita una indicación en verde la que, según la norma local, permita que el auto-motor comercial cruce las vías del ferrocarril sin dis-minuir la velocidad o detenerse.

(4) Un paso a nivel abandonado que se encuentre señalizado con un cartel indicador de línea abandonada,

(5) Un paso a nivel industrial o ramal señalizado con un cartel que indique “Exento.” Esos carteles que indiquen “Exento” serán colocados sólo con el consen-timiento de la autoridad estatal o local que corresponda.

[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 35 RF 7801, mayo 21, 1970; 38 RF 1589, ene. 16, 1973; 40 RF 44555, sep. 29, 1975; 45 RF 46424, jul. 10, 1980; 47 RF 47837, oct. 28, 1982; 59 RF 63924, dic. 12, 1994; 60 RF 38746, 38747, jul. 28, 1995]

§392.11 Pasos a nivel, precauciones: Vehículos a losque se requiere disminuir la velocidad

Todo automotor comercial distinto a los enumerados en §392.10 deberá, al acercarse a un paso a nivel, cir-cular a una velocidad que le permita detenerse antes de llegar al riel más cercano del cruce y no deberá per-manecer en el cruce o circular por él hasta que se hayan tomado todas las precauciones debidas para asegurarse que el paso se encuentra despejado.

[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.12 [Eliminado y reservado.]

§392.13 [Eliminado y reservado.]

§392.14 Conducción: Condiciones peligrosas, pre-caución

Se deberá guardar una extrema precaución al con-ducir un automotor comercial cuando existan condi-ciones peligrosas, como las ocasionadas por la nieve, hielo, aguanieve, niebla, bruma, lluvia, polvo o humo, que afecten negativamente la visibilidad o tracción. Se deberá reducir la velocidad cuando dichas condiciones existan. Si las condiciones se vuelven lo suficientemente peligrosas, se deberá interrumpir la circulación del automotor comercial y no se deberá

retomar hasta que el automotor comercial pueda circular de manera seg-ura. Toda vez que el cumplimiento de las disposiciones precedentes estipuladas en esta norma implique un peligro para los pasajeros, se deberá conducir el auto-motor comercial hasta el lugar más cercano donde se pueda garantizar la seguridad de los pasajeros.

[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.15 [Eliminado y reservado.]

§392.16 Cinturones de seguridad, uso.

El automotor comercial que cuente con un cinturón de seguridad instalado en el asiento del conductor no deberá circular si el conductor no se encuentra correctamente protegido y asegurado con el cinturón de seguridad.

[35 RF 10860, jul. 3, 1970, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.18 [Eliminado y reservado.]

Sección C — Vehículos detenidos

§392.20 [Retirado y reservado.]

§392.21 [Retirado y reservado.]

§392.22 Señales intermitentes de advertencia de peligro

(a) **Señales intermitentes de señalización de advertencia de peligro** Toda vez que un automotor comercial se detenga en una autopista o al costado de ella por cualquier causa diferente a las detenciones de tránsito necesarias, el conductor del automotor com-ercial detenido deberá activar inmediatamente las luces intermitentes de señal de peligro vehicular y continuar con ellas hasta que el conductor coloque los dispositivos de advertencia requeridos por el párrafo (b) de este artículo. Las señales intermitentes se deberán utilizar mientras se recogen los dispositivos de advertencia para guardarlos, antes de poner en movimiento el automotor comercial. Las luces intermitentes se podrán utilizar en otros momentos mientras el automotor comercial se encuentre detenido además de los dispositivos de adver-tencia, pero no en lugar de ellos, requeridos por el pár-rafo (b) de este artículo.

(b) **Ubicación de los dispositivos de adverten-cia:**

(1) Norma general. A excepción de lo estipulado en el párrafo (b)(2) de este artículo, toda vez que se detenga un automotor comercial sobre la autopista o al costado de ella, por cualquier causa diferente a las paradas nec-esarias por el tránsito, el conductor deberá colocar los dispositivos de advertencia requeridos por §393.95 de este subtítulo, lo antes posible y en cualquier caso den-tro de los 10 minutos, de la siguiente manera:

(i) Uno del lado del tránsito y a 4 pasos (aproxi-madamente 3 metros ó 10 pies) del automotor comercial detenido en la dirección del tránsito que se aproxima;

(ii) Uno a 40 pasos (aproximadamente 30 metros ó 100 pies) del automotor comercial detenido en el centro del carril de circulación o de la banquina ocupada por él y en la dirección del tráfico que se aproxima; y

(iii) Uno a 40 pasos (aproximadamente 30 metros ó 100 pies) del automotor comercial detenido en el centro del carril de circulación o de la banquina ocupada por él y en la dirección contraria al tráfico que se aproxima.

(2) **Normas especiales:**

(i) El conductor de un automotor comercial equipado sólo con señales luminosas o balizas de líquido com-bustible deberá colocar la señal luminosa o baliza encendida en cada una de las ubicaciones especificadas en el párrafo (b)(1) de este artículo. Deberá haber por lo menos una señal luminosa o baliza de líquido com-bustible en cada una de las ubicaciones estipuladas, mientras el automotor comercial se encuentre detenido. Antes de mover el automotor comercial, el conductor deberá apagar y retirar cada una de las señales lumi-nosas o balizas de líquido combustible.

(ii) **Horas diurnas.** A excepción de lo estipulado en el párrafo (b)(2)(iii) de este artículo, durante el período en el que no se requieren las luces encendidas, se deberán colocar dentro de los 10 minutos tres triángulos reflectores bidireccionales, o tres señales luminosas o balizas de líquido combustible, según se especifica en el párrafo (b)(1) de este artículo. En caso de que el con-ductor elija utilizar sólo las señales luminosas o balizas de líquido combustible en vez de los triángulos reflec-tores bidireccionales o banderas rojas, deberá aseg-urarse de que por lo menos una señal luminosa o baliza de líquido combustible permanezca encendida en cada una de las ubicaciones especificadas durante todo el tiempo que el vehículo comercial se encuentre detenido o estacionado.

(iii) **Distritos comerciales o residenciales.** No se requerirá la ubicación de dispositivos de advertencia dentro del distrito comercial o residencial de una munic-ipalidad, salvo durante el tiempo en que se requieran las luces encendidas y cuando la iluminación de las calles o autopistas no sea suficiente para que un auto-motor comercial pueda ser distinguido claramente a una distancia de 150 m (500 pies) de las personas que se encuentran en la autopista.

(iv) **Colinas, curvas y obstrucciones.** Si se detiene un automotor comercial dentro de los 150 m (500 pies) de una curva, cima de una colina u otra obstrucción visual, el conductor deberá colocar los dis-positivos de advertencia requeridos por el párrafo (b)(1) de este artículo, en la dirección de la obstrucción visual a una distancia de 30 m (100 pies) a 150 m (500 pies) del automotor comercial detenido para ofrecer una amplia advertencia a los otros usuarios de la autopista.

(v) **Caminos de doble mano o de mano única.** Si se detiene un automotor comercial sobre una parte o al costado de una autopista de doble mano o de mano única, el conductor deberá colocar los dispositivos de advertencia requeridos por el párrafo (b)(1) de este artículo, un dispositivo de advertencia a una distancia de 60 m (200 pies) y un dispositivo de advertencia a una distancia de 30 m (100 pies) en dirección al tránsito que se aproxima, en el centro de la vía de circulación o al costado donde se encuentre el automotor comercial. El conductor deberá colocar un dispositivo de adver-tencia al costado del automotor comercial por donde cir-cula el tránsito, dentro de los 3 m (10 pies) de la parte trasera del automotor comercial.

(vi) **Pérdida, material inflamable.** Si un contene-dor de combustible o un automotor comercial detenido en una autopista pierde o tiene filtraciones de gasolina o cualquier otro líquido inflamable, o combustible líquido o gas, no se deberá encender o colocar señal de advertencia de emergencia alguna que produzca llamas, excepto a una distancia tal de cualquiera de esos líqui-dos o gases que garantice que no se producirá un incen-dio o explosión.
[37 RF 17175, ago. 25, 1972, según enmienda 40 RF 10685, mar. 7, 1975; 47 RF 47837, oct. 28,1982; 48 RF 57139, dic. 23, 1983; 59 RF 34711, jul. 6, 1994; 60 RF 38747, jul. 28, 1995; 63 RF 33279, jun. 18, 1998]

§392.24 Señales de emergencia; que producen llama.

Ningún conductor colocará o permitirá que otra per-sona adhiera una señal luminosa u otra señal de emer-gencia que produzca llamas a cualquier parte del automotor comercial.

[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.25 Dispositivos que producen llama.

Ningún conductor deberá utilizar o permitir la uti-lización de cualquier tipo de señal de emergencia que produzca llamas para proteger cualquier automotor comercial que transporte explosivos de las Divisiones 1.1, 1.2 ó 1.3; o cualquier automotor cisterna de carga utilizado para el transporte de cualquier material de la Clase 3 o de la División 2.1, ya sea que aquellos se encuentren cargados o vacíos; o cualquier automotor comercial que funcione a gas comprimido. En lugar de lo anterior, se deberán utilizar triángulos reflectores de emergencia, linternas eléctricas de luz roja o reflectores de emergencia rojos, que se colocarán de la misma man-era que la especificada en §392.22(b).

[59 RF 63925, dic. 12, 1994, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995; 63 RF 33279, jun. 18, 1998]

Sección D — Uso de lámparas y reflectores encendidos

§392.30 [Eliminado y reservado.]

§392.31 [Eliminado y reservado.]

§392.32 [Eliminado y reservado.]

§392.33 Lámparas y reflectores obscurecidos.

No se deberá conducir un automotor comercial cuando cualesquier lámpara o reflector requerido se encuentre obscurecida(o) por la compuerta de descarga, por cualquier parte de la carga, por suciedad o por cual-quier otra causa.

[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

Sección E — [Eliminado.]

§392.40 [Eliminado y reservado.]

§392.41 [Eliminado y reservado.]

§392.42[Eliminado.]

Sección F — Precauciones de abastecimiento

§392.50 Inflamación del combustible; prevención.

Ningún conductor ni empleado de la empresa de autotransporte:
(a) Abastecerá de combustible un automotor com-ercial con el motor encendido, excepto cuando sea nec-esario encender el motor para abastecer al automotor comercial;
(b) Fumará o expondrá cualquier llama en las prox-imidades de un automotor comercial que está siendo abastecido.
(c) Abastecerá de combustible a un automotor com-ercial a menos que la boca de la manguera de com-bustible permanezca en continuo contacto con el orificio del tanque para la entrada de combustible.
(d) Permitirá, en la medida de lo posible, que nin-guna otra persona realice tales actividades que podrían resultar en un incendio o explosión.
[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.51 Combustible de reserva; materiales de trabajo.

Podrá designarse material de trabajo (ver 49 CRF 171.8) a las pequeñas cantidades de combustible nec-esarias para la circulación o el mantenimiento de un automotor comercial (incluyendo su equipo de auxilio).
(a) El peso bruto total (AGW) de todos los materiales de trabajo en un automotor comercial no podrá exceder los 198 Kg. (440 libras).
(b) El almacenamiento de la gasolina deberá ser de metal o plástico y cumplir con los requisitos estipulados en 49 CRF Cap. 171, 172, 173 y 178 o con los requisitos de la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional (OSHA) según 29 CRF 1910.106.
(c) Para almacenar al Grupo II (incluso gasolina), al Grupo III (incluso combustible de aviación y fuel oil), o ORM-D, el material se limitará a los 29,7 Kg. (66 libras) ó 30,4 L. (8 galones).
(d) Para el gasoil, la capacidad de almacenamiento se limitará a los 452,2 L (119 galones).
(e) Un material de la División 2.1 contenido en un tanque se limitará a un peso bruto de 99 Kg. (220 libras). (Un material de la División 2.1 es un gas inflamable, incluso gas de petróleo licuado, butano, pro-pano, gas natural licuado y metano).
[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995; 63 RF 33279, jun. 18, 1998]

§392.52 [Eliminado y reservado.]

Sección G — Prácticas Prohibidas

§392.60 Prohibición de transportar personas no autorizadas.

(a) A menos que la empresa de autotransporte, bajo cuya autorización circula el automotor comercial, lo autorice específicamente por escrito, ningún conductor deberá transportar a ninguna persona ni permitirá que se transporte a nadie en ningún automotor comercial que no sea un ómnibus. Cuando se emita esa autor-ización, se deberá especificar el nombre de la persona a ser transportada, los lugares de salida y llegada del traslado y la fecha en la cual dicha autorización vence. Sin embargo, no será necesaria una autorización por escrito para el transporte de:
(1) Empleados u otras personas asignadas a un auto-motor comercial por la empresa de autotransporte;
(2) Toda persona transportada cuando se ofrezca asistencia en caso de accidente u otra emergencia;
(3) Un encargado asignado para cuidar el ganado.
(b) Este artículo no se aplicará a la circulación de auto-motores comerciales controlados y conducidos por un agri-cultor y utilizados en el transporte de productos agrícolas o productos de su establecimiento agrícola y en el trans-porte de suministros para su establecimiento agrícola.
[60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.61 [Eliminado y reservado.]

§392.62 Circulación segura, ómnibus.

Ninguna persona deberá conducir un ómnibus y una empresa de autotransporte no podrá requerir o permitir a una persona que conduzca un ómnibus a menos que:
(a) Todos los pasajeros de pie en un ómnibus se encuentren detrás de la línea para pasajeros de pie u otros medios especificados en §393.90 de este subtítulo;
(b) Todos los asientos del pasillo del ómnibus cum-plan con los requisitos especificados en §393.91 de este subtítulo; y
(c) El equipaje o carga del ómnibus se guarde y ase-gure de manera que garantice:
(1) Libertad de movimientos al conductor y la cor-recta conducción del ómnibus;
(2) Acceso libre a todas las salidas por parte de cual-quier ocupante del ómnibus; y
(3) Protección de los ocupantes del ómnibus contra lesiones causadas por caídas o desubicación de los artículos transportados en el ómnibus.
[63 RF 33278, jun. 18, 1988]

§392.63 Remolque o desplazamiento de ómnibus con capacidad de pasajeros completa.

Ningún ómnibus averiado con pasajeros a bordo deberá ser remolcado o empujado; así como tampoco ninguna persona deberá utilizar o permitir que se utilice un ómnibus con pasajeros a bordo para remolcar o empujar cualquier automotor averiado, excepto en aquellas circunstancias en las que aumentaría el riesgo para los pasajeros si se acataran las disposiciones ante-riores de este artículo, y en ese caso, el ómnibus deberá trasladarse al lugar más cercano donde se garantice la seguridad de los pasajeros.
[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.64 Viaje en automotores comerciales cerra-dos sin salidas apropiadas.

Ninguna persona deberá viajar dentro de cualquier automotor comercial cerrado a menos que existan medios en el interior del mismo para poder salir. Dichos medios deberán estar en condiciones tales como para permitir un accionar rápido por parte del ocupante.

[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.65 [Eliminado y reservado.]

§392.66 Monóxido de carbono; uso del automotor comercial cuando se lo detecta.

(a) Ninguna persona deberá despachar o conducir ningún automotor comercial o permitir que ingrese ningún pasajero al mismo, cuando se tenga conocimiento que existen las siguientes condiciones, hasta que las mismas se hayan reparado o solucionado:
(1) Cuando un ocupante haya sido afectado por el monóxido de carbono;
(2) Cuando se haya detectado la presencia de monóx-ido de carbono en el interior del automotor comercial;
(3) Cuando se encuentre una condición mecánica del automotor comercial que probablemente produciría un peligro a los ocupantes a causa del monóxido de carbono.
(b) [Reservada]

[60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.67 Calefacción, que produce llama; en auto-motor comercial en movimiento.

Ningún artefacto de calefacción que produzca llama utilizado en la carga y descarga de la mercadería trans-portada deberá funcionar mientras el automotor com-ercial se encuentre en movimiento.

[33 RF 19732, dic. 25, 1968, según enmienda 60 RF 38747, jul. 28, 1995]

§392.68 [Eliminado y reservado.]

§392.69 [Eliminado y reservado.]

§392.71 Detectores de radar; uso y/o posesión.

(a) Ningún conductor deberá utilizar un detector de radar en un automotor comercial, o conducir un auto-motor comercial que se encuentre equipado o contenga algún detector de radar.
(b) Ninguna empresa de autotransporte deberá solic-itar o permitir que un conductor infrinja el párrafo (a) de este artículo.
[58 RF 67375, dic. 21, 1993]

CAPÍTULO 393 — PIEZAS Y ACCESORIOS NECESARIOS PARA UN FUNCIONAMIENTO SEGURO

Sección A — Generalidades

§393.1 Alcance de las normas de este capítulo.
§393.3 Equipos y accesorios adicionales.
§393.5 Definiciones.
§393.7 Materia incorporada por referencia.

Sección B — Dispositivos de iluminación, reflectores y equipos eléctricos

§393.9 Lámparas que deben funcionar.
§393.11 Dispositivos de iluminación y reflectores.
§393.13 Reflectores con revestimiento retrorreflectivo y de reflejo, requisitos para semirremolques y remolques fabricados antes de diciembre 1, 1993.
§393.17 Lámparas y reflectores — combinaciones en operativos de conducción y remolque.
§393.19 Requisitos para sistemas de señalización de giros.
§393.20 Lámparas de medidas máximas para indicar el ancho y altura extremos.
§393.22 Combinación de dispositivos de iluminación y reflectores.
§393.23 Dispositivos de iluminación que deben ser eléctricos
§393.24 Requisitos para lámparas delanteras y lámparas de iluminación auxiliar del camino.
§393.25 Requisitos para otras lámparas que no sean delanteras.
§393.26 Requisitos para reflectores.
§393.27 Especificaciones de cableado.
§393.28 Cableado que se debe proteger.
§393.29 Descargas a tierra.
§393.30 Instalación de baterías.
§393.31 Dispositivos de protección contra sobrecarga.
§393.32 Conexiones eléctricas desmontables.
§393.33 Cableado, instalación.

Sección C — Frenos

§393.40 Sistemas de frenos requeridos.

§393.41 Sistema de frenos de estacionamiento.
§393.42 Frenos requeridos en todas las ruedas.
§393.43 Frenado de desenganche y de emergencia.
§393.44 Líneas de frenos delanteros, protección.
§393.45 Tuberías y mangueras de frenos, adaptación.
§393.46 Conexiones de tuberías y mangueras de frenos.
§393.47 Revestimiento de frenos.
§393.48 Frenos que deben ser funcionales.
§393.49 Válvula única para operar todos los frenos.
§393.50 Reservorios requeridos.
§393.51 Dispositivos e indicadores de advertencia.
§393.52 Desempeño de los frenos.
§393.53 Ajustadores automáticos de frenos e indicadores del ajuste de los frenos.
§393.55 Sistemas de frenos antibloqueantes.

Sección D — Construcción de vidriados y ventanas
§393.60 Vidriados en aberturas especificadas.
§393.61 Construcción de ventanas.
§393.62 Obstrucciones de ventanas.
§393.63 Ventanas, marcas.

Sección E — Sistemas de combustible
§393.65 Todos los sistemas de combustible.
§393.67 Tanques de combustible líquido.
§393.69 Sistemas de gas licuado.

Sección F — Dispositivos de acople y métodos de arrastre
§393.70 Dispositivos de acople y métodos de arrastre, excepto las operaciones de movimiento por conducción-arrastre.
§393.71 Dispositivos de acople y métodos de remolque, funciones de movimiento por conducción-arrastre.

Sección G — Partes y accesorios varios
§393.75 Neumáticos.
§393.76 Literas para dormir.
§393.77 Calefactores.
§393.78 Limpiaparabrisas.
§393.79 Dispositivo descongelador.
§393.80 Espejos retrovisores.
§393.81 Corneta.
§393.82 Velocímetro.
§393.83 Sistemas de escape.
§393.84 Pisos.
§393.85 [Reservado]
§393.86 Guardas traseras contra impactos y protección del extremo trasero.
§393.87 Banderas en cargas sobresalientes.
§393.88 Receptores de televisión.
§393.89 Ómnibus, protección del eje impulsor.
§393.90 Ómnibus, línea o barra de soporte.
§393.91 Ómnibus, asientos sobre el corredor prohibidos.
§393.92 Ómnibus, marcas de puertas de emergencia.
§393.93 Asientos, ensambles de cinturón de seguridad y anclajes de ensambles de cinturón de seguridad.
§393.94 Niveles de ruido del interior del vehículo.

Sección H — Equipos de emergencia
§393.95 Equipos de emergencia en todas las unidades de potencia.

Sección I — Protección contra cargas que se mueven o caen
§393.100 ¿Qué tipos de automotores comerciales están sujetos a las normas de aseguramiento de carga de e sta sección y qué requisitos generales son pertinentes?
§393.102 ¿Cuáles son los criterios mínimos de desempeño para los dispositivos y sistemas de aseguramiento de carga?
§393.104 ¿Qué estándares deben cumplir los dispositivos y sistemas de aseguramiento de carga para poder satisfacer los requisitos de esta sección?
§393.106 ¿Cuáles son los requisitos generales para asegurar los elementos de la carga?
§393.108 ¿Cómo se determina el límite de carga de trabajo de un amarre?
§393.110 ¿Qué más tengo que hacer para determinar la cantidad mínima de amarres?
§393.112 ¿Un amarre debe ser ajustable?
§393.114 ¿Cuáles son los requisitos para las estructuras del extremo delantero usadas como parte de un sistema de aseguramiento de

carga?
§393.116 ¿Cuáles son las normas para el aseguramiento de troncos?
§393.118 ¿Cuáles son las normas para el aseguramiento de madera revestida o productos similares para la construcción?
§393.120 ¿Cuáles son las normas para el bobinas de metal?
§393.122 ¿Cuáles son las normas para el rollos de papel?
§393.124 ¿Cuáles son las normas para el caños de concreto?
§393.126 ¿Cuáles son las normas para el contenedores intermodales?
§393.128 ¿Cuáles son las normas para el aseguramiento de autos, camiones livianos y camionetas?
§393.130 ¿Cuáles son las normas para el aseguramiento de vehículos, equipos y maquinarias pesadas?
§393.132 ¿Cuáles son las normas para el aseguramiento de vehículos aplanados o comprimidos?
§393.134 ¿Cuáles son las normas para el aseguramiento de contenedores enrollables/desenrollables y de izamiento con ganchos?
§393.136 ¿Cuáles son las normas para el aseguramiento de grandes bloques de piedra?

Sección J — Marcos, componentes de la cabina y el cuerpo, volantes, sistemas de dirección y suspensión

§393.201 Marcos.
§393.203 Componentes de la cabina y el cuerpo.
§393.205 Ruedas.
§393.207 Sistemas de suspensión.
§393.209 Sistemas de volante de dirección.

Normas aplicables: Art. 1041(b) de Der. Púb. 102-240, 105 Est. 1914; 49 Cód. EE.UU. 31136 y 31502; 49 CRF, 1.73.

Sección A — Generalidades

§393.1 Alcance de las normas de este capítulo.
Todo empleador y empleado cumplirá y conocerá los requisitos y especificaciones de este capítulo. Ningún empleador operará un automotor comercial ni hará ni permitirá que sea operado, salvo que esté equipado de acuerdo con los requisitos y especificaciones de este capítulo.

[54 RF, 48617, nov. 24, 1989]

§393.3 Equipos y accesorios adicionales.
Ninguna parte del contenido de este subtítulo se interpretará como una prohibición del uso de equipos y accesorios adicionales que guarden coherencia con o no estén prohibidos por el subtítulo, siempre y cuando dichos equipos y accesorios no disminuyan la seguridad del funcionamiento de los automotores en los que se usan.

§393.5 Definiciones.
Según se las usa en este capítulo, las siguientes pal-abras y frases se interpretan con estos significados:
Límite de carga de trabajo agregado. La suma de los límites de carga de trabajo o capacidad restringente de todos los dispositivos que se usan para asegurar un elemento de la carga de un vehículo.
Remolque de mercancías de agricultura. Remolque que está destinado al transporte de mercan-derías de agricultura a granel en sitios de cosecha fuera del camino y hacia una planta de procesamiento o lugar de almacenamiento, según se evidencia por la construc-ción del esqueleto que ubica a los contenedores de cosecha, con un largo máximo de 28 pies y una organiza-ción de las líneas de control de aire y los reservorios que minimiza el daño en el funcionamiento en el campo.
Punto de anclaje. Parte de la estructura, accesorio o montaje en un vehículo o elemento de la carga a la cual se fija un amarre.
Sistema de frenos antibloqueo o ABS implica una porción de un sistema de frenos de servicio que controla automáticamente el grado de deslizamiento rotativo de la rueda durante el frenado mediante:
(1) Medición del índice de rotación angular de las ruedas;
(2) Transmisión de señales referidas al índice de rot-ación angular de las ruedas a uno o más dispositivos de control que interpretan esas señales y generan señales de salida de control en respuesta y
(3) Transmisión de esas señales de control a uno o más moduladores que ajustan las fuerzas actuantes de los frenos en respuesta a esas señales.
Elemento de carga. Una unidad de carga, que no sea un líquido, gas o agregado que carezca de estructura física (por ej., granos, grava, etc.) incluyendo elementos que se agrupan de modo que se puedan manejar como una unidad o unificar mediante un envoltorio, la apli-cación de tiras, bandas o dispositivo(s) de protección de bordes.
Concreto en caño de campana. Caño que tiene el extremo del collarín de mayor diámetro que el caño.
Bloqueo. Estructura, dispositivo u otro elemento voluminoso que se coloca en contra o alrededor de un elemento de carga para impedir el movimiento horizontal del mismo.
Refuerzo. Estructura, dispositivo u otro elemento voluminoso que se coloca en contra de un elemento de la carga para impedir que se incline y que también puede impedir que se mueva.
Freno. Mecanismo de conversión de energía usado para detener o mantener un vehículo inmóvil.
Tubería/manguera de freno. La tubería de freno metálica, la tubería de freno no metálica y la manguera de freno son conductos o líneas usados en un sistema de freno para transmitir o contener el medio (líquido o vacío) usado para aplicar los frenos del automotor.
Ómnibus. Vehículo destinado al transporte de más de 15 pasajeros, incluyendo el conductor.
Chasis. Marco de soporte de la carga en un camión o remolque, excluyendo cualquier aditamento que se podría agregar para ubicar carga.
Lámpara de medidas máximas. Lámpara usada en la parte delantera y trasera de un automotor para indicar su ancho y alto general.

Chasis contenedor. Un semirremolque de construc-ción en esqueleto limitada a un marco inferior, uno o más ejes, construido y equipado especialmente con dis-positivos de cierre para el transporte de contenedores de carga, de modo que cuando se ensamblan el chasis y el contenedor, las unidades cumplen la misma función que un remolque en el camino.
Carretilla de conversión. Un automotor que con-sta de un chasis equipado con uno o más ejes, una quinta rueda y/o un mecanismo equivalente y barra de tracción, con cuyo montaje se convierte un semirre-molque en remolque completo.
Peso en orden de marcha. El peso de un automotor con equipos estándar, máxima capacidad de combusti-ble, aceite y refrigerante y, si así estuviera equipado, aire acondicionado y el peso adicional de motor opcional. El peso en orden de marcha no incluye al conductor.
Material de estiba. Todos los materiales sueltos usados para sostener y proteger la carga.
Bolsa de material de estiba. Bolsa inflable desti-nada a rellenar espacio que de lo contrario estaría vacío entre elementos de la carga o entre elementos de la carga y la pared del vehículo.
Protector de borde. Dispositivo colocado en el borde expuesto de un elemento para distribuir las fuer-zas de los amarres en un área mayor de la carga que el amarre mismo, para proteger al amarre y/o la carga de daños y para permitir que el amarre deslice libremente cuando se tensa.
Sistema de frenos de emergencia. Mecanismo destinado a detener un vehículo después que se produzca una única falla en el sistema de frenos de ser-vicio de una pieza diseñada para contener aire com-primido o líquido de frenos o vacío (excepto la falla de una válvula común, la cubierta del múltiple de líquido de frenos o la cubierta de la cámara de frenos).
Quinta rueda. Dispositivo montado en un tractor de camión o vehículo de arrastre similar (por ej., una car-retilla de conversión) que hace interfaz con el ensamble de un acope superior de un semirremolque y se acopla al mismo.
Vehículo de marco. Vehículo con estructura de esqueleto dotado de una o más unidades de litera para el transporte de troncos. Una unidad de litera consta de literas delanteras y traseras en “U” que juntas sos-tienen troncos. Las literas están soldadas, ajustadas con refuerzos angulares o afirmadas firmemente de algún otro modo a las vigas principales del vehículo y son parte integral del mismo.
Alfombrilla de fricción. Dispositivo colocado entre la cubierta de un vehículo y un elemento de la carga o entre los elementos de la carga, destinado a brindar mayor fricción que la que existe naturalmente entre estas superficies.
Accesorio de tanque de combustible. Cualquier dispositivo removible que se fije a un abertura del tanque de combustible, con excepción de la tapa de llenado.

g. La aceleración debida a la gravedad, 32,2 pies/seg^2 (9.823 m/seg^2).

Anillo protector. Dispositivo que brinda apoyo y protección a lo que lo atraviesa.
Señal de advertencia de peligro. Lámparas que destellan simultáneamente en la parte delantera y trasera, tanto en el lado derecho como izquierdo de un automotor comercial, para indicar a un conductor que se acerque la presencia de un peligro representado por un vehículo.
Lámparas delanteras. Lámparas usadas para brindar iluminación general por delante de un automo-tor.
Calefactor. Cualquier dispositivo o ensamble de dis-positivos o equipos usados para calentar el interior de cualquier automotor. Esto incluye un calefactor catalítico que debe cumplir con los requisitos de §177.834(1) de este libro cuando se transporta líquido o gas inflamable.
Remolque de transporte pesado. Un remolque con una o más de las características siguientes:
(1) Las líneas de freno están diseñadas para adaptarse a la separación o extensión del marco del vehículo o
(2) Su cuerpo consta sólo de una plataforma cuya superficie principal de transporte de carga no está a más de 40 pulgadas sobre el suelo en condiciones sin carga, salvo que puede incluir costados que estén desti-nados a retirarse fácilmente y una “estructura de extremo delantero” permanente según se usa esa frase en el artículo 393.106 de este libro.
Contenedor de izamiento con ganchos. Contene-dor especializado, principalmente usado para contener y transportar materiales de las industrias de los residuos, reciclaje, construcción/demolición y descartes, que se usa junto con vehículos especializados en los cuales el contenedor se carga y descarga sobre un cuerpo de marco basculante mediante un brazo con gancho articulado.
Lámparas de identificación. Lámparas que se usan para identificar determinados tipos de automo-tores comerciales.
Sistema de aseguramiento integral. Sistema sobre determinados contenedores enrollables/desen-rollables y contenedores de izamiento con ganchos y los vehículos relacionados con su transporte en los cuales se combinan dispositivos de fijación trasera y delantera compatibles para brindar aseguramiento a todo el vehículo y los elementos de su carga.
Lámpara. Dispositivo usado para producir luz arti-ficial.
Largo de una casa fabricada. El largo exterior mayor en el modo en viaje, incluyendo cualquier saliente que contenga espacio interior. El largo no incluye recuadros de ventanas, salientes de techo, sobresalientes o aleros debajo de los cuales no haya espacio interior ni tampoco incluye barras de tracción, acoples ni enganches para remolque.
Lámpara de la placa de matrícula. Lámpara usada para iluminar la placa de matrícula en la parte trasera de un automotor.
Madera larga. Todos los troncos que no son cortos, es decir, que tienen más de 4,9 m (16 pies) de largo. Estos troncos habitualmente se describen como troncos largos o del largo de un árbol.
Vehículo de chasis bajo. (1) Remolque o semirre-molque fabricado en enero 26, 1998 o después que tenga un chasis que se extiende por detrás del punto extremo trasero de los últimos neumáticos traseros y que tenga una superficie inferior trasera que cumple con los requi-sitos de ancho y altura de guarda y superficie trasera de §571.224 vigente a la fecha de su fabricación o una edición subsiguiente.
(2) Un automotor no descrito en el párrafo (1) de esta definición, que tenga un chasis que se extienda por detrás del punto extremo trasero de los últimos neumáticos traseros y que tenga una superficie inferior trasera que cumple con los requisitos configuración de guarda de §393.86(b)(1).
Casa fabricada significa una estructura transport-able en una o más secciones, que esté en modo de viaje, tenga 8 pies (2,44 m) de cuerpo o más de ancho o 40 pies (12,20 m) de cuerpo o más de largo o, cuando está erecta en el sitio, tenga 320 pies cuadrados (29,72 metros cuad-rados) o más y que esté construida sobre un chasis per-manente y destinada a ser usada para habitar con o sin cimientos permanentes cuando se la conecte a los servi-cios públicos requeridos e incluye la plomería, calefac-ción, aire acondicionado y sistemas eléctricos allí contenidos. Los cálculos usados para determinar el número de pies cuadrados en una estructura se basarán en las dimensiones exteriores de la estructura medidas en las proyecciones horizontales mayores cuando está erecta en el sitio. Estas dimensiones incluirán todas las habitaciones expansibles, gabinetes y otras proyec-ciones que contengan espacio interior, pero no recuadros de ventanas. Este término incluye todas las estructuras que cumplen con los requisitos *arriba* expresados excepto los requisitos de tamaño y con respecto a los cuales el fabricante voluntariamente presenta un certi-ficado en cumplimiento con lo dispuesto en 24 CRF, 3282.13 y cumple con las normas expresadas en 24 CRF, capítulo 3280.

Sistema de frenos de estacionamiento. Sistema de frenos usado para mantener inmóvil un vehículo.
Juego. Cualquier movimiento libre de componentes.
Remolque de madera para pulpa de papel. Remolque o semirremolque destinado exclusivamente a recoger troncos o madera para pulpa de papel y construido con un marco esquelético sin medios para la fijación de una cama, cuerpo o contenedor sólido.
Vehículo de rieles. Vehículo cuya estructura esquelética tiene estacas en la parte delantera y trasera para contener troncos que se cargan en sentido atravesado.
Extremidad trasera. El punto extremo trasero de un automotor que cae por encima de un plano horizontal ubicado a 560 mm (22") encima del suelo y debajo de un plano horizontal ubicado a 1900 mm (75") encima del suelo cuando el automotor está detenido a nivel del suelo, descargado, con los tanques de combustible lle-nos, las ruedas (y la suspensión de aire, si fuera parte del equipo) infladas según las recomendaciones del fab-ricante y las puertas de la carga, puerta trasera u otras estructuras permanentes del automotor posicionadas como es normal cuando el vehículo está en movimiento. Las salientes no estructurales como lámparas traseras, parachoques de goma, bisagras y pasadores quedan excluidos de la determinación del punto extremo tra-sero.
Material reflectivo. Material que se ajusta a la Especificación Federal L-S-300, "Revestimiento y cinta, reflectivo; lentes no expuestas, refuerzo adhesivo." (sep-tiembre 7, 1965) cumpliendo con la norma de desem-peño de la tabla 1 o la tabla 1A de la norma J594f de la Sociedad Estadounidense de Ingenieros (SAE). "Reflec-tores de reflejo" (enero, 1977).
Reflector de reflejo. Dispositivo que se usa en un vehículo para hacer una indicación a un conductor que se aproxima reflejando la luz de las lámparas del vehículo que se acerca.
Silla de montar. Dispositivo, diseñado y construido para ser fácilmente desmontable, usado en funciones de movimiento por conducción-remolque para llevar a cabo el trabajo de una quinta rueda convencional:
(1) Mitad superior. La "mitad superior" de una "silla de montar" significa la pieza del dispositivo que está fijada con seguridad al vehículo remolcador y mantiene una posición fija relativa al mismo, pero no incluye el "perno rey";
(2) Mitad inferior. La "mitad inferior" de una "silla de montar" significa la pieza del dispositivo que está fijada con seguridad al vehículo remolcador y mantiene una posición fija relativa al mismo, pero no incluye el "perno rey";
(3) Perno rey. El "perno rey" es el dispositivo que se usa para conectar la "mitad superior" con la "mitad inferior" de manera tal que permite un movimiento relativo en un plano horizontal entre los vehículos remolcados y los remolcadores.
Sistema de frenos de servicio. Sistema de frenos principal usado para disminuir la velocidad de un vehículo y detenerlo.
Barra de apuntalamiento. Dispositivo colocado transversalmente entre las paredes de un vehículo y la carga para evitar que la carga se incline o mueva.
Madera corta. Todos los troncos típicamente hasta 4,9 m (16 pies) de largo. Estos troncos a menudo se describen como troncos trozados, troncos cortados a medida, rollizos o madera para pulpa de papel. La mad-era corta se puede cargar a lo largo o a lo ancho, aunque la que se carga a lo ancho habitualmente no tiene más de 2,6 m (102") de largo.
Extremidad lateral. El punto externo extremo de un lado del automotor que está por encima de un plano horizontal ubicado a 560 mm (22") del suelo, debajo de un plano horizontal ubicado a 1900 mm (75") del suelo y entre un plano vertical transversal tangente a la extremidad trasera del vehículo y un plano vertical transverso ubicado 305 mm (12") por delante de ese plano cuando el vehículo está descargado, los tanques de combustible están llenos y los neumáticos (y la sus-pensión de aire, si fuera parte del equipo) inflados según las recomendaciones del fabricante. Las salientes no estructurales como lámparas traseras, bisagras y pasa-dores quedan excluidos de la determinación del punto externo extremo.
Lámpara marcadora lateral (intermedia). Lám-para que se muestra en el costado de un remolque para indicar aproximadamente la mitad de un remolcador de 30 pies (9,14 m) o más de largo.
Lámparas marcadoras laterales. Lámparas que se usan a cada lado de un remolque para indicar su largo general.
Vehículo de lados cerrados. Vehículo que tiene el compartimiento de la carga cerrado por los 4 costados mediante paredes lo suficientemente fuertes como para contener elementos de carga; las paredes pueden incluir aberturas con pasadores para la carga y descarga; incluye camionetas, cuerpos de volcadores y contene-dores intermodales cerrados a los costados transporta-dos por un vehículo.
Vehículo para fines especiales. (1) Remolque o semirremolque fabricado en enero 26, 1998 o después, que tenga equipos para realizar trabajos que, mientras el automotor está en tránsito, residen o se mueven en el área que podría ocupar el miembro horizontal de la guarda trasera contra impactos, según se define en los requisitos §571.224 (párrafos S5.1.1 al S5.1.3) sobre el ancho, alto y superficie trasera de la guarda, vigentes a la fecha de fabricación o en una edición subsiguiente.
(2) Automotor no descrito en el párrafo (1) de esta definición, que tenga equipos para realizar trabajos que, mientras el automotor está en tránsito, residen o se mueven en el área que podría ocupar el miembro hori-zontal de la guarda trasera contra impactos, según se define en los requisitos §393.86(b)(1) sobre el ancho, alto y superficie trasera de la guarda.
Juego del volante de dirección. Condición en la cual se puede girar el volante a través de parte de una revolución sin movimiento asociado de las ruedas delanteras.
Lámparas de freno. Lámparas que se muestran en la parte trasera de un automotor para indicar que el sistema de freno de servicio está en uso.
Lámparas traseras. Lámparas usadas para señalar la parte trasera de un automotor.
Amarre. Combinación de dispositivos de amarre que forma un ensamble que fija los elementos de una carga a un vehículo o remolque o los mantiene dentro del mismo; se fija a uno o más puntos de anclaje.
Remolque de poste tractor. Vehículo de combi-nación que transporta troncos a lo largo de modo que forman el cuerpo del vehículo. Los troncos son sostenidos por una litera ubicada en la parte trasera del tractor y otra en el remolque esqueletal. La litera del tractor puede rotar sobre un eje vertical y el remolque puede tener una barra de extensión fija, de alcance o cableada (u otra libertad mecánica) que le permita girar.
Señales de giro. Lámparas que se usan para indicar un cambio de dirección mediante la emisión de una luz intermitente en el costado del automotor hacia el cual se realizará el giro.
Ensamble de acople superior. Estructura que con-sta de una placa de acople superior, perno rey y marco de soporte que hace interfaz con una quinta rueda y se acopla a la misma.
Placa de acople superior. Una estructura de placa a través de la cual se extienden el cuello y el aro del perno rey. La superficie inferior de la placa hace contacto con la quinta rueda cuando se acopla.
Relleno para intersticios. Material usado para rel-lenar espacio entre los elementos de la carga y la estruc-tura del vehículo; tiene fuerza suficiente para evitar el movimiento de dichos elementos.
Pozo. La depresión formada entre dos elementos de carga cilíndricos que están apoyados con sus ojos hori-zontales y paralelos uno contra el otro.

Vehículo con ruedas replegadas atrás. (1) Remolque o semirremolque fabricado en enero 26, 1998 o después cuyo eje extremo trasero está fijo en forma permanente y ubicado de modo que la superficie extrema trasera de los neumáticos (del tamaño recomendado por el fabricante del vehículo para el eje trasero) no supere los 305 mm (12") hacia adelante del plano vertical transversal tangente a la extremidad trasera del vehículo.
(2) Automotor no descrito en el párrafo (1) de esta definición cuyo eje extremo trasero está fijo en forma permanente y ubicado de modo que la superficie extrema trasera de los neumáticos (del tamaño recomendado por el fabricante del vehículo para el eje trasero) no supere los 610 mm (24") hacia adelante del plano vertical transversal tangente a la extremidad trasera del vehículo.
Ancho de una casa fabricada. El ancho exterior mayor en el modo en viaje, incluyendo cualquier saliente que contenga espacio interior. El ancho no incluye recuadros de ventanas, salientes de techo, sobresalientes o aleros debajo de los cuales no haya espacio interior.
Límite de carga de trabajo (LCT). La carga máx-ima que se puede aplicar a un componente del sistema de aseguramiento de una carga durante el servicio nor-mal, habitualmente asignada por el fabricante del com-ponente.
[63 RF, 8330-8339, feb. 18, 1998; 64 RF, 47707, septiembre 1, 1999; 67 RF, 61224-61225, sep. 27, 2002]

§393.7 Materia incorporada por referencia.

(a) **Incorporación por referencia.** El capítulo 393 incluye referencias a determinada materia o materiales, según se enumera en el párrafo (b) de este artículo. El texto de los materiales no se incluye en las reglamenta-ciones del capítulo 393. En este documento, los materi-ales forman parte de las reglamentaciones del capítulo 393. El Director del Registro Federal aprobó los materi-ales incorporados por referencia de acuerdo con 5 Cód. EE.UU. 552(a) y 1 CRF, capítulo 51. En el caso de los materiales sujetos a modificaciones, sólo se incorpora la versión específica aprobada por el Director del Registro Federal y especificada en la reglamentación. El material se incorpora según existe a la fecha de la aprobación y se publicará un aviso sobre cualquier modificación de estos materiales en el Registro Federal.
(b) **Materia o materiales a los que se refiere el capítulo 393.** La materia o materiales enumerados en este párrafo se incorporan por referencia en los artículos correspondientes que se citan.
(1) Highway Emergency Signals, Fourth Edition, Underwriters Laboratories, Inc., UL No. 912, jul. 30, 1979 (con una enmienda fechada en noviembre 9, 1981). incorporación por referencia aprobada por §393.95(j).
(2) Standard Specification for Strapping, Flat Steel and Seals, American Society for Testing and Materials (ASTM). D3953-97, febrero 1998, incorporación por ref-erencia aprobada por §393.104(e).
(3) Welded Steel Chain Specifications, National Association of Chain Manufacturers, noviembre 15, 1999, incorporación por referencia aprobada por §393.104(e).
(4) Recommended Standard Specification for Syn-thetic Web Tiedowns, Web Sling and Tiedown Associa-tion, WSTDA-T1, 1998, incorporación por referencia aprobada por §393.104(e).
(5) Wire Rope Users Manual, 2nd Edition, Wire Rope Technical Board, noviembre 1985, incorporación por ref-erencia aprobada por §393.104(e).
(6) Normas de soga del Instituto de Cordaje aproba-dos para su incorporación a §393.104(e):
(i) PETRS-2, Polyester Fiber Rope, 3-Strand and 8-Strand Constructions, enero 1993;
(ii) PPRS-2, Polypropylene Fiber Rope, 3-Strand and 8-Strand Constructions, agosto 1992;
(iii) CRS-1, Polyester/Polypropylene Composite Rope Specifications, Three-Strand and Eight-Strand Stan-dard Construction, mayo 1979;
(iv) NRS-1, Nylon Rope Specifications, Three-Strand and Eight- Strand Standard Construction, mayo 1979 y
(v) C-1, Double Braided Nylon Rope Specifications DBN, enero 1984.
(c) **Disponibilidad.** Los materiales incorporados por referencia están disponibles de la manera siguiente:
(1) Normas de Underwriters Laboratories, Inc.Se puede solicitar información y copias escribiendo a: Underwriters Laboratories, Inc., 333 Pfingsten Road, Northbrook, Illinois 60062.
(2) Especificaciones de la Sociedad Americana para Pruebas y Materiales. Se puede solicitar información y copias escribiendo a: American Society for Testing and Materials, 100 Barr Harbor Drive, West Conshohocken, Pennsylvania 19428-2959.
(3) Especificaciones de la Asociación Nacional de Fabricantes de Cadenas. Se puede solicitar infor-mación y copias escribiendo a: National Association of Chain Manufacturers, P.O. Box 22681, Lehigh Valley, Pennsylvania 18002-2681.
(4) Especificaciones de la Asociación de Eslingas de Tejido y Amarres. Se puede solicitar información y copias escribiendo a: Web Sling and Tiedown Associa-tion, Inc., 5024-R Campbell Boulevard, Baltimore, Maryland 21236-5974.
(5) Manuales de la Junta Técnica de Soga de Alam-bre. Se puede solicitar información y copias escribiendo a: Wire Rope Technical Committee, P.O. Box 849, Stevensville, Maryland 21666.
(6) Normas del Instituto de Cordaje. Se puede solici-tar información y copias escribiendo a: Cordage Insti-tute, 350 Lincoln Street, 115, Hingham, Massachusetts 02043.
(7)-(9) [Reservado].
(10) Todos los materiales incorporados por referencia están disponibles para su inspección en:
(i) The Federal Motor Carrier Safety Administra-tion, Office of Bus and Truck Standards and Opera-tions, 400 Seventh Street, SW., Washington, DC 20590 y
(ii) The Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, Suite 700, Washington, DC.
[59 RF 34712, julio 6, 1994, según enmienda en 59 RF 34718, julio 6, 1994; 67 RF, 61225, sep. 27, 2002]

Sección B — Dispositivos de iluminación, reflectores y equipos eléctricos

§393.9 Lámparas que deben funcionar.
Todas las lámparas requeridas por esta sección se deben poder hacer funcionar en todo momento.
[47 FR, 47837, oct. 28, 1982]

§393.11 Dispositivos de iluminación y reflectores.
La tabla 1 que aparece a continuación estipula el color y la posición requeridos y los dispositivos de ilumi-nación requeridos por tipo de automotor comercial.

Inmediatamente después de la tabla 1 se presentan dia-gramas que ilustran las ubicaciones de los dispositivos de iluminación y reflectores, por tipo y medida de auto-motor comercial. Todos los dispositivos de iluminación en automotores puestos en funcionamiento después de marzo 7, 1989 deben cumplir con los requisitos de 49 CRF 571.108 vigente al momento de fabricación del vehículo. Los automotores puestos en funcionamiento en marzo 7, 1989 o antes deben cumplir con los requisi-tos de este subtítulo o con el capítulo 571 de este libro vigente al momento de la fabricación.

Tabla 1 – Equipos de iluminacion requeridos en vehiculos comerciales

Elemento en el vehiculo	Cantidad	Color	Ubicacion	Posicion	Altura por encima de la superficie del camino en pulgadas medida desde el centro de la lampara con el peso en orden de marcha	Dispositivos de ilumniacion requeridos / vehiculos
Lamparas delanteras	Al menos 2	Blanca	Delantera	En la parte delantera a la misma altura, un numero igual a cada lado de la linea central vertical con la mayor separacion possible.	No menos de 22 ni mas de 54	A, B, C
Senal de giro (delantera) consulte las notas al pie N 2y 12	2	Ambar	En o cerca de la parte delantera	A cada lado de la linea central vertical a la misma altura y lo mas separadas possible.	No menos de 15 ni mas de 83	A, B, C
Lampara de identification (delantera) nota al pie N 1	3	Ambar	Delantera	Montada sobre la linea central vertical del vehiculo o la linea central vertical de la cabina si esta difiere de la del vehiculo.	Las tres al mismo nivel lo mas cerca possible a la parte superior del vehiculo con los centros de las lamparas espaciados no menos de 6” (15, 24 cm) ni mas de 12” (30, 48 cm)	B, C
Lampara trasera, consulte las notas al pie N 5 y 11	2	Roja	Trasera	Una lampara a cada lado de la linea central vertical a la misma altura y lo mas separadas possible.	Ambas al mismo nivel entr 15 y 72	A, B, C, D, E, F, G, H
Lampara de freno, consulte las notas al pie N 5 y 13	2	Roja	Trasera	Una lampara a cada lado de la linea central vertical a la misma altura y lo mas separadas possible.	Ambas al mismo nivel entr 15 y 72	A, B, C, D, E, F, G
Lamparas de medidas maximas, consulte las notas al pie N 9, 10 y 15	2	Ambar	Una a cada lado de la parte delantera	Una a cada lado de la linea central vertical para indicar el ancho.	Ambas al mismo nivel tan alto como sea possible.	B, C, D, G, H
Lamparas de medidas maximas, consulte las notas al pie N 9, 10 y 15	2	Roja	Una a cada lado de la parte dtrasera	Una a cada lado de la linea central vertical para indicar el ancho general.	Ambas al mismo nivel tan alto como sea possible.	B, D, G, H
Lampara marcadora lateral intermedia	2	Ambar	Una a cada lado	En o cerca del punto medio entre las lamparas marcadoras laterals delantera y trasera. Si mide mas de 30’ (9, 14 m) de largo.	No menos de 15	A, B, D, F, G
Reflector de reflejo intermedio (lateral)	2	Ambar	Una a cada lado	En o cerca del punto medio entre los reflectors laterals delantero y trasero. Si mide mas de 30’ (9, 14 m) de largo.	Entre 15 y 60	A, B D, F, G
Reflector de reflejo (trasero), consulte las notas al pie N 5, 6 y 8	2	Roja	Trasera	Una a cada lado de la linea central vertical lo mas separadas possible.	Ambas al mismo nivel, entre 15 y 60	A, B, C, D, E, F, G

Reflector de reflejo (lateral trasero), nota al pie N 4	2	Roja	Una a cada lado (parte trasera)	Lo mas atras possible.	Ambas al mismo nivel, entre 15 y 60	A, B, D, F, G
Reflector de reflejo (lateral delantero)	2	Ambar	Una a cada lado (parte delantera)	Lo mas adelante possible.	Entre 15 y 60	A, B, C, D, F, G
Lampara trasera de la placa de matricula, consulte la nota al pie N 11	1	Blanca	En la placa de matricula trasera	Para iluminar la placa desde arriba o los costados.	Ningun requisito	A, B, C, D, F, G
Lampara marcadora lateral (delantera)	2	Ambar	Una cada lado	Lo mas adelante possible.	No menos de 15	A, B, C, D, F
Lampara marcadora lateral (trasera), consulte las notas al pie N 4 y 8	2	Roja	Una cada lado	Lo mas atras possible.	No menos de 15 y en la parte trasera del remolque no mas de 60	A, B, D, F, G
Senal de giro (trasera), consulte las notas al pie N 5 y 12	2	Ambar o roja	Trasera	Una a cada lado de la linea central vertical lo mas separadas possible.	Ambas al mismo nivel, entre 15 y 83	A, B, C, D, E, F, G
Lampara de identification (trasera), consulte las notas al pie N 3, 7 y 15	3	Roja	Trasera	Una lo mas cerca possible a la linea central vertical. Una a cada lado con lost centros de las lamparas espaciados no menos de 6” (15, 24 cm) ni mas de 12” (30, 48 cm).	Las tres al mismo nivel lo mas cerca possible de la parte superior del vehiculo	B, D, G
Lamparas intermitentes de advertencia de peligro vehicular, consulte la nota al pie N 12	2	Ambar	Delantera	Una a cada lado de lo linea central vertical lo mas separadas possible.	Ambas al mismo nivel, entre 15 y 83	A, B, C, D, E, F, G
Lamparas intermitentes de advertencia de peligro vehicular, consulte la nota al pie N 12	2	Ambar o roja	Trasera			
Lampara de retroceso, consulte la nota al pie N 14	1	Blanca	Trasera	Trasera	Ningun requisto	A, B, C
Lampara de estacionamiento	2	Ambar o blanca	Delantera	Una a cada lado de la linea central vertical lo mas separadas possible.	Ambas al mismo nivel, entre 15 y 72	A

*Iluminación requerida por tipo de vehículo comercial según se muestra en la última columna de la tabla.
A. Ómnibus y camiones pequeños de menos de 80" de ancho general.
B. Ómnibus y camiones de 80" o más de ancho general.
C. Tractores de camión.
D. Semirremolques grandes y remolques completos de 80" o más de ancho general excepto carretillas de conversión.
E. Carretilla de conversión.
F. Semirremolques y remolques completos pequeños de menos de 80" (2,03 m) de ancho general.
G. Remolques de poste.
H. Cargas salientes.
Las lámparas y reflectores se pueden combinar según lo permitido en los párrafos 393.22 y S4.4 de 49 CRF, 571.108, Combinaciones de equipos.

Nota al pie—1
Las lámparas de identificación se pueden montar en la línea central vertical de la cabina si ésta difiere de la línea central del vehículo, salvo que la cabina no supere las 42" (1,06 m) de ancho en la línea del techo delantera; en este caso, se considerará que una única lámpara en el centro de la cabina cumple con los requisitos referidos a las lámparas de identificación. Ninguna parte de las lámparas de identificación ni sus montajes se puede extender por debajo de la parte superior del parabrisas del vehículo.
Nota al pie—2
Salvo que las lámparas de giro delanteras estén construidas de esta manera (doble faz) y ubicadas para ser visibles a los conductores que pasan, se requieren dos señales de giro en la parte trasera del tractor del camión, una de cada lado lo más separadas posible.
Nota al pie—3
No es necesario que las lámparas de identificación sean visibles o se enciendan si un vehículo de la misma combinación las oculta.

Nota al pie—4

Todo vehículo semirremolque o remolque completo fabricado en marzo 1, 1979 o después debe estar equipado con lámparas marcadoras laterales traseras a una altura de no menos de 15" (381 mm) ni más de 60" (1524 mm) por encima de la superficie del camino, medido desde el centro de la lámpara con el peso en orden de marcha. Las lámparas marcadoras laterales traseras deben ser visibles en los espejos retrovisores del vehículo cuando el remolque esté avanzando el línea recta.

Nota al pie—5

A los fines de estas reglamentaciones, cada carretilla de conversión se equipará con una lámpara de freno, una trasera y dos reflectores en la parte trasera a cada lado cuando sea remolcada sola por otro vehículo. Cada carretilla de conversión se equipará con señales de giro en la parte trasera si oculta las señales de giro del vehículo remolcador cuando sea remolcada sola por otro vehículo.

Nota al pie—6

Los remolques de poste tendrán dos reflectores, uno a cada lado, colocados para indicar el ancho extremo del remolque.

Nota al pie—7

Los remolques de poste pueden tener tres lámparas de identificación montadas en la línea central vertical de la parte trasera de la cabina del tractor del camión que arrastra al remolque de poste y más altas que la carga que se transporta, en lugar de las tres lámparas de identificación montadas en la línea central vertical del remolque.

Nota al pie—8

Los remolques de poste tendrán en el soporte extremo trasero de la carga una lámpara marcadora de combinación o dos lámparas simples que se vean ámbar en el frente y rojas en la parte de atrás y el costado, montadas a cada lado para indicar el ancho máximo del remolque de poste, y un reflector rojo a cada lado del soporte extremo trasero para la carga.

Nota al pie—9

Todo automotor que transporte una carga que se supere en más de 4" (10,16 cm) el ancho del automotor o que tenga salientes que superen la parte trasera de dichos vehículos, se equiparán con las siguientes lámparas además de las otras lámparas requeridas para marcar las cargas

Cargas que sobresalgan más de 4" (10,16 cm) a los costados de automotores:

(1) El borde de más adelante de la carga que sobresale en su extremidad más externa se marcará con una lámpara ámbar visible desde la parte delantera y ambos lados.

(2) El borde de más atrás de la carga que sobresale en su extremidad más externa se marcará con una lámpara roja visible desde la parte trasera y el costado.

(3) Si alguna porción de la carga que sobresale se extiende más allá del borde de más adelante y del de más atrás, se marcará con una lámpara ámbar visible desde la parte delantera, ambos lados y la parte trasera.

(4) Si la carga que sobresale no mide más de 3 pies (0,91 m) desde la parte de adelante hasta la de atrás, se marcará con una lámpara ámbar visible desde la parte delantera, ambos lados y la parte trasera, salvo en el caso de que la parte saliente esté en la parte trasera o cerca de ella, en cuyo caso se marcará con una lámpara roja visible desde la parte delantera, el costado y la parte trasera.

Nota al pie—10

Salientes que superen la parte trasera de automotores. Los automotores que transporten cargas que superen en más de 4 pies (1,22 m) la parte trasera del automotor o que tengan tableros o puertas traseras que superen en más de 4 pies (1,22 m) al cuerpo, tendrán las salientes marcadas de la manera siguiente:

(1) A cada lado de la carga saliente, una lámpara roja, visible desde el costado, ubicada como para indicar el máximo sobresaliente.

(2) En la parte posterior de la carga saliente, dos lámparas rojas, visibles desde la parte trasera, una a cada lado, y dos reflectores rojos visibles desde la parte trasera, uno a cada lado, ubicados como para indicar el ancho máximo.

Nota al pie—11

Estarán encendidas cuando las lámparas delanteras del tractor estén encendidas.

Nota al pie—12

Todos los ómnibus, camiones y tractores de camiones se equiparán con un sistema de señales que, además de señalar movimientos de giro, tendrán un conmutador o combinación de conmutadores que harán que las dos señales de giro delanteras y las dos traseras destellen simultáneamente como advertencia de señal de tránsito vehicular, requerido por §392.22(a). El sistema deberá poder destellar simultáneamente con la ignición encendida o apagada.

Nota al pie—13

Se accionarán al aplicarse los frenos de servicio.

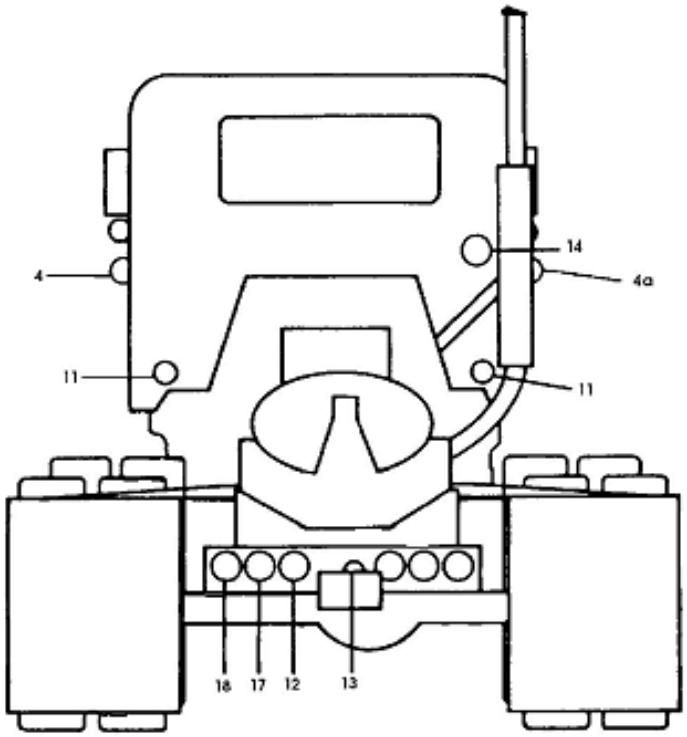
Nota al pie—14

Se requiere que funcione una lámpara de retroceso cuando un ómnibus, camión o tractor de camión esté en reversa.

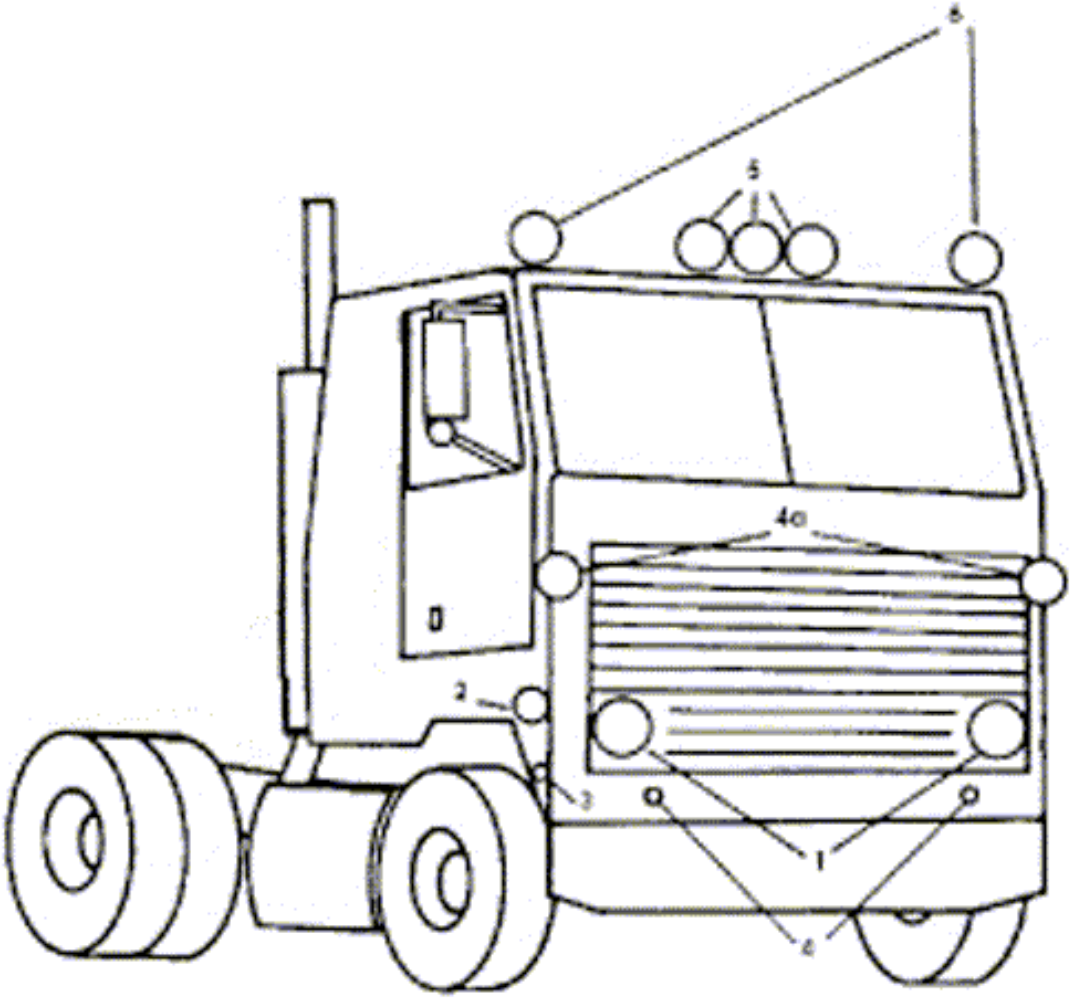
Nota al pie—15

Cuando las lámparas de identificación se montan en la altura extrema de un vehículo, no es necesario que las lámparas de medidas máximas traseras cumplan el requisito de estar colocadas lo más cerca posible de la parte superior del vehículo.

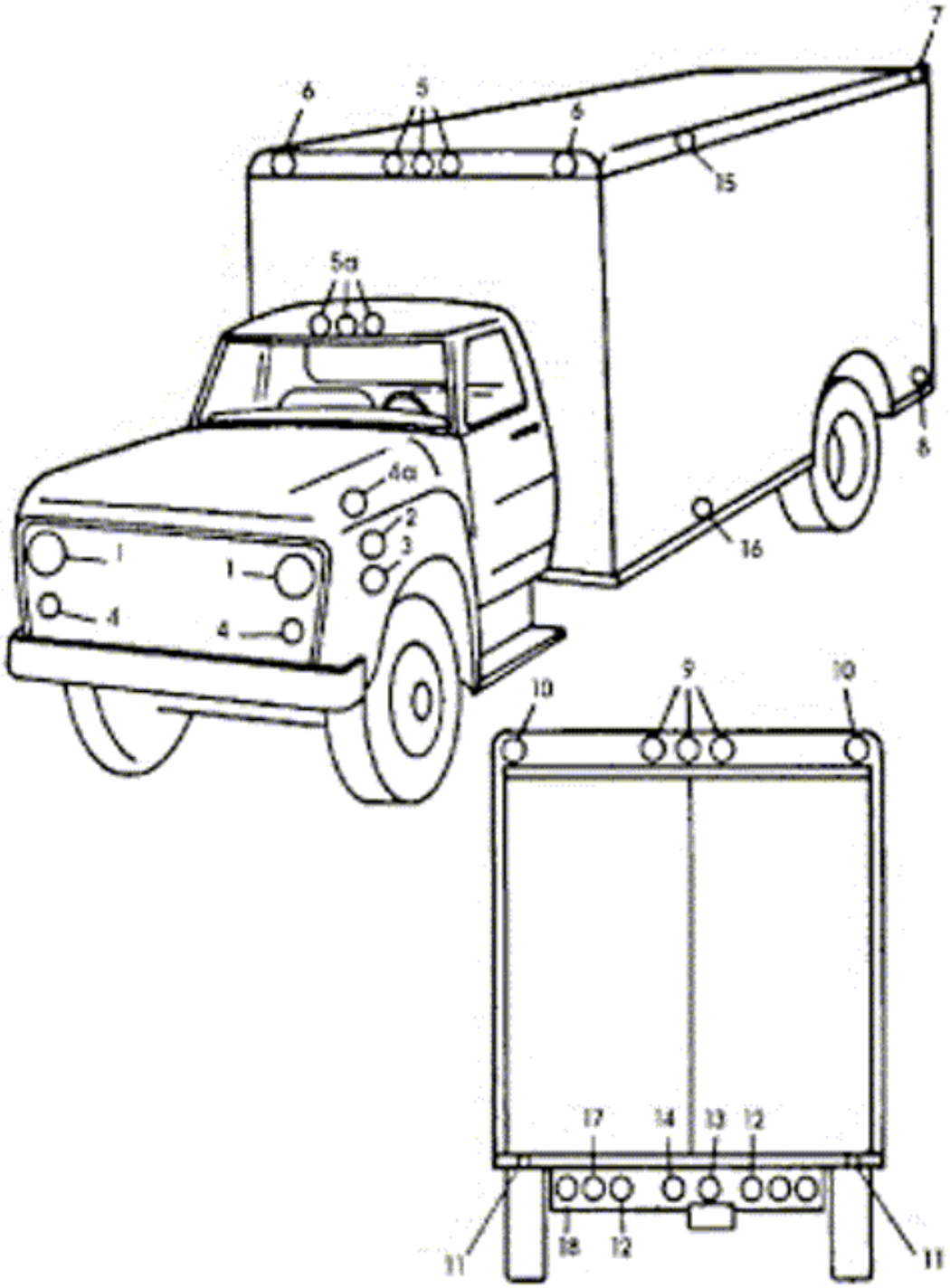
Vista trasera de un tractor de camion



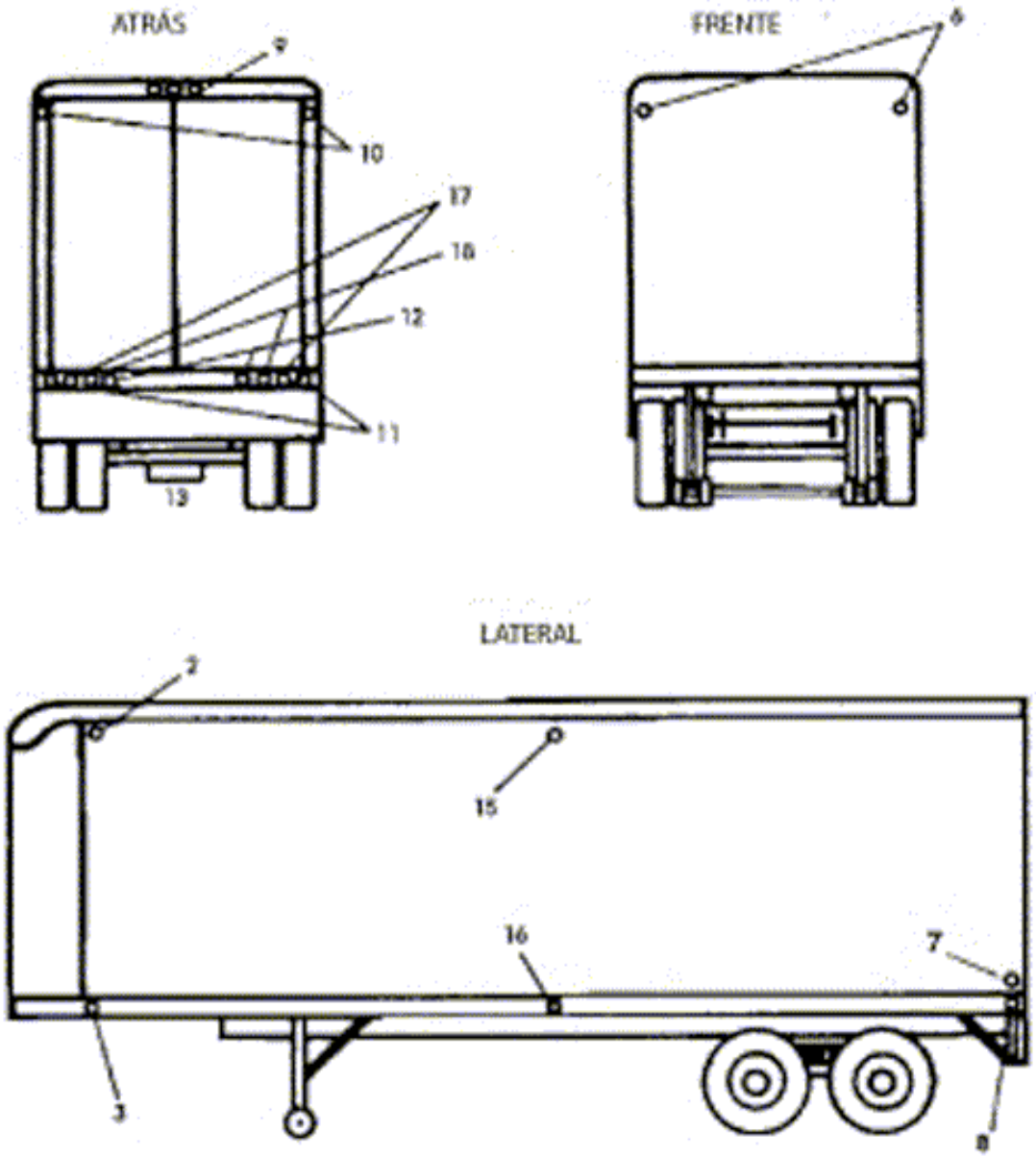
Vista delantera y lateral de un tractor de camión



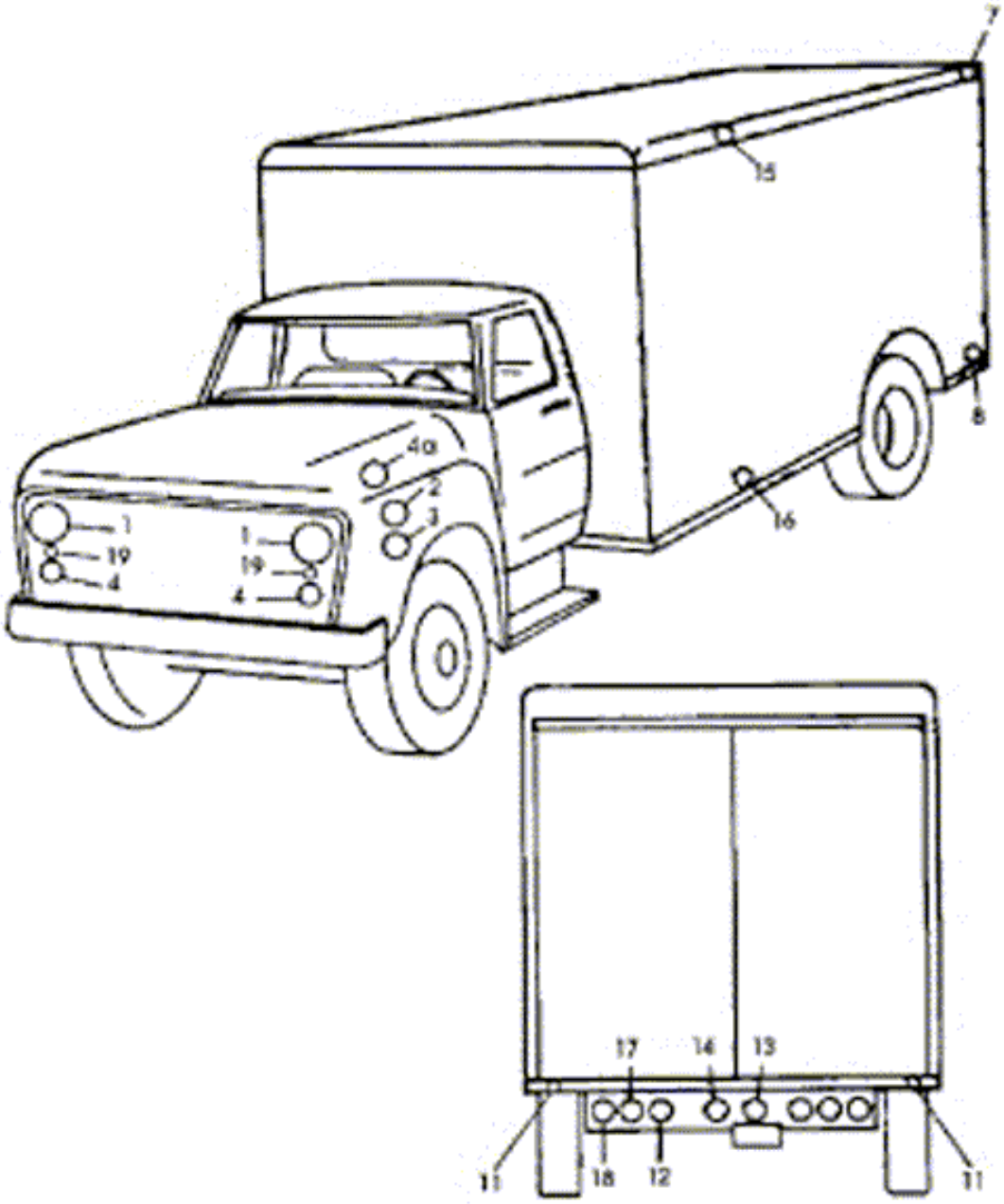
Más de 80" (2,03 m)



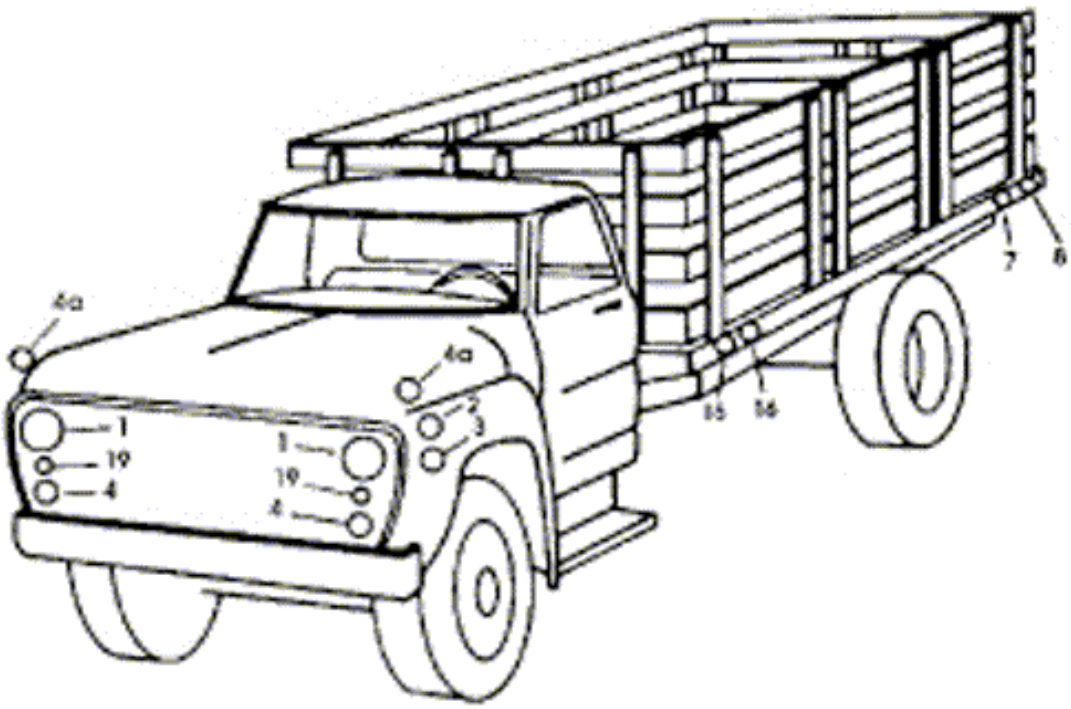
Remolques grandes

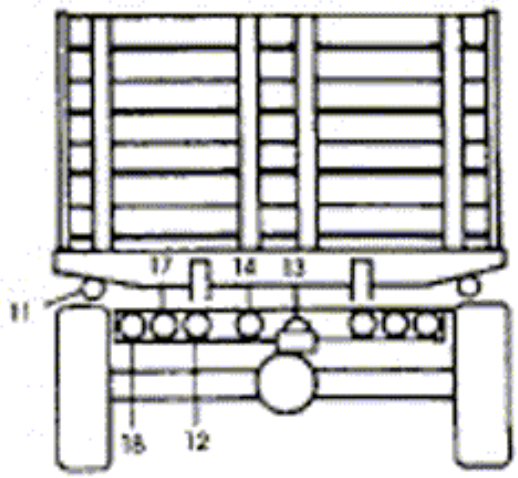


Menos de 80" (2,03 m)

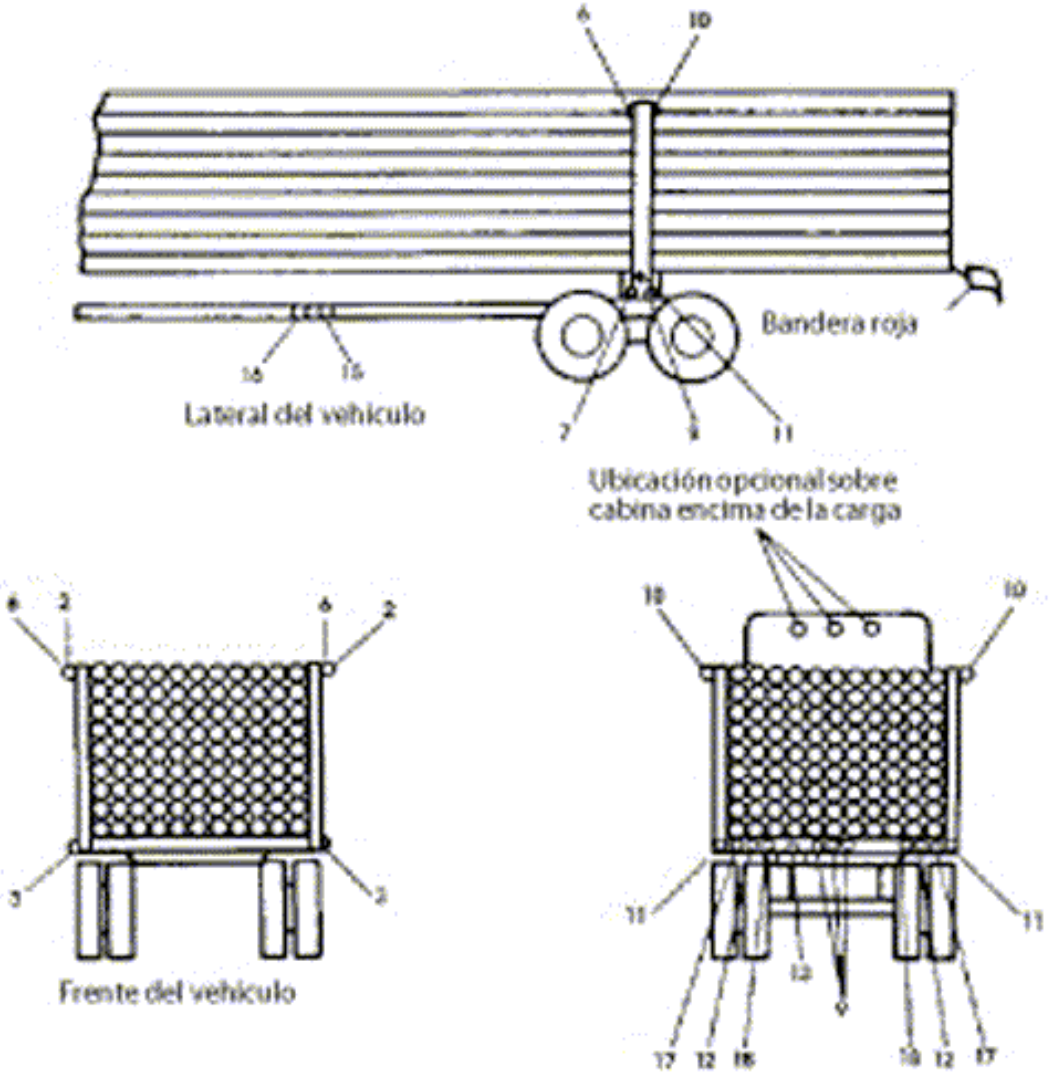


Menos de 80" (2,03 m)



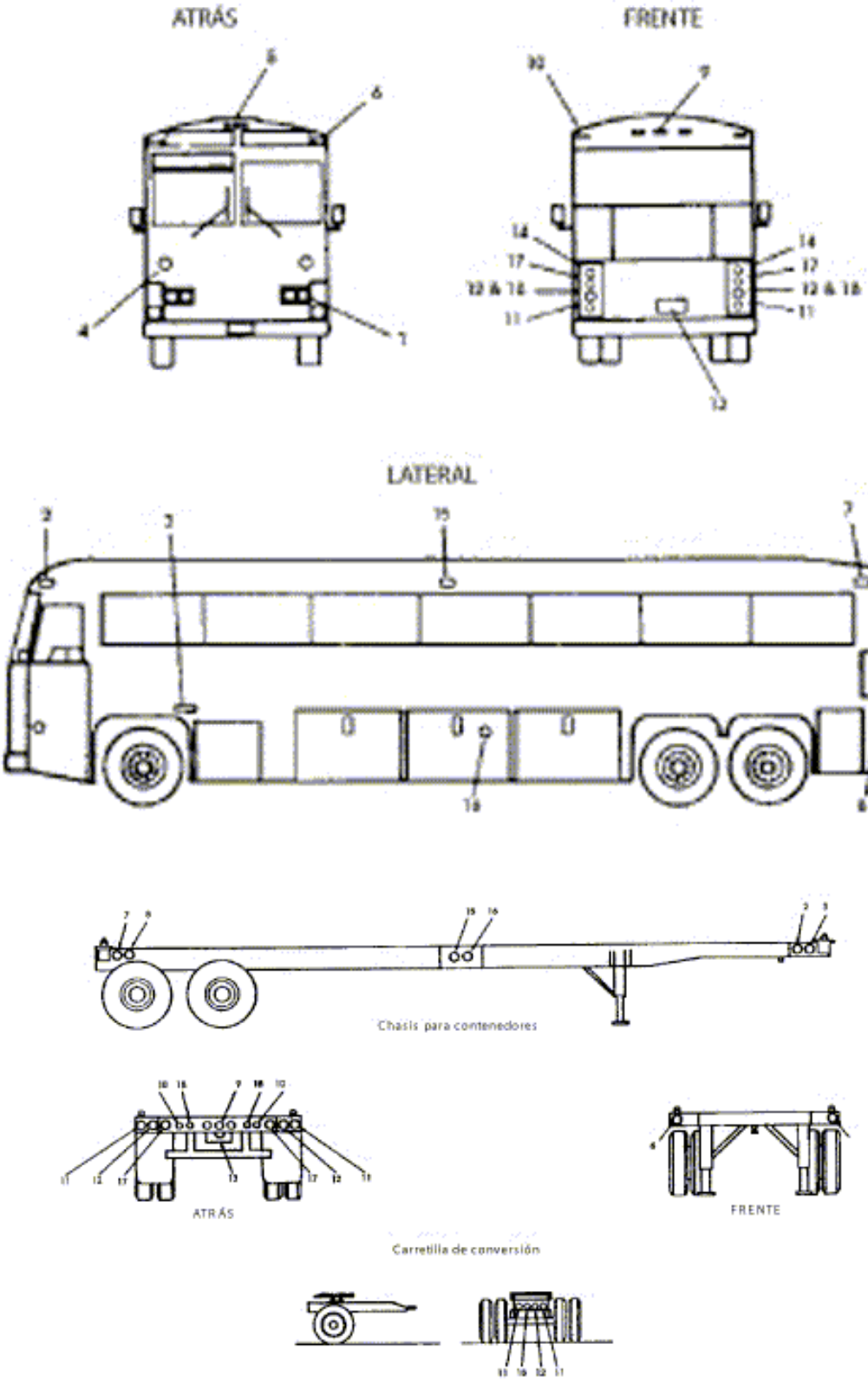


Remolques de poste con vehículos de todos los anchos



Chasis para contenedores

Ómnibus grande



Leyenda (usada en las ilustraciones)

1. Lámparas delanteras (2) -Blancas (4 opcionales)
2. Lámparas marcadoras laterales. Delanteras (2) - Ámbar
3. Reflectores laterales. Delanteros (2) - Ámbar
4. Lámparas de señal de giro. Delanteras (2) - Ámbar

4a. Lámparas de señal de giro. Delanteras (2) - Ámbar (ubicación opcional)

5. Lámparas de identificación. Delanteras (3) - Ámbar
5a. Lámparas de identificación. Delanteras (3) -Ámbar (ubicación opcional)
6. Lámparas de medidas máximas. Delanteras (2) - Ámbar
7. Lámparas marcadoras laterales. Traseras (2) - Rojas
8. Reflectores laterales. Traseros (2) - Rojos
9. Lámparas de identificación. Traseras (3) - Rojas
10. Lámparas de medidas máximas. Traseras (2) - Rojas
11. Reflectores traseros (2) - Rojos
12. Lámparas de freno. Traseras (2) - Rojas
13. Lámpara de la placa de matrícula. Trasera (1) - Blanca
14. Lámpara de retroceso. Trasera (1) - Blanca (ubicación opcional siempre y cuando se cumplan los requisitos opcionales)
15. Lámparas marcadoras laterales. Intermedias (2) - Ámbar (si el vehículo mide 30' o más de largo general)
16. Reflectores laterales. Intermedias (2) - Ámbar (si el vehículo mide 30' (9,14 m) o más de largo general)
17. Lámparas de señal de giro. Traseras (2) - Ámbar o rojas
18. Lámparas traseras. Traseras (2) - Rojas
19. Lámparas de estacionamiento. Delanteras (2) - Ámbar o blancas

[53 RF, 49385, dic. 7, 1988]

§393.13 Reflectores con revestimiento retrorre-flectivo y de reflejo, requisitos para semirre-molques y remolques fabricados antes de diciembre 1, 1993.

(a) **Campo de aplicación.** Todos los remolques y semirremolques fabricados antes de diciembre 1, 1993 que tengan un ancho general de 2032 mm (80") o más y un índice de peso bruto del vehículo de 4536 Kg. (10.001 lbs) o más, excepto semirremolques que se fab-riquen exclusivamente para ser usados como oficinas o casas, los remolques de poste (según se definen en el Art. 390.5) y los remolques transportados en operativos de conducción y remolque, deben equiparse con revestimiento retrorreflectivo o una serie de reflectores de reflejo que cumplan con los requisitos de este artículo. Los autotransportistas que utilicen remolques que no sean chasis contenedores (según los define el Art. 393.5). tienen que cumplir los requisitos de este artículo hasta junio 1, 2001. Los autotransportistas que utilicen chasis contenedores tienen que cumplir los req-uisitos de este artículo hasta diciembre 1, 2001.

(b) **Revestimiento retrorreflectivo y reflectores de reflejo.** Se alienta a los autotransportistas a acondi-cionar sus remolques con un sistema de visibilidad que cumpla con todos los requisitos pertinentes a los remolques fabricados en diciembre 1, 1993 o después, incluyendo el uso de revestimiento retrorreflectivo y reflectores de reflejo en un diseño rojo y blanco (consulte la Norma Federal de Seguridad para los Automotores (FMVSS) Nº 108 (49 CRF, 571.108), S5.7, Sistemas de visibilidad). Los autotransportistas que no acondicionen sus remolques para cumplir con los requisitos de la FMVSS Nº 108 y usen, por ejemplo, un diseño de color alternativo, deben cumplir con el resto de este párrafo y el párrafo (c) o (d) de este artículo. El revestimiento retrorreflectivo y reflectores de reflejo con colores o com-binaciones de colores que no sean rojo y blanco se pueden usar en los costados o en el área inferior trasera del semirremolque o remolque hasta junio 1, 2009. El color o la combinación de colores alternativa debe ser uniforme a lo largo de los lados y el área inferior trasera del remolque. El revestimiento retrorreflectivo y reflec-tores de reflejo del área superior trasera del remolque deben ser blancos y cumplir con los requisitos de la FMVSS Nº 108 (S5.7). No se podrán usar revestimiento retrorreflectivo ni reflectores de reflejo rojos a lo largo de los lados del remolque salvo que se los use como parte de un diseño rojo y blanco. El revestimiento retrorreflec-tivo debe tener un ancho mínimo de 50 mm (2").

(c) **Ubicaciones para el revestimiento retrorre-flectivo.**

(1) **Lados.** El revestimiento retrorreflectivo se apli-cará a cada lado del remolque o semirremolque. Cada tira de revestimiento retrorreflectivo debe ubicarse lo más horizontal posible, comenzando y terminando lo más cerca posible de las partes delantera y trasera. No es necesario que la tira sea ininterrumpida pero la suma del largo de todos los segmentos debe ser al menos la mitad del largo del remolque y los espacios entre los segmentos de la tira se deben distribuir lo más parejo posible. La línea central de cada tira de revestimiento retrorreflectivo debe estar entre 375 mm (15") y 1525 mm (60") por encima de la superficie del camino medidos con el remolque vacío o descargado o lo más próximo posible a esta área. Si fuera necesario eliminar cabezas de remaches u otras obstrucciones similares, el revestimiento retrorreflectivo de 50 mm (2") de ancho se puede separar en dos tiras de 25 mm (1") de ancho del mismo largo y color, con un espacio de separación de hasta 25 mm (1").

(2) **Área inferior trasera.** La parte trasera de cada remolque y semirremolque se debe equipar con revestimiento retrorrefl ectivo. Cada tira de revestimiento retrorreflectivo debe ubicarse lo más hor-izontal posible, extendiéndose por todo el ancho del remolque, comenzando y terminando lo más cerca posible de los bordes extremos. La línea central de cada tira de revestimiento retrorreflectivo debe estar entre 375 mm (15") y 1525 mm (60") por encima de la superfi-cie del camino medidos con el remolque vacío o descar-gado o lo más próximo posible a esta área.

(3) **Área superior trasera.** Se debe ubicar dos pares de tiras blancas de revestimiento retrorreflectivo, cada uno con tiras de 300 mm (12") de largo en sentido horizontal y vertical sobre las esquinas superiores dere-cha e izquierda de la parte trasera del cuerpo de cada remolque y semirremolque, lo más cerca de la parte superior del remolque y tan separados como sea posible. Si el perímetro del cuerpo, visto desde la parte trasera, no es cuadrado ni rectangular, las tiras se pueden apli-car a lo largo del perímetro, lo más cerca posible de las áreas extremas superior y exterior de la parte trasera del cuerpo en los lados izquierdo y derecho.

(d) **Ubicaciones para los reflectores de reflejo.**

(1) **Lados.** Los reflectores de reflejo se aplicarán a cada lado del remolque o semirremolque. Cada serie de reflectores de reflejo debe ubicarse lo más horizontal posible, comenzando y terminando lo más cerca posible de las partes delantera y trasera. No es necesario que la serie sea ininterrumpida pero la suma del largo de todos los segmentos de la misma debe ser al menos la mitad del largo del remolque y los espacios entre los segmen-tos de la tira se deben distribuir lo más parejo posible. La línea central de cada serie de reflectores de reflejo debe estar entre 375 mm (15") y 1525 mm (60") por encima de la superficie del camino medidos con el remolque vacío o descargado o lo más próximo posible a esta área. El centro de cada reflector no estará a más de 100 mm (4") del centro de cada reflector adyacente en el segmento de la serie. Si los reflectores de reflejo se orga-nizan con un diseño de colores alternados, el largo de los reflectores del primer color debe ser lo más aproximado posible al largo de los reflectores del segundo.

(2) **Área inferior trasera.** La parte trasera de cada remolque y semirremolque se debe equipar con reflec-tores de reflejo. Cada serie de reflectores de reflejo debe ubicarse lo más horizontal posible, extendiéndose por todo el ancho del remolque, comenzando y terminando lo más cerca posible de los bordes extremos. La línea central de cada serie de reflectores de reflejo debe estar entre 375 mm (15") y 1525 mm (60") por encima de la superficie del camino medidos con el remolque vacío o descargado o lo más próximo posible a esta área. El centro de cada reflector no estará a más de 100 mm (4") del centro de cada reflector adyacente en el segmento de la serie.

(3) **Área superior trasera.** Se debe ubicar dos pares de series blancas de reflectores de reflejo, cada uno de 300 mm (12") de largo en sentido horizontal y

vertical sobre las esquinas superiores derecha e izquierda de la parte trasera del cuerpo de cada remolque y semirremolque, lo más cerca de la parte superior del remolque y tan separados como sea posible. Si el perímetro del cuerpo, visto desde la parte trasera, no es cuadrado ni rectangular, las series se pueden aplicar a lo largo del perímetro, lo más cerca posible de las áreas extremas superior y exterior de la parte trasera del cuerpo en los lados izquierdo y derecho. El centro de cada reflector no estará a más de 100 mm (4") del centro de cada reflector adyacente en el segmento de la serie.
[64 RF, 15605, marzo 31, 1999]

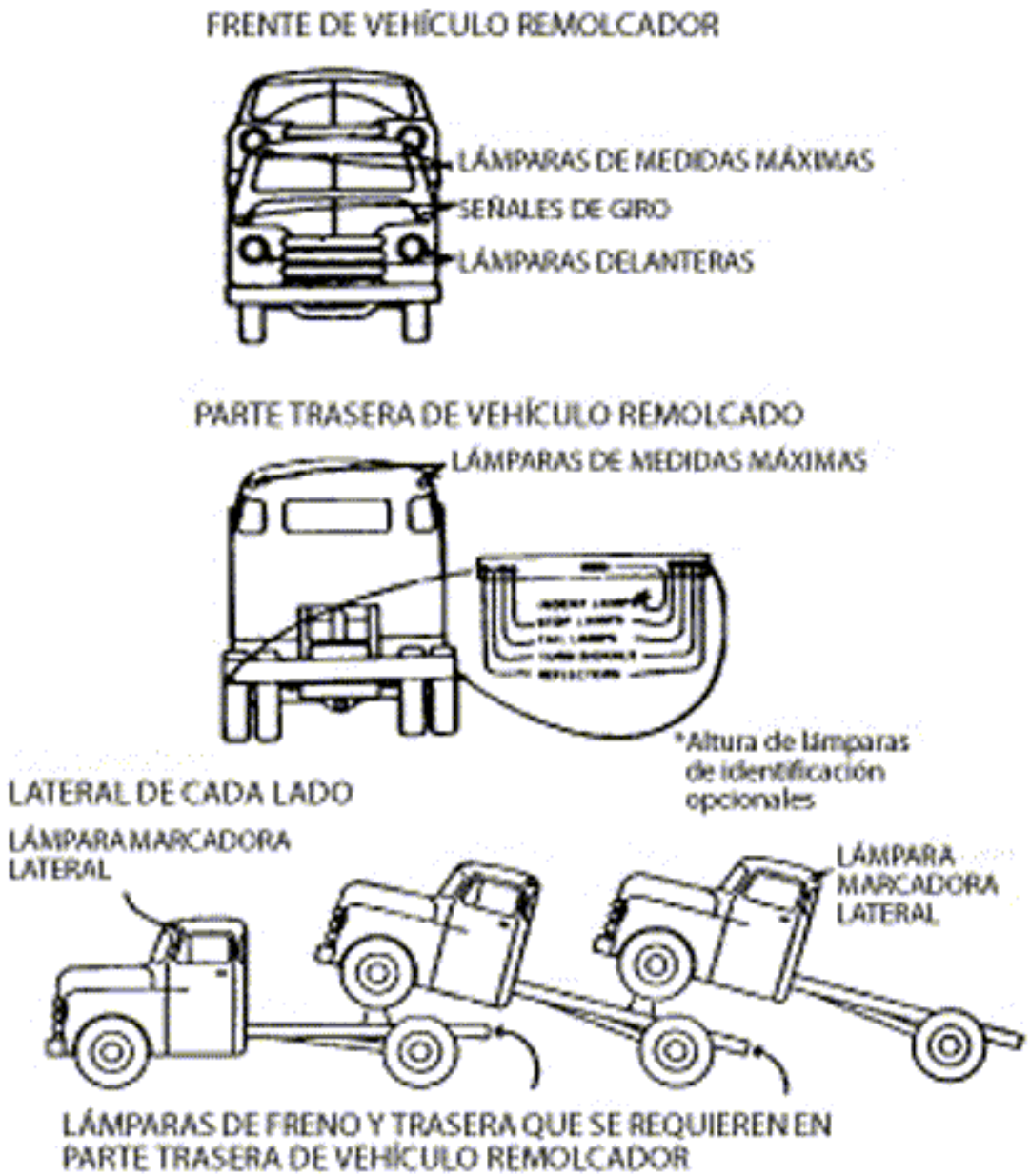
§393.17 Lámparas y reflectores — combinaciones en operativos de conducción y remolque.

Una combinación de automotores que funcionen con movimiento conducido-remolcado se debe equipar con lámparas y reflectores de funcionamiento que cumplan con las normas de este artículo.
(a) El vehículo remolcador debe estar equipado de la siguiente manera:
(1) En la parte delantera, debe haber al menos dos lámparas delanteras, un número igual de cada lado, dos señales de giro, una a cada lado, y dos lámparas de medidas máximas, una a cada lado.
(2) A cada lado debe haber al menos una lámpara marcadora lateral, ubicada cerca de la parte delantera del vehículo.
(3) En la parte trasera debe haber al menos dos lám-paras traseras, una a cada lado, y dos lámparas de freno, una a cada lado.
(b) Salvo según se dispone en el párrafo (c) de este artículo, el último vehículo remolcado de la combinación (incluyendo el vehículo remolcado o una combinación de barra de remolque, el vehículo remolcado de una combi-nación de silla de montar única y el último vehículo remolcado de una combinación de doble o triple silla de montar) o, en el caso de un vehículo totalmente montado en un vehículo de silla de montar, ya sea el vehículo totalmente montado o el último vehículo en silla de montar se debe equipar de la siguiente manera:
(1) A cada lado debe haber al menos una lámpara marcadora lateral, ubicada cerca de la parte trasera del vehículo.
(2) En la parte trasera debe haber al menos dos lám-paras traseras, dos lámparas de freno, dos señales de giro, dos lámparas de medidas máximas y dos reflectores, uno de cada tipo de cada lado. Además, si alguno de los vehículos de la combinación tiene 80" (2,03 m) o más de ancho general, debe haber tres lámparas de identificación en la parte trasera.
(c) Si el vehículo remolcado dentro de una combi-nación es un remolque de estructura móvil, se lo debe equipar de acuerdo con los dispositivos de iluminación siguientes: A los fines de este capítulo, “remolque de estructura móvil" indica un remolque que tiene un techo y paredes, un mínimo de 10 pies de ancho y se puede usar fuera del camino con propósitos habitacionales o comerciales.
(1) Cuando el vehículo se usa de acuerdo con los términos de un permiso especial que prohíbe su funcio-namiento durante los horarios en que se requieren lám-paras encendidas según §392.30, debe tener en la parte trasera—
(i) Dos lámparas de freno, una a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y lo más separadas posible;
(ii) Dos lámparas traseras, una a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y lo más sepa-radas posible;
(iii) Dos reflectores de reflejo rojos, uno a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y lo más separados posible;
(iv) Dos lámparas de señal de giro, una a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y lo más separadas posible;
(2) En todas las demás situaciones, el vehículo debe estar equipado según se especifica en el párrafo (b) de este artículo.
(d) Un vehículo remolcado intermedio en una combi-nación que conste de más de dos vehículos (incluyendo el primer vehículo en silla de montar de una combi-nación de doble silla de montar y el primero y segundo vehículo en silla de montar de una combinación de triple silla de montar) debe tener una lámpara marcador lat-eral a cada lado, ubicada cerca de la parte trasera del vehículo.

(Diagrama de barra de remolque para ilustrar §393.17.)

Las lámparas se pueden combinar según lo permite §393.22(e). El color de los dispositivos exteriores de ilu-minación cumplirá con los requisitos de §393.25 (e). El color de los reflectores cumplirá con los requisitos de §393.26(d).

(Diagrama de silla de montar doble para ilustrar §393.17.)



Las lámparas se pueden combinar según lo permite §393.22. El color de los dispositivos exteriores de ilumi-nación cumplirá con los requisitos de §393.25(e). El color de los reflectores cumplirá con los requisitos de §393.26(d).

(Diagrama de silla de montar simple para ilustrar §393.17.)

Las lámparas se pueden combinar según lo permite §393.22. El color de los dispositivos exteriores de ilumi-nación cumplirá con los requisitos de §393.25(e). El color de los reflectores cumplirá con los requisitos de §393.26(d).

[40 RF, 36126, ago. 19, 1975, según lo enmendado por 47 RF, 47837, oct. 28, 1982]

§393.19 Requisitos para sistemas de señalización de giros.

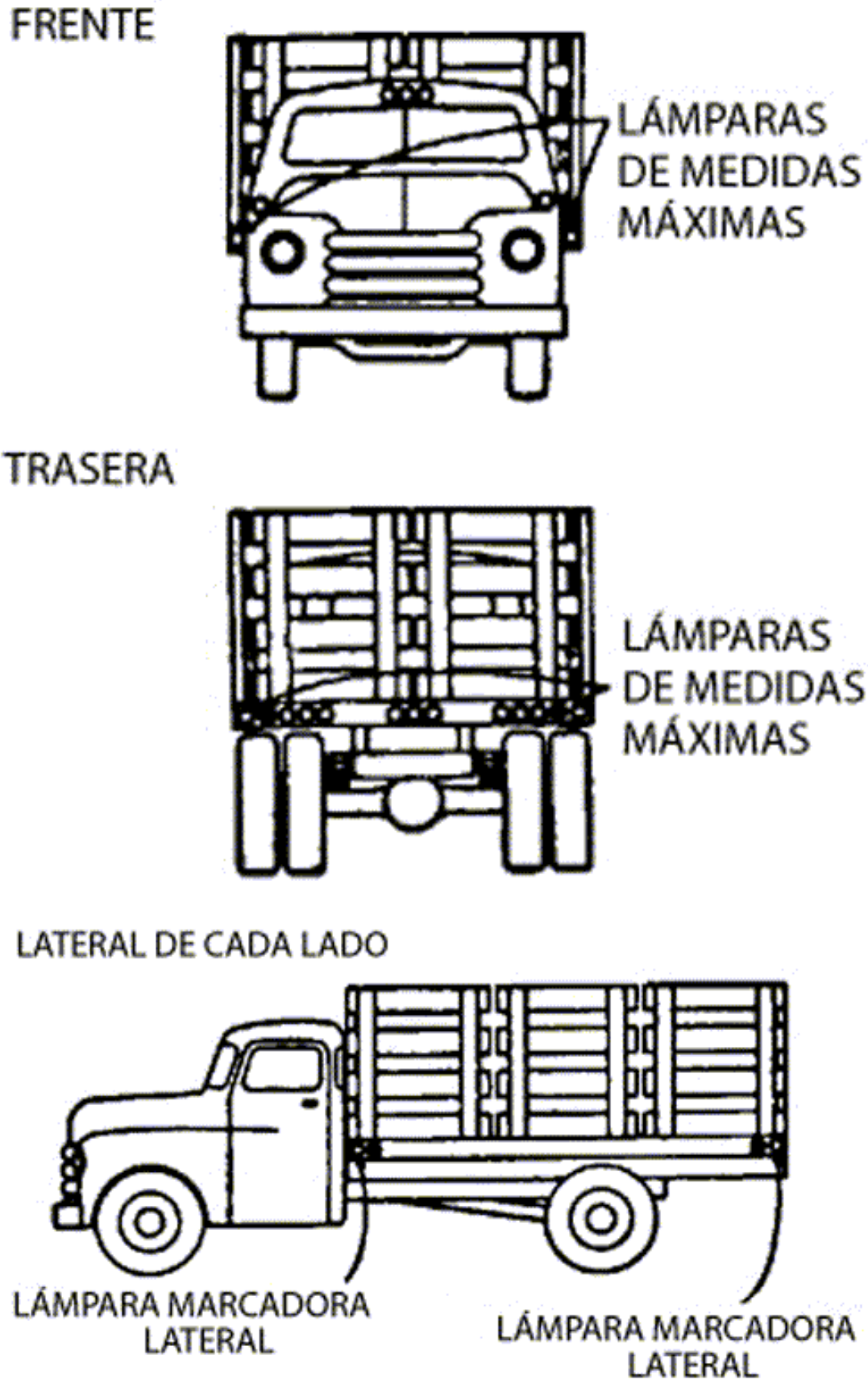
(a) Todos los ómnibus, camiones o tractores de cami-ones se equiparán con un sistema de señalización que, además de señalar movimientos de giro, tendrán un conmutador o combinación de conmutadores que harán que las dos señales de giro delanteras y las dos traseras destellen simultáneamente como advertencia de señal de tránsito vehicular, requerido por §392.22 con la ignición encendida o apagada.
(b) Todo semirremolque y remolque completo se equipará como para que tenga dos señales de giro traseras que destellen simultáneamente con las dos delanteras de un vehículo remolcador como advertencia de señal de tránsito vehicular, según lo requerido por §392.22 (a).
[53 RF, 49397, dic. 7, 1988]

§393.20 Lámparas de medidas máximas para indicar el ancho y altura extremos.

Se deben montar lámparas de medidas máximas para indicar el ancho extremo de un automotor (sin incluir espejos) y tan cerca de la parte superior del mismo como sea posible: Se dispone que cuando las lám-paras de identificación traseras estén montadas en la altura extrema del vehículo, las lámparas de medidas máximas traseras se deben montar a una altura opcio-nal: Y se dispone además que cuando el montaje de lám-paras de medidas máximas delanteras en el punto más alto de un remolque impida que dichas lámparas mar-quen el ancho extremo del remolque, tales lámparas se deben montar a una altura opcional pero deben indicar el ancho extremo del remolque. Las lámparas de medi-das máximas de tractores de camión se ubicarán como para indicar el ancho extremo de la cabina del tractor de camión.

(Diagrama para ilustrar §393.20 para el montaje de lámparas de medida máxima delanteras en tractores de camión con cabinas con litera.)

(Diagrama para ilustrar §393.20 para el montaje de lámparas en vehículos sin parte superior o lados permanentes.)



Las lámparas se pueden combinar según lo permite §393.22. El color de los dispositivos exteriores de ilumi-nación cumplirá con los requisitos de §393.25(e). El color de los reflectores cumplirá con los requisitos de §393.26(d).

[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según lo enmendado por 34 RF, 6851, abr. 24, 1969]

§393.22 Combinación de dispositivos de ilumi-nación y reflectores.

(a) **Combinaciones permitidas.** Salvo lo dispuesto en el párrafo (b) de este artículo, se puede combinar ópticamente dos o más dispositivos de iluminación y reflectores (requeridos o no por las normas de este capítulo) si —
(1) Cada dispositivo de iluminación y reflector cum-ple con las normas correspondientes de este capítulo y
(2) Ni el montaje ni el uso de un dispositivo de ilumi-nación y reflector no requerido haga que el dispositivo o el reflector no guarde coherencia con las normas perti-nentes de este capítulo.
(b) **Combinaciones prohibidas.** (1) Una lámpara de señal de giro no se debe combinar ópticamente con una lámpara delantera ni otro dispositivo o combi-nación de dispositivos de iluminación que produzca mayor intensidad lumínica que la lámpara de señal de giro.
(2) Una lámpara de señal de giro no se debe combi-nar ópticamente con una lámpara de freno salvo que la función de la lámpara de freno se desactive siempre que se activa la función de señal de giro.
(3) Una lámpara de medidas máximas no se debe combinar ópticamente con una lámpara trasera ni una de identificación.
[39 EF 26908, julio 24, 1974]

§393.23 Dispositivos de iluminación que deben ser eléctricos.

Los dispositivos de iluminación deben ser eléctricos, salvo las linternas que queman líquido rojo que se pueden usar en el extremo de postes, caños y escaleras que sobresalen de la parte posterior del automotor.

§393.24 Requisitos para lámparas delanteras y lámparas de iluminación auxiliar del camino.

(a) **Montaje.** Las lámparas delanteras y lámparas de iluminación auxiliar del camino se montarán de manera que los haces de luz se puedan ajustar fácil-mente, tanto en sentido vertical como horizontal y el montaje debe ser tal que el propósito no se vea fácilmente interrumpido por condiciones comunes o servicios.
(b) **Lámparas delanteras requeridas.** Todos los ómnibus, camiones y tractores de camión se equiparán con un sistema de iluminación delantera compuesto al menos de dos lámparas delanteras, sin incluir lámparas para niebla u otras lámparas auxiliares, con un número igual a cada lado del vehículo. El sistema de iluminación delantera brindará una distribución alta y baja de la luz, seleccionable por el conductor.
(c) **Lámparas para niebla, mal tiempo y de ilu-minación auxiliar del camino.** A los fines de este artículo, las lámparas para niebla, mal tiempo y de ilu-minación auxiliar del camino, cuando están instaladas, se consideran parte del sistema de iluminación delantera. Dichas lámparas se pueden usar en lugar de las lámparas delanteras en condiciones que hacen acon-sejable su uso si hubiera al menos una de esas lámparas que cumpla con la norma SAE adecuada[1] para dichas lámparas de cada lado del vehículo.
(d) **Alcance e intensidad.** Las lámparas delanteras se construirán e instalarán como para brindar una iluminación adecuada y confiable y cumplirán con las espe-cificaciones adecuadas estipuladas en las normas SAE[1] para “Lámparas delanteras eléctricas para automo-tores” o “Unidades selladas de lámparas delanteras para automotores”.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 41 RF, 53031, dic. 3, 1976; 53 RF, 49397, dic. 7, 1988]

§393.25 Requisitos para otras lámparas que no sean delanteras.

(a) **Montaje.** Todas las lámparas tendrán montaje permanente y seguro realizado correctamente sobre una pieza permanente del automotor, salvo las lám-paras provisorias de automotores transportados en operativos de conducción y remolque y las lámparas eléctricas provisorias sobre cargas salientes, que no necesitan tener montaje permanente ni sobre una pieza permanente del vehículo. El requisito de tres lámparas de identificación en la línea central de un vehículo se cumplirá con respecto a la ubicación de una lámpara en la línea central y las otras dos a la derecha e izquierda. Todas las lámparas provisorias estarán montadas firmemente.
(b) **Visibilidad.** Todas las lámparas exteriores requeridas se montarán de manera que puedan ser vis-tas desde cualquier distancia entre 500 pies y 50 pies en condiciones atmosféricas claras durante las horas en que es requerido que estén encendidas. La luz de las lámparas delanteras de medidas máximas y las delanteras de identificación será visible hacia adelante, la de las lámparas marcadoras laterales se verá hacia el costado, la de medidas máximas trasera, la de identifi-cación trasera y las lámparas traseras, hacia la parte trasera y la que se proyecta desde las lámparas marca-doras de carga, desde las direcciones requeridas por §393.11. Esto no se interpretará como pertinente para las lámparas que hay en una unidad y quedan ocultas por otra unidad en una combinación de vehículos.
(c) **Especificaciones** Todas las lámparas requeri-das, salvo las ya instaladas en vehículos destinados al transporte en operativos de conducción y remolque, cumplirán con los requisitos adecuados de las normas y/ o las prácticas recomendadas de la SAE según se indica abajo, excepto porque la señalización de lámparas mín-ima requerida en cumplimiento con los requisitos de 1985 será según se especifica en el párrafo (d) de este artículo. Las lámparas marcadoras de carga saliente cumplirán con los requisitos referidos a las lámparas de medidas máximas, marcadoras laterales e identifi-cación. Las señales de giro cumplirán con los requisitos para señales de giro clase A, tipo I, que disponen:

[1]Donde se hace referencia en estas reglamentaciones a las nor-mas de la SAE o a las prácticas recomendadas por la SAE, éstas serán:
(a) Como se encuentran en la edición de 1985 del Manual de la SAE con respecto a las partes y accesorios además de los dis-positivos de iluminación y reflectores.
(b) Cuando se haga referencia en estas reglamentaciones a nor-mas de la SAE o a las prácticas recomendadas por la SAE, serán como se encuentran en la edición de 1985 del Manual de la SAE:
(1) Con respecto a las partes y accesorios además de los dispos-itivos de iluminación y reflectores:
(2) Los dispositivos de iluminación y reflectores de los automo-tores fabricados en marzo 7, 1990 o después cumplirán con la FMVSS 571.108 (49 CRF y 571.108) vigente al momento de la fabricación del vehículo. En el caso de que surja alguna contro-versia entre la FMVSS 571.108 y una norma SAE, prevalecerá la FMVSS 571.108. El “Manual de SAE" y el panfleto Nº TR-34 son publicaciones de SAE, Inc., 400 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096.

(1) Las lámparas en vehículos fabricados antes de julio 1, 1961, excepto las lámparas de reemplazo según se especifica en el párrafo (c)(2) de este artículo, cump-lirán con los requisitos de 1952.

(2) Las lámparas en vehículos fabricados en julio 1, 1961 y después y las lámparas de reemplazo instaladas en diciembre 31, 1961 y después cumplirán con los req-uisitos de 1985.
(3) Las lámparas montadas provisoriamente en vehículos transportados en funciones de movimiento conducido o remolcado en diciembre 31, 1961 y después cumplirán con los requisitos de 1985.
(d) **Certificación y marcas.** Todas las lámparas que deban cumplir con los requisitos de las normas SAE estarán certificadas por el fabricante o proveedor de su cumplimiento mediante marcas que se indican abajo. Las marcas en cada caso serán visibles cuando la lám-para esté en su lugar en el vehículo:
(1) Las lámparas de freno estarán marcadas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre com-ercial y tendrán la marca “SAE-S”.
(2) Las unidades de señal de giro estarán marcadas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre comercial y tendrán la marca “SAE-AI” o “SAE-I”.
(3) Las lámparas traseras estarán marcadas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre com-ercial y tendrán la marca “SAE-T”.
(4) Las lámparas de medida máxima, marcadoras laterales, de identificación y marcadoras de carga saliente, salvo las lámparas de combinación, estarán marcadas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre comercial y tendrán la marca “SAE” o “SAE-P”.
(5) Las lámparas de combinación estarán marcadas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre comercial y tendrán la marca “SAE” seguida de las letras adecuadas que indican las lámparas individuales combinadas. La letra “A”, según se especifica en §393.26 (c), se puede incluir para certificar que un reflector de la combinación cumple con los requisitos adecuados para dicha marca. Si la letra “I” sigue a una “A” inmediata-mente, se entenderá que ambas letras se refieren a una unidad de señal de giro, según lo especificado en el pár-rafo (d)(2) de este artículo. Las lámparas de combi-nación y marcadoras laterales tendrán la marca “SAE-PC”.
(e) **Dispositivos de iluminación que deben tener encendido constante.** Todos los dispositivos de iluminación exteriores deben tener encendido constante salvo las señales de giro en cualquier vehículo, las lám-paras de freno cuando se usan como señales de giro, las lámparas de advertencia en ómnibus escolares cuando funcionan como tales y las lámparas de advertencia en los vehículos de emergencia y servicio autorizados por autoridades estatales o locales y salvo que las lámparas combinadas en la misma cápsula o cubierta con alguna señal de giro se puedan apagar con el mismo interruptor que enciende la señal para que destelle y se puedan volver a encender cuando la señal de giro se apaga. Este párrafo no se interpretará como una prohibición del uso de lámparas de señales intermitentes de advertencia de peligro vehicular según lo requerido por §392.22 o lo permitido por §392.18.
(f) **Funcionamiento de la luz de freno.** Todas las lámparas de freno en cada automotor o combinación de automotores se activarán al aplicar cualquiera de los frenos de servicio, salvo que dicha activación no sea requerida con la activación de la función de emergencia de los frenos del remolque mediante control automático o manual sobre el vehículo remolcador y salvo que las lámparas de freno de un vehículo remolcador no neces-iten ser activadas cuando se aplican los frenos de servi-cio a los vehículos remolcados o vehículos solamente y salvo que no se deba activar ninguna lámpara de freno como tal cuando está en uso como señal de giro o cuando es apagada por el interruptor de la señal de giro según lo dispuesto en el párrafo (e) de este artículo.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 48 RF, 57139, dic. 28, 1983; 53 RF, 49397, dic. 7, 1988]

§393.26 Requisitos para reflectores.

(a) **Montaje.** Todos los reflectores requeridos se montarán sobre el automotor a una altura mínima de 38 cm (15") y máxima de 1,52 m (60") sobre el piso en el cual está parado el automotor, salvo que los reflectores se montarán tan alto como sea posible en automotores construidos de manera tal que el cumplimiento del req-uisito de 38 cm (15") sea impracticable. Se instalarán de manera que desempeñen su función adecuadamente y de manera confiable y, salvo los reflectores provisorios requeridos para los vehículos en operativos de conduc-ción y remolque o en cargas salientes, todos los reflec-tores tendrán montaje permanente y seguro realizado correctamente como para brindar el máximo de estabil-idad y el mínimo de probabilidad de daño. Los reflec-tores requeridos montados adecuadamente de otra manera pueden instalarse con seguridad sobre cintas o correas flexibles siempre y cuando en condiciones de funcionamiento normal reflejen la luz en las direcciones requeridas. Los reflectores requeridos provisorios mon-tados en automotores mientras éstos están en tránsito en una función de movimiento conducido y remolcado deben fijarse firmemente.
(b) **Especificaciones** Todos los reflectores requeri-dos salvo los instalados en vehículos destinados al transporte en operativos de conducción y remolque cum-plirán con la FMVSS 571.108 (49 CRF, 571.108) vigente al momento de fabricación del vehículo o los requisitos de la FMVSS 571.108 actuales.
(c) **Certificación y marcas.** Todos los reflectores que deban cumplir con las especificaciones del párrafo (b) estarán certificadas por el fabricante o proveedor de su cumplimiento mediante marcas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre comercial y las letras “SAE-A”. Las marcas en cada caso serán visibles cuando el reflector esté en su lugar en el vehículo.
(d) **Superficies retroreflectivas.** Se pueden usar superficies retroreflectivas que no sean reflectores requeridos, siempre y cuando:
(1) Los diseños no se parezcan a los signos, luces o dispositivos de control del tránsito, salvo porque se pueden usar tiras de borde recto similares al diseño de una barricada.
(2) Los diseños no tiendan a distorsionar el largo y/o ancho del automotor.
(3) Tales superficies estén al menos a 3" (7,60 cm) de cualquier lámpara o reflector requerido salvo que ten-gan el mismo color que dicha lámpara o reflector.
(4) No se usará color rojo en la parte delantera de ningún automotor, salvo para mostrar marcas o placas requeridas por §177.823 de este libro.
(5) Se pueden usar placas de matrícula retroreflecti-vas requeridas por autoridades estatales o locales.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 35 RF, 3167, feb. 19, 1970; 53 RF, 49397, dic. 7, 1988]

§393.27 Especificaciones de cableado.

(a) El cableado tanto para circuitos de bajo voltaje (tensión) y alto voltaje (tensión) se construirá e insta-lará de manera que cumpla con los requisitos de diseño. El cableado cumplirá o superará, tanto mecánica como eléctricamente, las siguientes normas SAE según se encuentran en la edición de 1985 del Manual de la SAE:
(1) Sistemas de ignición del motor de vehículos com-erciales-SAE J557-Cable de ignición de alta tensión.
(2) Cable de batería de vehículos comerciales-SAE J1127-ene. 80-Cable de batería.
(3) Otros cableados de vehículos comerciales-SAE J1128-Cable principal de baja tensión.
(b) La fuente de energía y el cableado eléctrico ten-drán las dimensiones y características que les permitan brindar el voltaje necesario requerido por el diseño en cumplimiento de la FMVSS 571.108.
(c) Las lámparas tendrán una descarga a tierra ade-cuada.

Nota: Esto no prohibirá el uso del marco u otras partes metáli-cas de un automotor como sistema de descarga a tierra de retorno, siempre y cuando las combinaciones tractor del camión semirremolque/remolque completo tengan conexión eléctrica.

[53 RF, 49397, dic. 7, 1988]

§393.28 Cableado que se debe proteger.

(a) El cableado—
(1) Se instalará de manera que las conexiones queden protegidas de la intemperie, la abrasión, salpic-aduras del camino, grasa, aceite, combustible y raspa-duras.
(2) Estará agrupado, cuando sea posible, y protegido con cinta aisladora, trenzado u otra cubierta capaz de soportar la abrasión severa o estará protegido mediante su inclusión en una vaina o tubo.
(3) Estará correctamente apoyado de manera que se eviten las raspaduras;
(4) No estará ubicado de manera que lo haga proclive a carbonización, sobrecalentamiento o enredos en partes móviles;
(5) No tendrá terminales ni empalmes ubicados por encima del tanque de combustible salvo el cableado y el terminal de envío de combustible y
(6) Estará protegido cuando atraviese orificios en metales por un anillo protector u otro medio o bien el cableado se incluirá en una cubierta protectora.
(b) Todo el sistema de cableado, incluyendo lám-paras, cajas de empalme, cajas receptáculo, conducto y accesorios, debe ser resistente a la intemperie.
(c) Las conexiones colectoras se realizarán por un medio mecánico.
[53 RF, 49397, dic. 7, 1988]

§393.29 Descargas a tierra.

Las conexiones de descarga a tierra de la batería y de retorno de descarga a tierra del remolque de un sistema con descarga a tierra deben ser fácilmente accesibles. Las superficies de contacto de las conexiones eléctricas estarán limpias y libres de óxido, pintura y todo otro revestimiento aislante.

§393.30 Instalación de baterías.

Todo almacenamiento de baterías en cualquier vehículo, salvo que esté en el compartimiento del motor, estará cubierto por una pieza fija del automotor o prote-gido por una cubierta o caja removible. Las cubiertas removibles o cajas serán sólidas y estarán aseguradas con pasadores o atadas. El compartimiento de almace-namiento de la batería y las piezas metálicas adya-centes que se podrían corroer por fugas de la batería estarán pintados con pintura o un revestimiento res-itente al ácido y tendrán aberturas que permitan la buena ventilación y drenaje de la batería. Cada vez que el cable hacia el motor de arranque atraviese un com-partimiento de metal, el cable se protegerá contra la descarga a tierra mediante un buje aislador a prueba de ácido y de agua. Cada vez que una batería y un tanque de combustible estén juntos debajo del asiento del con-ductor, deberán colocarse en compartimientos separa-dos y cada compartimiento tendrá una cubierta, ventilación y drenaje independientes.

§393.31 Dispositivos de protección contra sobre-carga.

(a) La corriente hacia todos los circuitos de baja ten-sión pasará a través de dispositivos de protección contra sobrecargas, salvo que este requisito no será pertinente a circuitos de batería a motor de arranque o de batería a generador, circuitos de control de ignición y motor, circuitos de la corneta, circuitos de la bomba de combus-tible de funcionamiento eléctrico o circuitos de frenos eléctricos.
(b) Los camiones, tractores de camión y ómnibus que cumplan con la definición de automotor comercial y que hayan sido fabricados después de junio 30, 1953 ten-drán dispositivos de protección para los circuitos eléctri-cos organizados de manera que:
(1) El circuito o circuitos de lámparas delanteras no sean afectados por un cortocircuito en ningún otro cir-cuito de iluminación del automotor o
(2) El dispositivo de protección será un interruptor de circuito de sobrecarga de reajuste automático si el circuito de las lámparas delanteras tiene protección en común con otros circuitos.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 53 RF, 49397, dic. 7, 1988]

§393.32 Conexiones eléctricas desmontables.

El cableado eléctrico entre los vehículos remolcadores y remolcados estará contenido en un cable o cables o totalmente dentro de otro dispositivo de protección sóli-damente construido. Todo cableado eléctrico de este tipo será mecánica y eléctricamente adecuado y estará libre de cortocircuitos y circuitos abiertos. Se deben tomar las precauciones adecuadas en todas las conexiones des-montables para contar con una seguridad razonable contra las conexiones incorrectas o las desconexiones accidentales. Las conexiones desmontables realizadas retorciendo juntos alambres de las unidades remolcada y remolcadora están prohibidas. Se tomará precaución para brindar suficiente juego en el cable o alambre conectado para permitir todos los movimientos nor-males de las piezas a las cuales están conectados sin que se produzcan daños.

§393.33 Cableado, instalación.

El cableado eléctrico se organizará e instalará sistemáticamente de la manera correcta. Todo cableado desmontable, salvo las conexiones de cableado proviso-rias para funcionamiento en movimientos de conducción y remolque, estarán fijas a postes o terminales por medio de terminales de cable adecuados que cumplan con la norma SAE[1] referida a “Terminales de cable” o mediante terminales de cable que al

menos sean mecánica y eléctricamente iguales a dichos terminales. La cantidad de alambres que se fijen a cualquier poste estará limitado a la cantidad que

dicho poste está dis-eñado para ubicar. La presencia de alambres desnudos, flojos, colgantes, raspados o con conexiones deficientes está prohibida.

Sección C — Frenos

§393.40 Sistemas de frenos requeridos.

(a) **Generalidades.** Un ómnibus, camión, tractor de camión o una combinación de automotores debe tener frenos adecuados para controlar el movimiento del vehículo o la combinación de vehículos, para detenerlos y mantenerlos quietos.
(b) **Sistemas específicos requeridos.** (1) Un ómnibus, camión, tractor de camión o una combinación de automotores debe tener —
(i) Un sistema de frenos de servicio que cumpla con los requisitos de §393.52 y
(ii) Un sistema de frenos de estacionamiento que cumpla con los requisitos de §393.41.
(2) Un ómnibus, camión, tractor de camión o una combinación de automotores fabricado en julio 1, 1973 o después debe tener un sistema de frenos de emergencia que cumpla con los requisitos de §393.52(b) y conste de—
(i) Funciones de emergencia del sistema de frenos de servicio o
(ii) Un sistema independiente del sistema de frenos de servicio.
Debe haber un control mediante el cual el conductor aplique el sistema de frenos de emergencia ubicado de manera tal que el conductor pueda hacerlo funcionar fácilmente cuando está restringido por cualquier ensamble de cinturón de seguridad que se le brinde para su uso. El control para la aplicación del sistema de frenos de emergencia puede estar combinado con el con-trol para aplicar el sistema de frenos de servicio o el control para aplicar el sistema de frenos de estaciona-miento. No obstante, los tres controles no pueden estar todos combinados.

[1]Consulte las notas al pie 1 a 393.24(c).

(c) **Sistemas interconectados.** (1) Si los sistemas de frenos especificados en el párrafo (b) de este artículo están interconectados de alguna manera, deben estar diseñados, construidos y mantenidos de modo que, al fallar cualquiera de las piezas del mecanismo de funcio-namiento de uno o más de los sistemas (excepto el pedal o válvula actuadores del freno de servicio) —
(i) El vehículo tenga frenos en funcionamiento y
(ii) En el caso de un vehículo fabricado en julio 1, 1973 o después, el vehículo tendrá frenos en funciona-mientos que puedan desempeñarse según se especifica en §393.52(b).
(2) Un automotor al cual corresponden los requisitos sobre sistema de frenos de emergencia de la FMVSS Nº 105 (§571.105 de este libro) pertinentes la momento de su fabricación cumple con los requisitos del párrafo (c)(1) de este artículo si—
(i) Se lo mantiene en cumplimiento con los requisitos para frenos de emergencia de la norma Nº 105 vigente a la fecha de su fabricación y
(ii) Puede desempeñarse según lo especificado en §393.52(b), excepto ante fallas estructurales del cuerpo de cilindro de frenos maestro o el cuerpo indicador de eficacia.
(3) Un ómnibus cumple con los requisitos del párrafo (c)(1) de este artículo si cumple con los requisitos de §393.44 y puede desempeñarse según lo especificado en §393.52(b).
[36 RF, 20297, oct. 20, 1971, según enmienda 37 RF, 5251, mar. 11, 1972]

§393.41 Sistema de frenos de estacionamiento.

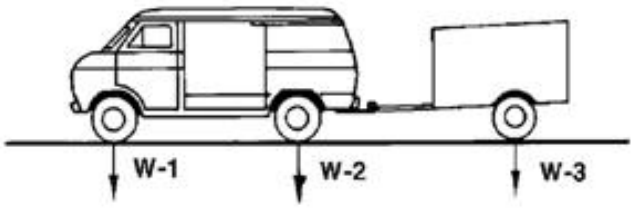
(a) Todo automotor comercial fabricado en marzo 7, 1989 y un año después, excepto un remolque de mercad-erías de agricultura, carretilla de conversión, remolque de carga pesada o de madera para pulpa de papel, estará equipado en todo momento con un sistema de frenos de estacionamiento adecuado para mantener qui-eto al vehículo o combinación en cualquier condición de carga, según lo requerido por la FMVSS 571.121. Un remolque de mercaderías de agricultura, remolque de carga pesada o de madera para pulpa de papel transpor-tará la cantidad suficiente de bloques de retención como para impedir el movimiento cuando esté estacionado.
(b) El sistema de frenos de estacionamiento podrá en todo momento ser aplicado en cumplimiento con los req-uisitos del párrafo (a) de este artículo ya sea mediante el esfuerzo muscular del conductor como por acción de resortes u otra energía, disponiéndose que, si esa otra energía depende del freno de estacionamiento para su aplicación, la acumulación de tal energía estará aislada de cualquier fuente común y se usará exclusivamente para hacer funcionar el freno de estacionamiento.
(c) El sistema de frenos de estacionamiento será mantenido en la posición de aplicado mediante energía que no provenga de presión de líquidos, de aire ni energía eléctrica. El sistema de frenos de estaciona-miento será tal que no se pueda soltar salvo que se disponga de la energía adecuada al soltar el freno de estacionamiento para realizar una aplicación inmediata adicional con la eficacia requerida.
[34 RF, 15418, oct. 3, 1969, según enmienda 53 RF, 49398, dic. 7, 1988]

§393.42 Frenos requeridos en todas las ruedas.

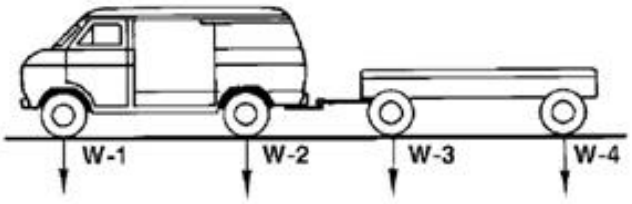
(a) Todo automotor comercial estará equipado con frenos que actúen sobre todas las ruedas.
(b) **Excepción.** (1) Camiones o tractores de camión con tres o más ejes—
(i) No necesitan tener frenos en las ruedas delanteras si el vehículo fue fabricado antes de julio 25, 1980 o
(ii) Fabricado entre julio 24, 1980 y octubre 27, 1986; debe ser acondicionado para que cumpla con los requisi-tos de este artículo dentro de un año a partir de febrero 26, 1987 si se han retirado los componentes de frenado.
(2) Todo automotor remolcado en operativos de con-ducción y remolque debe tener frenos que funcionen según sea necesario para garantizar el cumplimiento de los requisitos de desempeño de §393.52. Este párrafo no es pertinente para automotores remolcados mediante una barra de remolque cuando cualquier otro

vehículo esté completamente montado en dicho automotor remol-cado o cualquier combinación de automotores que usen tres o más sillas de montar. (Consulte §393.71(a)(3).)
(3) Todo remolque completo, semirremolque o remolque con poste que tenga un GVWR de 3000 libras o menos debe estar equipado con frenos si el peso del vehículo remolcado que descansa en el remolcador supera el 40 por ciento del GVWR del vehículo remol-cado.

(Diagramas para ilustrar §393.42 para re-quisitos de frenos para remolques livianos).



(Un semirremolque o remolque de poste de 2 ruedas de 3000 lbs (1,36 t) de peso bruto o menos debe estar equipado con frenos si la rueda 3 supera el 40 por ciento de la suma de la 1 y la 2.)



(Un remolque completo o un remolque de poste de 4 ruedas de 3000 lbs (1,36 t) de peso bruto o menos debe estar equipado con frenos si suma de las ruedas 3 y 4 supera el 40 por ciento de la suma de la 1 y la 2.)
[52 RF, 2803, ene. 27, 1987, según enmienda 53 RF, 49398, dic. 7, 1988; 54 RF, 48617, nov. 24, 1989; 59 RF, 25574, may. 17, 1994]

§393.43 Frenado de desenganche y de emergencia.

(a) Todo automotor, si se usa para remolcar un remolque equipado con frenos, estará equipado con medios como para asegurar que, en el caso de desenganche de dicho remolque, los frenos de servicio del vehículo remolcador trabajen lo suficiente para detener al vehículo remolcador.
(b) Todo camión o tractor de camión equipado con frenos de aire, cuando se use para remolcar otros vehículos con frenos de aire, estará equipado con dos medios para activar las funciones de emergencia de los frenos del remolque. Uno de estos medios funcionará automáticamente en el caso de reducción del suministro de aire al vehículo remolcador a una presión fija que no será inferior a 20 lbs por pulgada cuadrada ni superior a 45 lbs por pulgada cuadrada. El otro medio será un dispositivo controlado manualmente accionado fácil-mente por una persona sentada en el asiento del con-ductor. Su posición de emergencia o método de control estará claramente indicado. En ningún caso el medio manual se organizará como para permitir su uso a los fines de impedir el funcionamiento del medio automático. Los medios automático y manual requeridos por este artículo pueden ser, pero no necesariamente, independientes.
(c) Todo camión y tractor de camión cuando se usa para remolcar otros vehículos equipados con frenos de vacío tendrá, además del control único requerido por §393.49 para hacer funcionar todos los frenos de la com-binación, un segundo dispositivo de control manual que se pueda usar para hacer funcionar los frenos sobre los vehículos remolcados en emergencias. Ese segundo con-trol será independiente de la presión del aire de los frenos, la presión hidráulica y otra e independiente de otros controles, salvo que el sistema de frenos esté orga-nizado de manera tal que la falla en la presión de la cual depende el segundo control haga que se apliquen automáticamente los frenos del vehículo remolcado. Esta norma no requiere que el segundo control brinde frenado modulado o gradual.
(d) Todo remolque que deba estar equipado con frenos estará equipado con frenos de calidad tal que se puedan aplicar automática y rápidamente ante el desenganche del vehículo remolcador y se brindarán medios para mantener la aplicación de los frenos en el remolque en tal caso durante un mínimo de 15 minutos.
(e) Los sistemas de freno de aire instalados en vehícu-los remolcados estarán diseñados de manera tal, medi-ante el uso de válvulas relé de emergencia para "ausencia de retropurgado" o dispositivos equivalentes, que el res-ervorio de suministro usado para suministrar aire a los frenos estará salvaguardado contra retroceso del flujo de aire hacia el vehículo remolcador ante la reducción de la presión de aire en el vehículo remolcador.
(f) Los requisitos de los párrafos (b), (c) y (d) de este artículo no corresponden a vehículos en funciones de movimiento conducido o remolcado.

§393.44 Líneas de frenos delanteros, protección.

En todo ómnibus, si está equipado con frenos de aire, el sistema de frenado estará construido de manera tal que en el caso de ruptura de cualquier línea de freno hacia las ruedas delanteras, el conductor pueda aplicar los frenos a las ruedas traseras a pesar de la ruptura. El medio usado para aplicar los frenos puede estar ubicado adelante del asiento del conductor siempre y cuando el conductor lo pueda hacer funcionar manualmente cuando está correctamente inmovilizado por cualquier ensamble de cinturón de seguridad que se brinde para su uso. Todos los ómnibus cumplirán con este requisitos o con las reglamentaciones vigentes al momento de su fabricación.
[53 RF, 49400, dic. 7, 1988]

§393.45 Tuberías y mangueras de frenos, adapt-ación.

(a) **Requisitos generales.** Las tuberías y mangueras de frenos deben—
(1) Ser diseñadas y construidas de manera tal que aseguren el funcionamiento correcto, adecuado y per-manente de la tubería o manguera;
(2) Ser instaladas de manera tal que aseguren el fun-cionamiento correcto permanente de la tubería o manguera;
(3) Ser lo suficientemente largas y flexibles como para permitir todos los movimientos normales de las piezas a las que se fijen sin dañarse;
(4) Estar adecuadamente aseguradas contra raspa-duras, retorcimientos u otros daños mecánicos;
(5) Ser instaladas de una manera que impida que entren en contacto con el sistema de escape del vehículo
o con cualquier otra fuente de altas temperaturas y
(6) Cumplir con los requisitos pertinentes del párrafo (b) o (c) de este artículo. Además, toda manguera instal-ada en enero 1, 1981 o después debe cumplir con los sub-artículos pertinentes de la FMVSS 106 (49 CRF, 571.106).
(b) **Requisitos especiales para tuberías de freno metálicas, tuberías de freno no metálicas, tuberías de freno y mangueras de freno no metáli-cas bobinadas.**
(1) Las tuberías de freno metálicas, tuberías de freno no metálicas, mangueras de freno no metálicas bobina-das y mangueras de freno instaladas en un automotor comercial en marzo 7, 1989 o después deben cumplir o superar una de las siguientes especificaciones estipula-das en la edición 1985 del Manual de la SAE:
(i) Tubería metálica de frenos de aire—Práctica recomendada de la SAE J1149—Tubería y caños metáli-cos del sistema de frenos de aire—julio, 76.
(ii) Tubería no metálica de frenos de aire—Práctica recomendada de la SAE J844—Sistema de frenos de aire no metálico tipo B—oct., 80.
(iii) Manguera de frenos de aire—Práctica recomendada de la SAE J1402—Manguera de freno de aire y ensambles de mangueras automotrices—jun., 85.
(iv) Manguera de freno hidráulico—Práctica recomendada de la SAE J1401—Ensambles de manguera de freno hidráulico para vehículos de cami-nos destinadas al uso con líquido hidráulico no derivado del petróleo—jun., 85.
(v) Manguera de fr enos de vac í o—Práctica recomendada de la SAE J1403 —Manguera de freno de vacío—jun., 85.
(2) Salvo lo dispuesto en el párrafo (c) de este artículo, las mangueras de frenos y tuberías de frenos instaladas en un automotor antes de marzo 7, 1989 deben cumplir con 49 CRF, 393.45 vigente en octubre 31, 1983.
(c) **Tubería de frenos no metálica.** La tubería de frenos no metálica bobinada se puede usar para realizar conexiones entre el vehículo remolcador y el remolcado o entre el marco de un vehículo remolcado y el submarco sin suspensión de un eje ajustable de ese vehículo si—
(1) La tubería bobinada tiene un segmento recto (espiga) en cada extremo que tenga al menos 2" de largo y esté incluida en una guarda de resorte o dispositivo similar que impida que la tubería se retuerza en el ajuste donde se fija al vehículo y
(2) La guarda de resorte o dispositivo similar tiene al menos 2" (5,08 cm) de bobinas cerradas o superficie sim-ilar en su interfaz con la fijación y se extiende al menos $1\ ^{1}/_{2}$" (3,81 cm) hacia el interior del segmento bobinado de la tubería desde su segmento recto.

(d) **Tuberías y mangueras de frenos, usos.** La tubería de frenos metálica y no metálica está destinada al uso en áreas del sistema de frenos donde no se prevé movimiento relativo de la línea. La manguera de frenos y la tubería de frenos no metálica bobinada está desti-nada al uso en el sistema de frenos donde se prevé un importante movimiento relativo en la línea o donde la manguera/tubería de frenos no metálica bobinada está expuesta a tensión o impacto potencial como entre el marco y el eje en un sistema de suspensión del tipo convencional (eje fijado al marco por el sistema de sus-pensión). La tubería de frenos no metálica se puede usar a través de un punto de articulación siempre que el movimiento sea inferior a los 4,5 grados en un plano vertical y 7,4 grados en un plano horizontal transversal.
[38 RF, 4333, feb. 13, 1973, según enmienda 44 RF, 25457, may. 1, 1979; 45 RF, 46424, jul. 10, 1980; 47 RF, 47837, oct. 28, 1982; 53 RF, 49400, dic. 7, 1988]

§393.46 Conexiones de tuberías y mangueras de frenos.

Todas las conexiones correspondientes a los sistemas de frenado de aire, vacío o hidráulicos deberán:
(a) Ser adecuadas en su material y construcción para garantizar un funcionamiento correcto permanente;
(b) Ser diseñadas, construidas e instaladas de modo que se garantice, cuando estén correctamente conecta-das, un montaje libre de fugas, constricciones u otros defectos;
(c) Disponer adecuadamente todas las conexiones desmontables para brindar una seguridad razonable contra desconexiones accidentales;
(d) Tener la conexión del múltiple del motor del freno de vacío de al menos $^{3}/_{8}$" de diámetro.
(e) Si se instala en un vehículo en enero 1, 1981 o después, cumplir con los requisitos dentro de los subar-tículos pertinentes de la FMVSS 106 (49 CRF, 571.106).
(f) Los empalmes de tuberías, si se instalan en un vehículo después de marzo 7, 1989, deben usar acceso-rios que cumplan con los requisitos de la norma SAE J512-oct., 80 Accesorios para tubos automotrices o para sistemas de frenos de aire SAE J246—marzo, 81 Acce-sorios para tubos con manguito esférico y con collarín (de compresión) según se encuentra en la edición 1985 del Manual de la SAE.
[33 RF, 19735, dic. 28, 1968, según enmienda 44 RF, 25457, may. 1, 1979; 53 RF, 49400, dic. 7, 1988]

§393.47 Revestimiento de frenos.

El revestimiento de los frenos de todos los automo-tores se construirá e instalará de modo tal que no esté sujeto a excesivo desgaste y agarre y será adecuado en cuanto al espesor, medio de fijación y características físicas para brindar una detención segura y confiable al automotor.

§393.48 Frenos que deben ser funcionales.

(a) **Norma general.** Salvo lo dispuesto en los pár-rafos (b) y (c) de este artículo, todos los frenos con que esté equipado un automotor deben poder funcionar en todo momento.
(b) **Dispositivos para reducir o eliminar el esfu-erzo de frenado de la rueda delantera.** Un automo-tor se puede equipar con un dispositivo para reducir el esfuerzo de frenado sobre sus ruedas delanteras o, en el caso de un camión o tractor de camión de tres ejes fabri-cado antes de marzo 1, 1975, para eliminar el esfuerzo de frenado sobre sus ruedas delanteras, si dicho dispos-itivo cumple y se usa de acuerdo con las normas del párrafo (b)(1) o (2) de este artículo.

(1) **Dispositivos de control manual.** Un disposi-tivo de control manual para reducir o eliminar el esfu-erzo de frenado de la rueda delantera no debe—
(i) Instalarse en un automotor que no sea un ómni-bus, camión, tractor de camión ni
(ii) Instalarse en un ómnibus, camión, tractor de camión fabricado después de febrero 28, 1975 ni
(iii) Usarse en el modo reducido, salvo cuando el vehículo esté funcionando en condiciones adversas como caminos mojados, con nieve o con hielo.
(2) **Dispositivos automáticos.** Un dispositivo automático para reducir el esfuerzo de frenado en la rueda delantera en hasta un 50 por ciento de la fuerza de frenado normal, independientemente de que haya ocurrido o no una falla del sistema antibloqueo en alguno de los ejes, no debe—
(i) Ser controlable por el conductor excepto por la aplicación del control que active el sistema de frenos ni
(ii) Poder funcionar cuando la presión que transmite la fuerza de aplicación de control de frenos supere—
(A) 85 psig en sistemas mecánicos-de aire de frenado o
(B) 85 por ciento de la presión máxima del sistema en el caso de vehículos que no usan aire comprimido.
(c) **Vehículo remolcado.** El párrafo (a) de este artículo no es pertinente para—
(1) Un vehículo inhabilitado que se remolca ni
(2) Un vehículo remolcado en funciones de mov-imiento por conducción o remolque exento de la norma general de §393.42 del párrafo (b) de ese artículo.
[39 RF, 26907, jul. 24, 1974, según enmienda 41 RF, 29130, jul. 15, 1976; 41 RF, 53031, dic. 3, 1976]

§393.49 Válvula única para operar todos los frenos.

Todo automotor cuya fecha de fabricación sea poste-rior a junio 30, 1953 y que esté equipado con frenos de potencia, tendrá el sistema de frenado organizado de manera tal que una válvula de aplicación hará funcio-nar a todos los frenos de servicio del automotor o combi-nación de automotores cuando se la aplique. No se interpretará que este requisito prohíbe que los automo-tores se equipen con una válvula adicional que se usará para hacer funcionar los frenos de un remolque o remolques según lo dispuesto en §393.44. Este artículo no será pertinente para funciones de movimiento de conducción y remolque salvo que los frenos durante dichas funciones estén diseñados para ser controlados mediante una única válvula.

§393.50 Reservorios requeridos.

(a) **Generalidades.** Todo automotor comercial que use aire o vacío para el frenado estará equipado con capacidad de reserva o un reservorio suficiente para garantizar una aplicación completa de los frenos de ser-vicio con el motor detenido sin consumir la presión del aire o el vacío por debajo del 70 por ciento de dicha presión o del grado de vacío indicado por el medidor inmediatamente antes de que se realice la aplicación de los frenos. A los fines de este artículo, se considera que se realiza una aplicación completa de los frenos de ser-vicio cuando el pedal de freno de servicio se empuja hasta el límite de su recorrido.
(b) **Salvaguarda del aire y vacío.** (1) Todos los ómnibus, camiones y tractores de camión, cuando estén equipados con reservorios de aire o vacío e independi-entemente de la fecha de fabricación, tendrán dichos reservorios salvaguardados de manera tal mediante una válvula de cierre o dispositivo equivalente que en el caso se una falla o fuga en su conexión con la fuente de aire comprimido o de vacío el suministro del reservorio no será consumido por la fuga o falla.
(2) Se brindarán medios para establecer que la vál-vula de cierre se encuentre en condiciones de funciona-miento. En modelos fabricados en mayo 1, 1966 y después, se ofrecerán medios aparte de aflojar o desconectar cualquier conexión entre la fuente de aire comprimido o vacío y la válvula de cierre y las her-ramientas necesarias para hacer funcionar dichos medios, para probar que la válvula de cierre esté en condiciones de funcionamiento. Los medios serán fácil-mente accesibles desde la parte delantera, lateral o trasera del vehículo o desde el compartimiento del con-ductor.
(i) En sistemas de freno de aire con un reservorio, el medio será una llave, válvula, tapón o dispositivo equiv-alente organizado para ventilar una cavidad que tenga libre comunicación con la conexión entre la válvula de cierre y la fuente de aire comprimido o vacío.
(ii) En el caso de que el aire sea suministrado por un compresor al interior de un tanque o compartimiento (tanque húmedo) y el aire para el frenado se tome directamente de otro tanque o compartimiento (tanque seco) solamente, con la válvula de cierre requerida entre los tanques o compartimientos, una llave de drenaje de funcionamiento manual en el primer tanque o com-partimiento (húmedo) servirá como el medio requerido en este documento si cumple con los requisitos aquí expresados.
(iii) En los sistemas de vacío la detención del motor servirá como medio requerido, mientras el sistema per-manece evacuado según lo indica el medidor de vacío.

[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 53 RF, 49400, dic. 7, 1988]

§393.51 Dispositivos e indicadores de adverten-cia.

(a) **Generalidades.** De la manera y al grado especi-ficados en los párrafos (b), (c), (d) y (e) de este artículo, un ómnibus, camión o tractor de camión deben estar equipados con una señal que advierta al conductor cuando se produce una falla en el sistema de frenos de servicio del vehículo.
(b) **Frenos hidráulicos.** Un vehículo fabricado en julio 1, 1973 o después y que tenga frenos de servicio activados por medio de líquido hidráulico debe estar equipado con una señal de advertencia que se desem-peñe de la siguiente manera:
(1) Si la FMVSS Nº 105 (§571.105 de este libro) era pertinente para el vehículo al momento de su fabri-cación, la señal de advertencia debe cumplir con los req-uisitos de dicha norma.
(2) Si la FMVSS Nº 105 (§571.105) era pertinente para el vehículo al momento de su fabricación, la señal de advertencia debe funcionar antes o durante la apli-cación de los frenos en el caso de una falla completa del tipo hidráulico de un sistema parcial. La señal debe ser fácilmente escuchada por el conductor.
(c) **Frenos de aire.** Un vehículo (independiente-mente de su fecha de fabricación) que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido (frenos mecáni-cos de aire) o un vehículo remolcador con frenos activa-dos por aire comprimido (frenos mecánicos de aire) debe estar equipado y desempeñarse como sigue:
(1) El vehículo debe tener un dispositivo de adver-tencia de baja presión de aire que cumpla con los requi-sitos del párrafo (c)(1)(i) o del párrafo (ii) de este artículo.
(i) Si la FMVSS Nº 121 (§571.121 de este libro) era pertinente para el vehículo al momento de su fabri-cación, la señal de advertencia debe cumplir con los req-uisitos de dicha norma.
(ii) Si la FMVSS Nº 121 (§571.121) era pertinente para el vehículo al momento de su fabricación, el vehículo debe tener un dispositivo que brinde una advertencia que el conductor escuche o vea fácilmente cada vez que la presión del aire comprimido del sistema de frenos esté debajo de una presión especificada, la cual debe ser al menos la mitad de la presión de corte del gobernador del compresor.

(2) El vehículo debe tener un medidor de presión que le indique al conductor la presión en libras por pulgada cuadrada que hay disponibles para el frenado.
(d) **Frenos de vacío.** Un vehículo (independiente-mente de su fecha de fabricación) que tenga frenos de servicio activados por vacío o un vehículo remolcador con frenos de servicio activados por vacío debe estar equipado con—
(1) Un dispositivo que brinde una advertencia inin-terrumpida que el conductor escuche o vea fácilmente cada vez que el vacío del reservorio de suministro del vehículo sea inferior a 8" de mercurio y
(2) Un medidor de vacío que indique al conductor el vacío que hay disponible para el frenado en pulgadas de mercurio.
(e) **Frenos hidráulicos aplicados o asistidos por aire o vacío.** Un vehículo que tenga un sistema de frenado en el cual los frenos de servicio activados hidráulicamente sean aplicados o asistidos por aire comprimido o vacío debe estar equipado tanto con una señal de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de este artículo como con un dispositivo de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (c) o del párrafo (d) de este artículo.
(f) **Mantenimiento.** Las señales, dispositivos y medidores de emergencia requeridos por este artículo se deben mantener en condiciones de funcionamiento.
[37 RF, 5251, mar. 11, 1972, según enmienda 53 RF, 49400, dic. 7, 1988]

§393.52 Desempeño de los frenos.

(a) Ante la aplicación de sus frenos de servicio, un automotor o combinación de automotores debe, en cual-quier condición de carga que presente en una autopista pública, poder—
(1) Desarrollar una fuerza de frenado al menos igual al porcentaje de su peso bruto especificado en la tabla del párrafo (d) de este artículo;
(2) Desacelerar hasta una parada desde 20 millas por hora a no menos del índice especificado en la tabla del párrafo (d) de este artículo;
(3) Detenerse desde 20 millas por hora en una dis-tancia, medida desde el punto en el cual comience el movimiento del pedal o control del freno de servicio, que no supere la distancia especificada en la tabla del pár-rafo (d) de este artículo.
***Nota del editor:** Vigentes en febrero 5, 2003, §393.52(a)(3) y (a)(4) leerán como sigue:
(3) Detenerse desde 20 millas por hora en una distancia, medida desde el punto en el cual comience el movimiento del pedal o control del freno de servicio, que no supere la distancia especificada en la tabla del párrafo (d) de este artículo o, en el caso de automotores o combinaciones de automotores que ten-gan un GVWR o GVW superior a 4536 Kg. (10.000 lbs),
(4) Desarrollar la fuerza de frenado especificada en el párrafo (a)(1) de este artículo y la distancia de detención especificada en el párrafo (a)(3) de este artículo, si la fuerza de frenado se mide mediante un probador de frenos basado en el desempeño que cumpla con los requisitos de las especificaciones funcionales para probadores de frenos basados en el desempeño para auto-motores comerciales, donde la fuerza de frenado es la suma de la fuerza de frenado en cada rueda del vehículo o combinación de vehículos como un porcentaje del peso bruto del vehículo o la combinación.

(b) Ante la aplicación del sistema de frenos de emer-gencia y sin ningún otro sistema de frenos aplicado, un automotor o combinación de automotores debe, en cual-quier condición de carga que presente en una autopista pública, poder detenerse desde 20 millas por hora (32 km/h) en una distancia, medida desde el punto en el cual comience el movimiento del control del freno de emergencia, que no supere la distancia especificada en la tabla del párrafo (d) de este artículo.
(c) El cumplimiento de los requisitos de distancia de detención expresados en los párrafos (a) y (b) de este artículo se determinarán bajo las siguientes condi-ciones:
(1) Todas las pruebas deben realizarse con el vehículo sobre una superficie dura que sea sustancial-mente pareja, seca, lisa y libre de material suelto.
(2) El vehículo debe estar en el centro de una senda de 12 pies (3,65 m) de ancho cuando comience la prueba y no se debe desviar de ella durante la misma.
(d) Tabla de desempeño de los frenos del vehículo:*

Tipo de automotor	Sistemas de frenos de servicio			Sistemas de frenos de emergencia
	Fuerza de frenado como un porcentaje del peso bruto del vehículo o la combinación	Desaceleración en pies por segundo por segundo	Aplicación y distancia de frenado en pies des de una veloci dad inicial de 20 m/h (5 km/h)	Aplicación y distancia de frenado en pies des de una velocidad inicial de 20 m/h (5 km/h).
A. *Vehículos de transporte de pasajeros*.				
(1) Vehículos con una capacidad de asientos para 10 personas o menos, incluyendo al conductor y construidos sobre un chasis de auto de pasajeros	65.2	21	20	54
(2) Vehículos con una capacidad de asientos para 10 personas, incluyendo al conductor y construidos sobre un chasis de auto de pasajeros; vehículos construidos sobre un chasis de camión u ómnibus y que tengan un GVWR del fabricante de 10.000 lbs (4,53 t) o menos	52.8	17	25	66
(3) Todos los demás vehículos de transporte de pasajeros	43.5	14	35	85
B. *Vehículos de transporte de bienes*				

(1) Vehículos de una sola unidad que tengan un GVWR del fabricante de 10.000 lbs (4,53 t) o menos	52.8	17	25	66
(2) Vehículos de una sola unidad que tengan un GVWR del fabricante de más de 10.000 lbs (4,53 t). excepto los tractors de camión. Combinaciones de un vehículo remolcador de 2 ejes y un remolque que tenga un GVWR de 3000 lbs (1,36 t) o menos. Todas las combinaciones de 2 o menos vehículos en funciones de movimiento de conducción o remolque	43.4	14	35	85
(3) Todos los demás vehículos de transporte de bienes y combinaciones de vehículos de transporte de bienes	43.5	14	40	90

NOTA: (a) Existe una relación matemática definida entre las cifras de las columnas 2 y 3, si las desaceleraciones expresadas en la columna 3 se dividen por 32,2 pies por segundo por segundo, se obtendrán las cifras de la columna 2. (Por ejemplo, 21 dividido 32,2 es 65,2 por ciento.) La columna 2 se incluye en la tabulación porque determinados dispositivos para pruebas de frenos usan este factor.
(b) Las desaceleraciones especificadas en la columna 3 son un indicador de la eficacia de los frenos básicos y, según se las mide en pruebas de frenos en la práctica, son las desaceleraciones máximas logradas en algún momento durante la parada.
Estas desaceleraciones según se las mide en las pruebas de frenos no se pueden usar para computar los valores de la columna 4 porque la desaceleración no se mantiene al mismo índice durante todo el período de la parada. La desaceleración aumenta desde cero hasta un máximo durante un período de aplicación del sistema de frenos y acumulación de fuerza de frenos. Además, otros factores pueden producir que la desaceleración disminuya después de llegar a un máximo. La distancia agregada que resulta porque la desaceleración máxima no se mantiene está incluida en las cifras de la columna 4 pero no es indicada por los dispositivos de prueba de frenos habituales para verificar la desaceleración.
(c) Las distancias de la columna 4 y las desaceleraciones de la columna 3 no tienen relación directa. “Aplicación de sistema de frenos y distancia de frenado en pies” (columna 4) es una medida definida de la eficacia general del sistema de frenado, que es la distancia recorrida entre el punto en el cual el conductor comienza a mover los controles de frenado y el punto en el cual el vehículo se queda quieto. Incluye la distancia recorrida mientras los frenos están aplicados y la distancia recorrida mientras los frenos están retardando al vehículo.
(d) La distancia recorrida durante el período de aplicación del sistema de frenos y la acumulación de fuerza de frenado varía con el tipo de vehículo, resultando despreciable para muchos autos de pasajeros y la mayor para combinaciones de vehículos comerciales. Este hecho produce la variación de 20 a 40 pies en los valores de la columna 4 con respecto a las diversas clases de vehículos.
(e) Los términos “GVWR” y “GVW” se refieren a la clasificación del peso bruto del vehículo del fabricante y el peso bruto real del vehículo, respectivamente.

***Nota del editor:** Vigente en febrero 5, 2003, §393.52(d) se modifica para que lea como sigue:

(d) Tabla de desempeño de los frenos del vehículo:

Tipo de automotor	**Sistemas de frenos de servicio**			**Sistemas de frenos de emergencia**
	Fuerza de frenado como un porcentaje del peso bruto del vehículo o la combinación	**Desaceleración en pies por segundo por segundo**	**Aplicación y distancia de frenado en pies des de una veloci dad inicial de 20 m/h (5 km/h)**	**Aplicación y distancia de frenado en pies des de una velocidad inicial de 20 m/h (5 km/h).**
A. *Vehículos de transporte de pasajeros*.				
(1) Vehículos con una capacidad de asientos para 10 personas o menos, incluyendo al conductor y construidos sobre un chasis de auto de pasajeros	65.2	21	20	54
(2) Vehículos con una capacidad de asientos para 10 personas, incluyendo al conductor y construidos sobre un chasis de auto de pasajeros; vehículos construidos sobre un chasis de camión u ómnibus y que tengan un GVWR del fabricante de 10.000 lbs (4,53 t) o menos	52.8	17	25	66
(3) Todos los demás vehículos de transporte de pasajeros	43.5	14	35	85
B. *Vehículos de transporte de bienes*				
(1) Vehículos de una sola unidad que tengan un GVWR del fabricante de 10.000 lbs (4,53 t) o menos	52.8	17	25	66

(2) Vehículos de una sola unidad que tengan un GVWR del fabricante de más de 10.000 lbs (4,53 t). excepto los tractors de camión. Combinaciones de un vehículo remolcador de 2 ejes y un remolque que tenga un GVWR de 3000 lbs (1,36 t) o menos. Todas las combinaciones de 2 o menos vehículos en funciones de movimiento de conducción o remolque	43.4	14	35	85
(3) Todos los demás vehículos de transporte de bienes y combinaciones de vehículos de transporte de bienes	43.5	14	40	90

Notas: (a) Existe una relación matemática definida entre las cifras de las columnas 2 y 3. Si las desaceleraciones expresadas en la columna 3 se dividen por 32,2 pies por segundo por segundo, se obtendrán las cifras de la columna 2. (Por ejemplo, 21 dividido 32,2 es 65,2 por ciento.) La columna 2 se incluye en la tabulación porque determinados dispositivos para pruebas de frenos usan este factor.
(b) Las desaceleraciones especificadas en la columna 3 son un indicador de la eficacia de los frenos básicos y, según se las mide en pruebas de frenos en la práctica, son las desaceleraciones máximas logradas en algún momento durante la parada. Estas desaceleraciones según se las mide en las pruebas de frenos no se pueden usar para computar los valores de la columna 4 porque la desaceleración no se mantiene al mismo índice durante todo el período de la parada. La desaceleración aumenta desde cero hasta un máximo durante un período de aplicación del sistema de frenos y acumulación de fuerza de frenos. Además, otros factores pueden producir que la desaceleración disminuya después de llegar a un máximo. La distancia agregada que resulta porque la desaceleración máxima no se mantiene está incluida en las cifras de la columna 4 pero no es indicada por los dispositivos de prueba de frenos habituales para verificar la desaceleración.
(c) Las distancias de la columna 4 y las desaceleraciones de la columna 3 no tienen relación directa. “Aplicación de sistema de frenos y distancia de frenado en pies” (columna 4) es una medida definida de la eficacia general del sistema de frenado, que es la distancia recorrida entre el punto en el cual el conductor comienza a mover los controles de frenado y el punto en el cual el vehículo se queda quieto. Incluye la distancia recorrida mientras los frenos están aplicados y la distancia recorrida mientras los frenos están retardando al vehículo.
(d) La distancia recorrida durante el período de aplicación del sistema de frenos y la acumulación de fuerza de frenado varía con el tipo de vehículo, resultando despreciable para muchos autos de pasajeros y la mayor para combinaciones de vehículos comerciales. Este hecho produce la variación de 20 a 40 pies en los valores de la columna 4 con respecto a las diversas clases de vehículos.
(e) Los términos “GVWR” y “GVW” se refieren a la clasificación del peso bruto del vehículo del fabricante y el peso bruto real del vehículo, respectivamente.
[36 RF, 20298, oct. 20, 1971, según enmienda 37 RF, 5251, mar. 11, 1972; 37 RF, 11336, jun. 7, 1972; 67 RF, 51777-51778, ago. 9, 2002]

§393.53 Ajustadores automáticos de frenos e indicadores del ajuste de los frenos.
(a) **Ajustadores automáticos de frenos (sistemas de frenos hidráulicos).** Cada automotor comer- cial fabricado en octubre 20, 1993 o después y equipado con un sistema de frenos hidráulicos cumplirá con los requisitos para sistemas de ajuste automático de los frenos de la FMVSS Nº 105 (49 CRF, 571.105, S5.1) pertinentes para el vehículo al momento de su fabricación.
(b) **Ajustadores automáticos de frenos (sistemas de frenos de aire).** Cada automotor comercial fabricado en octubre 20, 1994 o después y equipado con un sistema de frenos de aire cumplirá con los requisitos para sistemas de ajuste automatico de los frenos de laFMVSS Nº 121 (49 CRF, 571.121, S5.1.8) pertinentes para el vehículo al momento de su fabricación.
(c) **Indicador del ajuste de los frenos (sistemas de frenos de aire).** En cada automotor comercial fabricado en octubre 20, 1994 o después y equipado con un sistema de frenos de aire que contenga un mecanismo externo de ajuste automático y una varilla de empuje expuesta, la condición de falta de ajuste del freno de servicio aparecerá en un indicador del ajuste de los fabri-frenos que cumplirá con los requisitos de la FMVSS Nº 121 (49 CRF 571.121, S5.1.8) pertinentes para el vehículo al momento de su cación.
[60 RF, 46245, sep. 6, 1995]

§393.55 Sistemas de frenos antibloqueantes.
(a) **Sistemas de frenos hidráulicos.** Cada camión y ómnibus fabricado en marzo 1, 1999 o después (excepto camiones y ómnibus en funciones de mov- imiento de conducción o remolque) y equipados con un sistema de frenos hidráulicos, se equiparán con un sistema de frenos antibloqueo que cumpla con los requi-sitos de la FMVSS Nº 105 (49 CRF, 571.105, S5.5).
(b) **Indicadores de fallas en el funcionamiento del ABS** para vehículos con frenos hidráulicos. Cada vehículo con frenos hidráulicos sujeto a los requisitos del párrafo (a) de este artículo estará equipado con un sistema indicador de falla en el funcionamiento del ABS que cumpla con los requisitos de la FMVSS Nº 105 (49 CRF, 571.105, S5.3).
(c) **Sistemas de frenos de aire.** (1) Cada tractor de camión fabricado en marzo 1, 1997 o después (excepto tractores de camión en funciones de movimiento de con-ducción o remolque). se equiparán con un sistema de frenos antibloqueo que cumpla con los requisitos de la FMVSS Nº 121 (49 CRF, 571.121, S5.1.6.1 (b)).
(2) automotor comercial con frenos de aire que no sea un tractor de camión, fabricado en marzo 1, 1998 o después (excepto automotores comerciales en funciones de movimiento de conducción o remolque). se equiparán con un sistema de frenos antibloqueo que cumpla con los requisitos de la FMVSS Nº 121 (49 CRF, 571.121, S5.1.6.1(a) para camiones y ómnibus, S5.2.3 para semi-rremolques, carretillas de conversión y remolques com-pletos).
(d) **Indicadores de fallas en el funcionamiento del ABS para vehículos con frenos de aire.**
(1) Cada tractor de camión fabricado en marzo 1, 1997 o después y cada vehículo de una sola unidad con frenos de aire fabricado en marzo 1, 1998 o después, sujeto a los requisitos del párrafo (c) de este artículo, se equipará con un circuito eléctrico que pueda señalar una falla de funcionamiento que afecte la generación o transmisión de respuesta o de señales de control al sistema de frenos antibloqueantes del vehículo (49 CRF, 571.121, S5.1.6.2(a)).
(2) Cada tractor de camión fabricado en marzo 1, 2001 o después y cada vehículo de una sola unidad que esté equipado para remolcar otro vehículo con frenos de aire sujeto a los requisitos del párrafo (c) de este artículo, se equipará con un circuito eléctrico que pueda transmitir una señal de falla de funcionamiento desde el o los sistemas de frenos antibloqueantes del vehículo o vehículos remolcados a la lámpara de falla de funcio-namiento de ABS del remolque en la cabina del vehículo remolcador; también tendrá el medio para conectar el circuito eléctrico al vehículo remolcado. El circuito y la señal de falla de funcionamiento de ABS cumplirán con los requisitos de la FMVSS Nº 121 (49 CRF, 571.121, S5.1.6.2(b)).
(3) Cada semirremolque, carretilla de conversión de remolque y remolque completo fabricado en marzo 1, 2001 o después y sujeto a los requisitos del párrafo (c)(2) de este artículo, se equipará con un circuito eléctrico que pueda señalar una falla de funcionamiento del sistema de frenos antibloqueantes del remolque y tendrá el medio para conectar este circuito eléctrico de falla de funcionamiento de ABS al vehículo remolcador. Además, cada remolque fabricado en marzo 1, 2001 o después y sujeto a los requisitos del párrafo (c)(2) de este artículo, que esté destinado a remolcar otro remolque con frenos de aire deberá poder

trasmitir una señal de falla de funcionamiento desde el o los sistemas de frenos antibloqueantes del remolque o remolques que arrastre hasta el vehículo adelante del remolque. El cir-cuito y la señal de falla de funcionamiento de ABS cum-plirán con los requisitos de la FMVSS Nº 121 (49 CRF, 571.121, S5.2.3.2).
(e) **Lámparas exteriores indicadoras de falla en el funcionamiento del ABS para remolques.** Cada remolque (incluyendo una carretilla de conversión de remolque) fabricado en marzo 1, 1998 o después y antes de marzo 1, 2009 y sujeto a los requisitos del párrafo (c)(2) de este artículo estará equipado con una lámpara indicadora de falla en el funcionamiento del ABS que cumpla con los requisitos de la FMVSS Nº 121 (49 CRF, 571.121, S5.2.3.3).

Sección D — Construcción de vidriados y ventanas

§393.60 Vidriados en aberturas especificadas.

(a) **Material vidriado.** El material vidriado usado en parabrisas, ventanas y puertas de un automotor fab-ricado en diciembre 25, 1968 o después deberá cumplir como mínimo los requisitos de la FMVSS Nº 205 vigente a la fecha de fabricación del automotor. El material vid-riado estará marcado de acuerdo con la FMVSS Nº 205 (49 CRF, 571.205, S6).
(b) **Parabrisas requeridos.** Cada ómnibus, camión y tractor de camión estará equipado con un parabrisas. Cada parabrisas o porción de un parabrisas de más de una pieza se montará usando toda la periferia del mate-rial vidriado.
(c) **Condiciones del parabrisas.** Con excepción de las condiciones enumeradas en los párrafos (c)(1), (c)(2) y (c)(3) de este artículo, cada parabrisas estará libre de decoloraciones o daños en el área que se extiende hacia arriba desde la altura de la parte superior del volante de dirección (excluyendo un borde de 51 mm (2") en la parte superior del parabrisas) y que se extiende desde un borde de 25 mm (1") a cada lado del parabrisas o panel del parabrisas. **Excepciones:**
(1) Coloración o tinte que cumpla con los requisitos del párrafo (d) de este artículo;
(2) Cualquier rajadura que no esté cruzada por nin-guna otra rajadura;
(3) Cualquier área dañada que se pueda cubrir con un disco de 19 mm ($^{3}/_{4}$") de diámetro si no está a menos de 76 mm (3") de ninguna otra área dañada similar.
(d) **Coloración o tinte de parabrisas y ventanas.** La coloración o tinte de parabrisas y ventanas inmedi-atamente a la derecha e izquierda del conductor están permitidos, siempre y cuando la transmisión lumínica paralela a través del vidriado coloreado o teñido no sea inferior al 70 por ciento de la luz con una incidencia normal en las porciones del parabrisas o las ventanas que estén marcadas indicando que tienen una trans-misión lumínica paralela de no menos del 70 por ciento. La restricción de transmisión no es pertinente para otras ventanas del automotor comercial.
(e) **Prohibición de obstrucciones al campo visual del conductor—**(1) **Dispositivos montados en la parte superior del parabrisas.** No se debe montar antenas, transmisores ni dispositivos similares por debajo de los 152 mm (6") del borde superior del parabrisas. Estos dispositivos deben ubicarse fuera del área de barrido de los limpiaparabrisas y fuera de las líneas de visión del conductor hacia los letreros y señales de caminos y autopistas.
(2) **Obleas y adhesivos montados en el parabri-sas.** Las obleas de inspección de la Alianza para la Seg-uridad de Vehículos Comerciales (CVSA) y los adhesivos y/u obleas requeridos por las leyes federales o estatales se pueden colocar en la parte inferior o los lados del parabrisas siempre y cuando dichos adhesivos u obleas no se extiendan a más de 115 mm (4 $^{1}/_{2}$") de la parte inferior del parabrisas y estén ubicados fuera del área de barrido de los limpiaparabrisas y fuera de las líneas de visión del conductor hacia los letreros y señales de caminos y autopistas.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 41 RF, 53031, dic. 3, 1976; 44 RF, 25457, may. 1, 1979; 44 RF, 31982, junio 4, 1979; 63 RF 1387-1388, ene. 9, 1998]

§393.61 Construcción de ventanas.

(a) **Ventanas de camiones y tractores de cam-ión.** Todos los camiones y tractores de camión, excepto los vehículos realizando servicio de auto armado, tendrán, además del área que ofrece el parabrisas, al menos una ventana a cada lado del compartimiento del conductor, que tendrá superficie suficiente como para tener un eje mayor de 18" (45,72 cm) y uno menor de 13" (33,02 cm) o una abertura que contenga 200" cuadradas (0,13 m cuadrados) formadas por un rectángulo de 13" por 17-$^{3}/_{4}$" con arcos en las esquinas de un radio máximo de 6". El eje mayor de la elipse y el eje largo del rectán-gulo no formarán un ángulo de más de 45 grados con la superficie sobre la cual descansa el vehículo descargado; no obstante, si la cabina está diseñada con una o más puertas plegadizas o con aberturas libres donde suelen estar ubicadas puertas o ventanas, no se requerirán ventanas en esos lugares.
(b) **Ventanas de ómnibus.** (1) Excepto lo dispuesto en el párrafo (b)(3) de este artículo un ómnibus fabri-cado antes de septiembre 1, 1973 con capacidad de asientos para más de ocho personas tendrá, además del área que ofrece el parabrisas, medios adecuados de escape para los pasajeros a través de las ventanas. La adecuación de estos medios se determinará de acuerdo con los siguientes estándares: Para cada espacio de pasajero sentado que se ofrezca, inclusive el conductor, habrá al menos 67" cuadradas (0,04 m cuadrados) de vidriado si dicho vidriado no está contenido en una ven-tana que se extrae por presión o al menos 67" cuadradas de abertura libre resultantes de la abertura de una ven-tana del tipo que se extrae por presión. No se incluirá ninguna superficie en esta área prescrita mínima salvo que brinde una abertura sin obstrucciones suficiente para contener una elipse que tenga un eje mayor de 18" y uno menor de 13" o una abertura que contenga 200" cuadradas formadas por un rectángulo de 13" por 17-$^{3}/_{4}$" con arcos en las esquinas de un radio máximo de 6" (15,24 cm). El eje mayor de la elipse y el eje largo del rectángulo formarán un ángulo de no más de 455 con la superficie sobre la que descanse el vehículo descargado. El área se medirá retirando el vidriado si no fuera del tipo que se extrae por presión o el bastidor si lo fuera y será vidriada con vidrio de seguridad laminado o cump-lirá con el párrafo (c) de este artículo. En ningún costado de ningún ómnibus habrá menos del 40 por ciento de dicho vidriado o abertura prescrita.
(2) Un ómnibus, incluyendo un ómnibus escolar, fab-ricado en septiembre 1, 1973 o después, que tenga capacidad de asientos para 10 personas tendrá salidas de emergencia que cumplan con la FMVSS Nº 217, capítulo 571 de este libro.
(3) Un ómnibus fabricado antes de septiembre 1, 1973 puede cumplir con la FMVSS Nº 217, capítulo 571 de este libro en lugar de cumplir con el párrafo (b) (1) de este artículo.
(c) **Requisitos de las ventanas que se extraen por presión.** (1) Salvo lo dispuesto en el párrafo (c)(3) de este artículo, toda abertura vidriada en un ómnibus

fab-ricado antes de septiembre 1, 1973 y que tenga capacidad de asientos para más de 8 personas, que se use en cum-plimiento de los requisitos del párrafo (b)(1) de este artículo, si no está vidriada con vidrio de seguridad lam-inado, tendrá un marco o bastidor designado, construido y mantenido de manera tal que saldrá hacia fuera ofre-ciendo la abertura libre requerida cuando se lo someta a la prueba de caída especificada en la prueba 25 del Código Americano de Seguridad Estándar mencionada en §393.60. La altura de la caída requerida para abrir estas ventanas que se extraen por presión no superará la altura de caída requerida para quebrar el vidrio de la misma ventana cuando esté vidriada con el tipo de vidrio laminado especificado en la prueba 25 del Código. El bas-tidor de estas ventanas se construirá con un material y un diseño y construcción tales que pueda permanente-mente cumplir los requisitos arriba mencionados.
(2) En un ómnibus fabricado en septiembre 1, 1973 o después, que tenga capacidad de asientos para más de 10 personas, cada ventana que se extrae por presión cumplirá con la FMVSS Nº 217 (§571.217) de este libro.
(3) Un ómnibus fabricado antes de septiembre 1, 1973 puede cumplir con la FMVSS Nº 217 (§571.217) de este libro en lugar de cumplir con el párrafo (c)(1) de este artículo.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 37 RF, 11677, jun. 10, 1972]

§393.62 Obstrucciones de ventanas.

Las ventanas, si pudieran de otro modo cumplir con §393.61 (a) y (b). no estarán obstruidas por barras ni otros medios similares ubicados en el interior ni exterior de dichas ventanas de manera tal que podrían obstacu-lizar el escape de los ocupantes, salvo que dichas barras o medios similares estén construidos de manera que ofrezcan una abertura libre, al menos igual a la que ofrece la ventana a la cual es adyacente cuando se las someta a la misma prueba especificada en §393.61(c). El punto de aplicación de la fuerza de dicha prueba será tal que muy probablemente produzca la remoción de la obstrucción.
(a) En un ómnibus fabricado antes de septiembre 1, 1973 cada una de las ventanas de extracción por presión del ómnibus y cualquier otra ventana de escape del mismo vidriada con vidrio de seguridad laminado requerido en §393.61 estará identificada como tal medi-ante letreros, letras o etiquetas de calcomanía clara-mente legibles y visibles. Estas marcas incluirán las palabras adecuadas para indicar que se trata de una ventana de escape y también el método usado para obtener salida de emergencia.
(b) En un ómnibus fabricado en septiembre 1, 1973 o después, las salidas de emergencia requeridas en §393.61 estarán marcadas en cumplimiento con la FMVSS Nº 217 (§571.217) de este libro.
(c) Un ómnibus fabricado antes de septiembre 1, 1973 puede marcar las salidas de emergencia en cum-plimiento con la FMVSS Nº 217 (§571.217) de este libro en lugar de cumplir con el párrafo (a) de este artículo.
[37 RF, 11678, junio 10, 1972]

Sección E — Sistemas de combustible

§393.65 Todos los sistemas de combustible.

(a) **Aplicación de las normas de este artículo.** Las normas de este artículo son pertinentes para siste-mas que contengan y suministren combustible para el funcionamiento de automotores o el funcionamiento de equipos auxiliares instalados en automotores o usados en conexión con los mismos.
(b) **Ubicación.** Cada sistema de combustible debe estar ubicado en el automotor de modo que—
(1) Ninguna pieza del sistema supere la parte más ancha del vehículo;
(2) Ninguna pieza de un tanque de combustible esté por delante del eje delantero de una unidad de potencia;
(3) El combustible que derrame verticalmente desde un tanque de combustible cuando se lo llena no entre en contacto con ninguna pieza de los sistemas de escape o eléctricos del vehículo, salvo el ensamble del indicador de nivel de combustible.
(4) Las aberturas de caño de llenado estén fuera del compartimiento de pasajeros y del de carga del vehículo;
(5) No haya líneas de combustible que se extiendan entre un vehículo remolcado y el que lo remolca mien-tras la combinación de vehículos esté en movimiento y
(6) Ninguna pieza del sistema de combustible de un ómnibus fabricado en enero 1, 1973 o después esté ubicada dentro o por encima del compartimiento de pasajeros.
(c) **Instalación del tanque de combustible.** Cada tanque de combustible estará fijado con seguridad al automotor de manera correcta.
(d) **Alimentación por gravedad o sifón prohi-bida.** Un sistema de combustible no debe suministrar combustible mediante alimentación por gravedad o sifón al carburador o inyector.
(e) **Ubicación de la válvula de control de selec-ción.** Si un sistema de combustible incluye una válvula de control de selección que puede hacer funcionar el conductor para regular el flujo de combustible desde dos o más tanques de combustible, la válvula debe estar instalada de manera que—
(1) El conductor pueda hacerla funcionar mientras observa el camino sin dejar su posición de conducción o
(2) El conductor deba detener el vehículo y dejar su asiento para poder hacer funcionar la válvula.
(f) **Líneas de combustible.** Una línea de combusti-ble que no esté totalmente encerrada en un alojamiento de protección no debe extenderse más de 2" por debajo del tanque de combustible o su sumidero. Las líneas de combustible diesel de cruce, retorno y retiro que se extienden por debajo de la parte inferior del tanque o sumidero deben estar protegidas contra daños produci-dos por impactos. Toda línea de combustible debe—
(1) Ser lo suficientemente larga y flexible como para permitir todos los movimientos normales de las piezas a las que se fije sin dañarse y
(2) Estar aseguradas contra raspaduras, retor-cimientos u otras causas de daños mecánicos.
(g) **Válvula de exceso de flujo.** Cuando se usan dispositivos de presión para forzar el combustible desde un tanque de combustible, se debe instalar en el sistema de combustible un dispositivo que impida el flujo de combustible desde el tanque de combustible si se rompe la línea de alimentación de combustible.
[36 RF, 15445, ago. 14, 1971, según enmienda 37 RF, 4341, mar. 2, 1972; 37 RF, 28752, dic. 29, 1972]

§393.67 Tanques de combustible líquido.

(a) **Aplicación de las normas de este artículo.** (1) Un tanque de combustible fabricado en enero 1, 1973 o después y un tanque de gasolina montado al costado deben cumplir con todas las normas de este artículo.

(2) Un tanque de combustible diesel fabricado antes de enero 1, 1973 y montado sobre un ómnibus debe cum-plir con las normas de los párrafos (c)(7)(iii) y (d)(2) de este artículo.
(3) Un tanque de combustible diesel fabricado antes de enero 1, 1973 y montado sobre un vehículo que no sea un ómnibus debe cumplir con las normas del párrafo (c)(7)(iii) de este artículo.
(4) Un tanque de gasolina que no esté montado al costado fabricado antes de enero 1, 1973 y montado sobre un ómnibus debe cumplir con las normas de los párrafos (c)(1) al (10) y (d)(2) de este artículo.
(5) Un tanque de gasolina que no esté montado al costado fabricado antes de enero 1, 1973 y montado sobre un vehículo que no sea un ómnibus debe cumplir con las normas de los párrafos (c)(1) al (10) inclusive de este artículo.
(6) **Empresas privadas de autotransporte de pasajeros.** Las empresas de autotransporte dedicadas al transporte privado de pasajeros pueden seguir haci-endo funcionar un automotor comercial que no estuvi-era sujeto a este artículo o a 49 CRF, 571.301 al momento de su fabricación, siempre y cuando el tanque de combustible de dicho vehículo se mantenga según las normas del fabricante original.
(b) **Definiciones.** Según se usan en este artículo—
(1) La frase “tanque de combustible líquido” significa un tanque de combustible destinado a contener un com-bustible que sea líquido en condiciones de presión y tem-peratura atmosférica normales.
(2) Un tanque de combustible “montado al costado” es una tanque de combustible líquido que—
(i) Si se monta en un tractor de camión, se extiende por fuera del marco del vehículo y de línea exterior de la vista de plano de al cabina o
(ii) Si se monta en un camión, se extiende por fuera de una línea paralela a la línea central longitudinal del camión y tangente al lado externo de un neumático delantero en una posición de avance recto. Para deter-minar si un tanque de combustible en un camión o trac-tor de camión está montado al costado, no se tiene en cuenta el caño de llenado como parte del tanque.
(c) **Construcción de tanques de combustible líquido—**
(1) **Empalmes.** Los empalmes del cuerpo de un tanque de combustible deben cerrarse con soldaduras de arco, gas, remache o punto, mediante técnica de sol-dadura con bronce o plata o técnicas que brinden resist-encia al calor y seguridad mecánica al menos igual a las que se nombran expresamente. Los empalmes no se deben cerrar únicamente mediante uniones a presión o soldaduras con fundentes basados en plomo u otros blandos.
(2) **Accesorios.** El cuerpo del tanque de combustible debe tener collarines o acoplamientos adecuados para la instalación de todos los accesorios.
(3) **Roscas.** Las roscas de todos los accesorios deben ser Rosca de Caño Cónico de Sello Seco de Normas Americanas o Rosca Corta de Caño Cónico de SAE, especificadas en la norma SAE J476, según está en la edición 1971 del “Manual de la SAE”, excepto que las roscas rectas (no cónicas) se pueden usar en accesorios que tengan collarines integrales y usen guarniciones de sellado. Debe haber al menos cuatro roscas completas enganchadas en cada accesorio.
(4) **Drenajes y accesorios de la parte inferior.**
(i) Los drenajes u otros accesorios de la parte inferior no deben superar en más de $^{3}/_{4}$ de pulgada la parte más baja del tanque de combustible o sumidero.
(ii) Los drenajes u otros accesorios de la parte infe-rior deben estar protegidos contra daños producidos por los impactos.
(iii) Si un tanque de combustible tiene drenajes, los accesorios de drenaje deben permitir un drenaje prácti-camente completo del tanque.
(iv) Los drenajes u otros accesorios de la parte infe-rior deben estar instalados en un collarín o aco-plamiento diseñado para ubicarlos.
(5) **Accesorios para retiro de combustible.** Excepto los tanques de combustible diesel, los acceso-rios a través de los cuales se retira el combustible de un tanque de combustible deben estar ubicados por encima del nivel normal del combustible en el tanque cuando el tanque está lleno.
(6) [Reservado]
(7) **Caño de llenado.**
(i) Cada caño de llenado debe estar diseñado y con-struido de modo de minimizar el riesgo de derrames de combustible durante los trabajos de carga de combusti-ble y cuando el vehículo se ve comprometido en un acci-dente.
(ii) El caño de llenado y las ventilaciones de un tanque de combustible con capacidad de 25 galones deben permitir el llenado con combustible a un índice de al menos 20 galones por minuto sin derrame de combus-tible.
(iii) Cada caño de llenado debe tener una tapa que se pueda ajustar con seguridad sobre la abertura del caño de llenado. Las roscas de atornillado o del tipo bayoneta son métodos que cumplen con los requisitos de esta división.
(8) **Sistema de ventilación de seguridad.** Un tanque de combustible líquido con una capacidad de más de 25 galones debe tener un sistema de ventilación que, en el caso de que el tanque se incendie, evite que la presión interna del tanque rompa el cuepo del tanque, los remaches o la abertura inferior (si los hubiera).
(9) **Resistencia a la presión.** El cuerpo y los acce-sorios de un tanque de combustible líquido con capacidad de más de 25 galones deben poder soportar una presión hidrostática interna igual al 150 por ciento de la presión máxima interna alcanzada en el tanque durante la prueba de los sistemas de ventilación de seg-uridad especificados en el párrafo (d)(1) de este artículo.
(10) **Ventilación de aire.** Cada tanque de combus-tible debe estar equipado con una ventilación de aire que no permita derrames (como un cierre de bola). La ventilación de aire puede estar combinada con la tapa del caño de llenado o ventilación de seguridad o puede ser una unidad independiente instalada en el tanque de combustible.
(11) **Marcas.** Si el cuerpo del tanque de combustible es fácilmente visible cuando el tanque está instalado en el vehículo, el tanque debe estar simplemente señal-izado con su capacidad líquida. El tanque también debe estar claramente señalizado con una advertencia contra el llenado a más del 95 por ciento de su capacidad líquida.
(12) **Restricción de llenado excesivo.** Un tanque de combustible líquido fabricado en enero 1, 1973 o después debe estar diseñado y construido de manera que —
(i) El tanque no se pueda llenar, en un trabajo de llenado normal, con una cantidad de combustible que supere el 95 por ciento de la capacidad líquida del tanque y
(ii) Cuando el tanque se llena, la expansión normal del combustible no producirá derrames de combustible.
(d) **Pruebas de tanques de combustible líquido.** Cada tanque de combustible líquido debe poder pasar las pruebas que se especifican en los párrafos (d)(1) y (2) de este artículo.[1]
(1) **Prueba del sistema de ventilación de segu-ridad—**
(i) **Procedimiento.** Llene el tanque a tres cuartos de su capacidad con combustible, selle la salida de ali-mentación de combustible e invierta el tanque. Cuando la temperatura del combustible esté entre 50° F. y 80° F., aplique una llama envolvente al tanque de modo que la temperatura del combustible

aumente a un índice de no menos de 6° F (-14º C) y no más de 8° F (-13,3º C) por minuto.

[1]Las pruebas que se especifican son sólo una medición de desempeño. Los fabricantes y transportistas pueden usar cual-quier procedimiento alternativo que les asegure que sus equipos cumplan con los criterios de desempeño requeridos.

(ii) **Desempeño requerido.** El sistema de venti-lación de seguridad requerido por el párrafo (c)(8) de este artículo debe activarse antes que la presión interna del tanque supere las 50 libras por pulgada cuadrada en el medidor y la presión interna no debe superar de ahí en más la presión a la cual el sistema se activó en más de 5 libras por pulgada cuadrada independientemente de cualquier otro aumento adicional en la temperatura del combustible.
(2) **Prueba de fugas—**
(i) **Procedimiento.** Llene el tanque a su capacidad con combustible a una temperatura entre 50° F. y 80° F. Con la tapa del caño de llenado instalada, gire el tanque a través de un ángulo de 150° en cualquier dirección sobre cualquier eje desde su posición normal.
(ii) **Desempeño requerido.** Ni el tanque ni ningún accesorio pueden tener fugas superiores a un total de una onza por peso de combustible por minuto en ninguna posición que tenga el tanque durante la prueba.
(e) **Pruebas de tanques de combustible líquido montados al costado.** Cada tanque de combustible líquido montado al costado debe poder pasar las prue-bas que se especifican en los párrafos (e)(1) y (2) de este artículo y las pruebas que se especifican en los párrafos (d)(1) y (2) de este artículo.[1]
(1) **Prueba de caída—**
(i) **Procedimiento.** Llene el tanque con una can-tidad de agua que tenga igual peso que la carga máxima de combustible del tanque y deje caer el tanque 30 pies sobre una superficie rígida de modo que aterrice de manera escuadrada sobre una esquina.
(ii) **Desempeño requerido.** Ni el tanque ni ningún accesorio puede perder más que el total de 1 onza por peso de agua por minuto.
(2) **Prueba del caño de llenado—**
(i) **Procedimiento.** Llene el tanque con una can-tidad de agua que tenga igual peso que la carga máxima de combustible del tanque y deje caer el tanque 10 pies (3 m) sobre una superficie rígida de modo que aterrice de manera escuadrada sobre su caño de llenado.
(ii) **Desempeño requerido.** Ni el tanque ni ningún accesorio puede perder más que el total de 1 onza (28,34 g) por peso de agua por minuto.
(f) **Certificación y marcas.** Cada tanque de com-bustible líquido debe tener marcas legibles perma-nentes realizadas por el fabricante con la siguiente información mínima:
(1) El mes y año de fabricación.
(2) El nombre del fabricante en los tanques fabrica-dos en julio 1, 1988 y después y medios de identificación de la instalación en la cual se fabricó el tanque y
(3) Un certificado que cumpla con las normas de este artículo pertinentes para el tanque. El certificado debe tener la forma expresada en alguno de los siguientes:
(i) Si un tanque cumple con todas las normas de este artículo correspondientes a los tanques montados al cos-tado: “Cumple con todos los requisitos FMCSA para tanques montados al costado.”
(ii) Si un tanque cumple con todas las normas de este artículo correspondientes a los tanques que no son mon-tados al costado: “Cumple con todos los requisitos FMCSA para tanques no montados al costado.”
(iii) La forma de certificado especificada en el pár-rafo (f)(3)(i) o (ii) de este artículo se puede usar en un tanque de combustible líquido fabricado antes de julio 11, 1973, pero no es obligatoria para tanques de combustible fabricados antes de marzo 7, 1989. La forma de certificación fabricada en marzo 7, 1989 o antes debe cumplir con los requisitos vigentes al momento de la fabricación.

[36 RF, 15445, ago. 14, 1971, según enmienda 37 RF, 4341, mar. 2, 1972; 37 RF, 28753, dic. 29, 1972; 45 RF, 46424, julio 10, 1980; 53 RF, 49400, dic. 7, 1988; 59 RF, 8753, feb. 23, 1994]

§393.69 Sistemas de gas licuado.

(a) Un sistema de combustible que use gas licuado como combustible para hacer funcionar un automotor o los equipos auxiliares instalados sobre un automotor o que se usen en conexión con el mismo, deben cumplir con las “Normas para el almacenamiento y manejo de gases licuados” de la Asociación Nacional de Protección contra Incendios, Battery March Park, Quincy, MA 02269, como sigue:
(1) Un sistema de combustible instalado antes de diciembre 31, 1962 debe cumplir con la edición 1951 de las normas.
(2) Un sistema de combustible instalado en diciem-bre 31, 1962 o después y antes de enero 1, 1973 debe cumplir con la división IV de la edición de junio de 1959 de las normas.
(3) Un sistema de combustible instalado en enero 1, 1973 o después y que suministre combustible para la propulsión del automotor debe cumplir con la división IV de la edición 1969 de las normas.
(4) Un sistema de combustible instalado en enero 1, 1973 o después y que suministre combustible para el funcionamiento de equipos auxiliares debe cumplir con la división VII de la edición 1969 de las normas.
(b) Cuando las normas de este artículo requieren que un sistema de combustible cumpla con una edición espe-cífica de las normas, el sistema puede cumplir con las disposiciones pertinentes de una edición posterior de las normas especificadas en este artículo.
(c) El tanque de un sistema de combustible debe estar señalizado para indicar que cumple con las nor-mas.
[36 RF, 15445, ago. 14, 1971, según enmienda 37 RF, 4342, mar. 2, 1972; 41 RF, 53031, dic. 3, 1976; 53 RF 49400, dic. 7, 1988]

Sección F — Dispositivos de acople y métodos de arrastre

§393.70 Dispositivos de acople y métodos de arrastre, excepto las operaciones de mov-imiento por conducción-arrastre.

(a) **Trazado.** Cuando dos o más vehículos funcionan en combinación, los dispositivos de acople que los conecten estarán diseñados, construidos e instalados y los vehículos estarán diseñados y construidos de modo que, cuando la combinación funcione en una línea recta en una superficie nivelada, lisa, el trayecto del vehículo remolcado no se desvíe más de 3" a cualquiera de los lados del trayecto del vehículo que lo remolca.

(b) **Ensambles de quinta rueda —** (1) **Montaje —** (i) **Mitad inferior.** La mitad inferior de una quinta rueda montada en un tractor de camión o carretilla de conversión debe estar asegurada al marco de dicho vehículo con soportes correctamente diseñados, placas o ángulos de montaje y pernos correctamente apretados del tamaño y grado adecuados o dispositivos que brin-den una seguridad equivalente. La instalación no pro-ducirá rajaduras, curvas ni deformaciones en el marco. La instalación debe incluir un dispositivo que evite pos-itivamente que la mitad inferior de la quinta rueda se mueva en el marco al cual está fijada.
(ii) **Mitad superior.** La mitad superior de una quinta rueda debe estar asegurada al automotor con al menos la misma seguridad requerida para la insta-lación de la mitad inferior en un tractor de camión o carretilla de conversión.
(2) **Cierre.** Todos los ensambles de quinta rueda deben tener un mecanismo de cierre. El mecanismo de cierre y cualquier adaptador que se use con él deben impedir la separación de las mitades superior e inferior del ensamble de la quinta rueda salvo que se active un desenganche manual positivo. El desenganche debe estar ubicado de manera que el conductor lo pueda hacer funcionar desde la cabina. Si un automotor tiene una quinta rueda diseñada y construida para ser sepa-rada fácilmente, los dispositivos de cierre de la quinta rueda se aplicarán automáticamente al acople.
(3) **Ubicación.** La mitad inferior de una quinta rueda estará ubicada de manera tal que, independiente-mente la las condiciones de carga, la relación entre el perno rey y el eje o ejes traseros del automotor remolca-dor distribuirán correctamente el peso bruto tanto del vehículo remolcado como del remolcador sobre los ejes de dichos vehículos, no interferirán indebidamente con la dirección, el frenado y otras maniobras del vehículo remolcador y no contribuirán de otro modo a que el fun-cionamiento de los vehículos comprendidos en la combi-nación resulte inseguro. La mitad superior de una quinta rueda estará ubicada de manera tal que el peso de los vehículos se distribuya correctamente sobre sus ejes y la combinación de vehículos funcione con segu-ridad durante el funcionamiento normal.
(c) **Remolque de remolques completos.** Un remolque completo debe estar equipado con una barra de remolque y un medio para fijarla a los vehículos remolcador y remolcado. La barra de remolque y su medio de fijación deben—
(1) Tener la estructura adecuada para el peso que se arrastre;
(2) Estar montados correctamente y con seguridad;
(3) Brindar una articulación adecuada en la conexión sin excesivo juego en ese lugar y
(4) Tener un dispositivo de cierre que impida la sep-aración accidental entre él vehículo remolcado y el remolcador. El montaje del enganche del remolque (gan-cho pivote o mecanismo equivalente) en el vehículo remolcador debe incluir un refuerzo del marco sufi-ciente para producir fuerza y rigidez en el mismo que eviten una distorsión indebida.
(d) **Dispositivos de seguridad en el caso de falla o desconexión de la barra de remolque.** Todo remolque completo y toda carretilla de conversión usada para convertir un semirremolque en un remolque com-pleto deben estar acoplados al marco o una extensión del marco del automotor que lo remolca con uno o más dispositivos de seguridad para impedir que el vehículo remolcado se suelte en el caso de que la barra de remolque falle o se desconecte. El dispositivo de segu-ridad debe cumplir con los siguientes requisitos:
(1) El dispositivo de seguridad no debe estar fijado al gancho pivote ni a ningún otro dispositivo del vehículo remolcador al cual está fijada la barra de remolque. Sin embargo, si el gancho pivote u otro dispositivo fue fabri-cado antes de julio 1, 1973, el dispositivo de seguridad se puede fijar al vehículo remolcador en un lugar sobre una pieza fundida o forjada del gancho pivote si ese lugar es independiente del gancho pivote.
(2) El dispositivo de seguridad no debe tener más juego del necesario para permitir que los vehículos giren correctamente.
(3) El dispositivo de seguridad y el medio que lo fija a los vehículos deben tener una fuerza última no inferior al peso bruto del vehículo o vehículos que se remolcan.
(4) El dispositivo de seguridad debe estar conectado al vehículo remolcado y al remolcador y a la barra de remolque de manera tal que impida que la barra de remolque se caiga al suelo en el caso de fallar o desconectarse.
(5) Excepto lo dispuesto en el párrafo (d)(6) de este artículo, si el dispositivo de seguridad consta de cadenas o cables, el vehículo remolcado debe estar equipado con dos cadenas o cables de seguridad o con un sistema de bridas de una única cadena o cable fijado a su marco o eje en dos puntos lo más alejados que permita la config-uración del marco o eje. Las cadenas o cables de segu-ridad serán dos piezas independientes, cada una equipada con un gancho u otro medio de fijación al vehículo remolcador o con una única pieza que conduzca a lo largo de cada lado de la barra de remolque desde los dos puntos de fijación en el vehículo remolcado y orga-nizadas en una brida con un único medio de fijación que se conectará al vehículo remolcador. Cuando se usa un largo único de cable, se usará un guardacables y abraza-deras de cable de base gemela para formar el ojo delantero de la brida. El gancho u otro medio de fijación con el vehículo remolcador se asegurará a las cadenas o cables en una posición fija.
(6) Si el vehículo remolcado es una carretilla de con-versión con una lengua sólida y sin barra de remolque con bisagras ni otro pivote giratorio entre el montaje de la quinta rueda y el punto de fijación del ojo de la lengua ni otro dispositivo de enganche—
(i) Las cadenas o cables de seguridad, cuando se usen como dispositivo de seguridad para ese vehículo, pueden constar de dos cadenas o cables o de una única cadena o cable usado solo;
(ii) Un dispositivo de seguridad único, incluyendo una cadena o cable único usado solo como dispositivo de seguridad debe estar en línea con la línea central de la lengua del remolque y
(iii) El dispositivo se puede fijar a una carretilla de conversión en cualquier punto de la parte trasera del punto de fijación del ojo de la lengua u otro dispositivo de enganche.
(7) Los dispositivos de seguridad que no sean cade-nas o cables deben brindar la fuerza, seguridad de fijación y estabilidad direccional igual o superior a las cadenas o cables de seguridad instalados de acuerdo con los párrafos (d)(5) y (6) de este artículo.
(8) Cuando se usan dos dispositivos de seguridad, incluyendo dos cadenas o cables de seguridad, y están fijados al vehículo remolcador en puntos separados, los puntos de fijación en el vehículo remolcador estarán ubicados a igual distancia y en lados opuestos de la línea central del vehículo remolcador. En el caso de que se fijen dos cadenas o cables al mismo punto en el vehículo remolcador y cuando se use una brida o una única cadena o cable, el punto de fijación debe estar en la línea central longitudinal del vehículo remolcador. Un dispositivo de seguridad único que no sea una cadena o cable se debe fijar también al vehículo remol-cador en un punto de su línea central longitudinal.
[37 RF, 21439, oct. 11, 1972]

§393.71 Dispositivos de acople y métodos de remolque, funciones de movimiento por con-ducción-arrastre.

(a) **Número en la combinación.** (1) No se pueden usar más de tres sillas de montar en ninguna combi-nación.
(2) No se puede usar más de una barra de remolque en ninguna combinación.

(3) Cuando los automotores se remolcan mediante sillas de montar triples, los vehículos remolcados ten-drán frenos actuando en todas las ruedas que estén en contacto con el camino.
(b) **Transporte de vehículos en el vehículo remolcador.** (1) Cuando está fijado adecuadamente y con seguridad usando un medio equivalente en segu-ridad al que dispone el párrafo (j)(2) de este artículo, un automotor o automotores se pueden montar completa-mente sobre la estructura de un vehículo remolcador que realiza funciones de movimiento por conducción-remolque.
(2) No se puede montar totalmente un automotor o automotores en un vehículo remolcador salvo que la rel-ación de los vehículos totalmente montados con el o los ejes traseros produzca una distribución correcta del peso bruto total de los vehículos y no interfiera indebi-damente con la dirección, el frenado y la maniobra del vehículo remolcador, ni contribuya de otra manera a que la operación de los vehículos comprendidos dentro de la combinación resulte insegura.
(c) **Transporte de vehículos en vehículos remol-cados.** (1) Cuando está fijado adecuadamente y con seg-uridad usando un medio equivalente en seguridad al que dispone el párrafo (j)(2) de este artículo, un automo-tor o automotores se pueden montar completamente sobre la estructura de vehículos remolcados que reali-zan funciones de movimiento por conducción-remolque.
(2) Ningún automotor se montará totalmente sobre un automotor remolcado mediante una barra de remolque salvo que el vehículo remolcado esté equipado con frenos y tenga medios para la eficaz aplicación de los frenos que actúen sobre todas las ruedas y sea remol-cado sobre sus propias ruedas.
(3) Ningún automotor se montará totalmente sobre un automotor remolcado mediante una silla de montar salvo que la línea central del perno rey o el medio de fijación equivalente de dicho vehículo remolcado esté ubicado de manera tal en el vehículo remolcador que la relación con el eje o ejes traseros resulte en una dis-tribución correcta del peso bruto total de los vehículos y no interfiera indebidamente con la dirección, el frenado y la maniobra del vehículo remolcador, ni contribuya de otra manera a que la operación de los vehículos com-prendidos dentro de la combinación resulte insegura; salvo, además, que una perpendicular hasta el suelo desde el centro de gravedad de los vehículos totalmente montados caiga hacia la línea central del eje trasero del vehículo en silla de montar.
(4) Si un automotor remolcado mediante una silla de montar doble tiene arriba algún vehículo totalmente montado, dicho vehículo en silla de montar tendrá en todo momento mientras esté cargado de esta manera frenos eficaces que actúen sobre las ruedas que estén en contacto con el camino.
(d) **Barras de remolque sobre parachoques de vehículos pesados prohibidas.** No se usarán barras de remolque del tipo que dependen de los parachoques como medio de transmisión de las fuerzas entre los vehículos para remolcar un automotor que pese más de 5000 libras.
(e) **Ruedas delanteras de vehículos en silla de montar restringidas.** Un automotor remolcado medi-ante silla de montar tendrá restringido el movimiento de las ruedas delanteras si en cualquier condición de giro de dichas ruedas las mismas se proyectarán más allá de la parte más ancha del vehículo remolcado o el remolcador.
(f) **Los vehículos se remolcarán en posición hacia adelante.** Salvo que e mecanismo de dirección esté adecuadamente trabado en una posición recta hacia delante, todos los automotores remolcados medi-ante silla de montar se remolcarán con el extremo delantero montado sobre el vehículo remolcador.
(g) **Medios requeridos para remolcar.** (1) Ningún automotor se remolcará en operativos de conducción y remolque usando otro medio más que conexiones de barra de remolque o silla de montar, las cuales cump-lirán con los requisitos de este artículo.
(2) A los fines de las reglamentaciones de este capítulo:
(i) Los dispositivos de acople como los que se usan para remolcar remolques vivienda y que emplean conex-iones de bola y receptáculo serán considerados barras de remolque;
(ii) Los automotores o piezas de automotores fijados adecuadamente, con seguridad y rigidez mediante dis-positivos que cumplan los requisitos del párrafo (n) de este artículo se considerarán como un vehículo en cual-quier posición en cualquier combinación.
(h) **Requisitos para barras de remolque.** Las barras de remolque cumplirán con los requisitos sigu-ientes:
(1) **Barras de remolque, disposición estruc-tural y montaje.** Toda barra de remolque será estruc-turalmente adecuada y estará correctamente instalada y mantenida. Para asegurar su adecuación estructural debe, al menos, cumplir con los requisitos de la tabla siguiente:

Peso bruto del vehículo remolcado (libras) [1]	Fuerza longitudinal en tensión y compresión[2]		Fuerza como un haz (con carga concentrada en cualquier dirección en el centro) [2,3]
	Todas las barras de remolque	Barras de remolque nuevas adquiridas y usadas por un autotransportista después de sep. 30, 1948	
	Libras	Libras	Libras
Menos de 5000	3000	6500	3000
5000 y más			
Menos de 10.000	6.000	(1)	(1)
10.000 y más			
Menos de 15.000	9000	(1)	(1)

[1] La fuerza requerida de las barras de remolque para vehículos remolcados de 15.000 libras (6,80 t) y más de peso bruto y de barras de remolque nuevas adquiridas y usadas después de sep. 30, 1948 para vehículos remolcados de 5000 libras (2,26 t) y más de peso bruto se calculará mediante las siguientes fórmulas: Fuerza longitudinal = peso bruto del vehículo remolcado x 1,3 Fuerza como un haz = peso bruto del vehículo remolcado x 0,6.
[2] Durante las pruebas, toda la unidad se probará con todas las abrazaderas, empalmes y pernos montados y ajustados de manera tal que se aproxime a las condiciones del funcionamiento real.
[3] Esta prueba sólo será pertinente para barras de remolque que, en funcionamiento normal, estén sujetas a movimientos que puedan doblarlas, como las barras de remolque de remolques vivienda.

(2) **Barras de remolque, empalmadas.** La barra de remolque estará construida de manera tal que per-mita libre movimiento tanto en el plano horizontal como el vertical entre el vehículo remolcado y el remolcador. Los medios que permitan el movimiento serán tales que impidan la transmisión de tensiones durante el funcio-namiento normal entre el vehículo remolcado y el remol-cador, excepto a lo largo del eje longitudinal de la o las lenguas.
(3) **Ataduras de las barras de remolque.** Los medios usados para transmitir las tensiones a los chasis o los marcos del vehículo remolcado y el remolcador pueden ser estructuras provisorias o parachoques u otras partes integrales de los vehículos: Siempre y cuando, sin embargo, que los medios usados estén con-struidos, instalados y mantenidos de manera tal que, cuando se prueben como un ensamble, no se produzcan fallas en dichos miembros cuando la barra de remolque más débil permitida por el párrafo (h)(1) de este artículo se someta a las pruebas que se brinden.
(4) **Medios para ajustes del largo.** En las barras de remolque con largo ajustable, los medios usados para realizar ese ajuste se ubicarán firmemente y no pro-ducirán ningún juego ni permitirán que se doble la barra. Con la barra de remolque sostenida rígidamente en ambos extremos y con una carga de 50 libras (22,67 Kg.) en el centro, la comba, medida en el centro en cual-quier dirección, no superará las 0,25" (6,35 mm) en nin-guna condición de ajuste del largo.
(5) **Método de fijación de abrazaderas.** Se dispon-drá de medios adecuados para la fijación segura de la barra de remolque al vehículo remolcado y al remolca-dor.
(6) **Conexión de la barra de remolque al mecan-ismo de dirección.** La barra de remolque tendrá medios adecuados de fijación y actuación sobre el

mecanismo de dirección (si hubiera alguno) del vehículoremolcado. La fijación permitirá suficiente angularidad de movimiento de las ruedas delanteras del vehículo remolcado de modo que éste pueda seguir sustancial-mente en el trayecto del remolcador sin doblar la barra de remolque. La barra de remolque tendrá empalmes adecuados para permitir este movimiento.

(7) **Trazado.** La barra de remolque estará diseñada, construida, mantenida y montada de manera tal que haga que el vehículo remolcado siga sustancialmente en el trayecto del vehículo remolcador. Están prohibidas las barras de remolque con diseño o en condición tal que permitan que el vehículo remolcado se desvíe más de 3" a cualquier lado de un vehículo remolcador que se mueve en línea recta medido desde el centro del remol-cador.

(8) **Acoples del tipo de remolque de auto para pasajeros.** Los acoples usados para funciones de mov-imiento de conducción-remolque de remolques de autos de pasajeros cumplirán con la norma SAE Nº J684c, “Acoples y enganches de remolques — tipo automotriz”, julio, 1970.[1]

(9) **Marcas de las barras de remolque.** Toda barra de remolque adquirida y usada en operativos de conduc-ción y remolque por un autotransportista estará clara-mente marcada con la siguiente certificación del fabricante correspondiente (o palabras de significado equivalente) :

Esta barra de remolque cumple con los requisitos de la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte (FMCSA) para vehículos (peso bruto máximo para el cual se fabricó la barra).

Peso bruto máximo permitido _____

Fabricado_____

(mes y año)

por _____

(nombre del fabricante)

La certificación de barras de remolque fabricadas antes de marzo 7, 1989 debe cumplir con los requisitos vigentes al momento de la fabricación.

(10) **Dispositivos de seguridad en el caso de falla o desconexión de la barra de remolque.** (i) El vehículo remolcado se conectará al remolcador medi-ante un dispositivo de seguridad para impedir que el vehículo remolcado se suelte en el caso de que la barra de remolque falle o se desconecte. Cuando se usen cade-nas o cables como dispositivo de seguridad para ese vehículo, se usarán al menos dos cadenas o cables de seguridad que cumplan con los requisitos del párrafo (h)(10)(ii) de este artículo. La fuerza de tracción del dis-positivo de seguridad y el medio de fijación a los vehícu-los será al menos equivalente a la fuerza longitudinal correspondiente para las barras de remolque requeridas en la tabla del párrafo (h)(1) de este artículo. Si se usan cadenas o cables como dispositivo de seguridad, la fuerza requerida será la fuerza combinada de la combi-nación de cadenas y cables.

(ii) Si se usan cadenas o cables como dispositivo de seguridad, estarán cruzados y fijados a los vehículos cerca de los puntos de fijación del parachoques al chasis de los vehículos. El largo de cadena usado no debe ser mayor de lo necesario para permitir el libre giro de los vehículos. Las cadenas se fijarán a la barra de remolque en el punto de cruce o tan cerca de ese punto como sea posible.

[1]Consulte la nota al pie 1 del Art. 393.24(c).

(iii) Un dispositivo de seguridad que no sea cadenas o cables de seguridad debe brindar una fuerza, segu-ridad de fijación y estabilidad direccional igual o supe-rior a las cadenas o cables de seguridad instalados de acuerdo con el párrafo (h)(10)(ii) de este artículo. Un dispositivo de seguridad que no sea cadenas o cables debe estar diseñado, construido e instalado de manera tal que, si la barra de remolque falla o se desconecta, la misma no caerá al suelo.

(i) [Reservado]

(j) **Requisitos para la mitad superior de las sil-las de montar.** La mitad superior de cualquier silla de montar cumplirá con los siguientes requisitos:

(1) **Conexión de la mitad superior con el vehículo remolcado.** La mitad superior se fijará con seguridad al marco o eje del vehículo remolcado medi-ante pernos en “U” u otros medios que brinden una seg-uridad al menos equivalente.

(2) **Pernos en “U” u otras fijaciones.** Los pernos en “U” usados para fijar la mitad superior a los vehícu-los remolcados estarán confeccionados de barra de acero, libre de defecto, con una forma que evite en cual-quier punto un radio de menos de 1" (2,54 cm). Se dis-pone, sin embargo, que se puede usar un radio inferior si el perno en “U” está fabricado de manera tal que no produce una reducción de más del 5 por ciento en el área de sección cruzada en puntos de curvatura, en cuyo caso el radio mínimo será de 1/16 de pulgada. Los pernos en “U” tendrán un diámetro no inferior al requerido por la tabla siguiente:

DIÁMETRO DE LOS PERNOS EN “U” EN PULGADAS

Pesos en libras del vehículo remolcado más pesado	Silla de montar doble o triple			
	Montura delantera	Montura media o delantera	Montura trasera	Silla de montar única[1]
Hasta 5000	0,625	0,5625	0,0500	0,500
5000 y más	0,6875	0,625	0,5625	0,5625

[1]Regirá el peso total de todos los vehículos remolcados. Si se usan otros dispositivos para lograr los mismos propósitos que con los pernos en “U”, tendrán al menos la fuerza equivalente de pernos en “U” confeccionados de acero templado. No se usará hierro forjado para abrazaderas ni ningún otro dispositivo de sostén.

(3) **Pernos en “U” y puntos de apoyo, ubicación.** La distancia entre los pernos en “U” más separados no superará las 9" (22,86 cm). La distancia entre los puntos más separados donde la mitad superior da apoyo al vehículo remolcado no será inferior a 9", excepto que las sillas de montar que emplean empalmes de bola y receptáculo emplearán un dispositivo que sujeta al eje del vehículo remolcado en todo un largo de no menos de 5" (12,7 cm).

(4) **Mitades superiores tipo litera, especifica-ciones.** Las mitades superiores del tipo litera que usan miembros verticales para restringir al vehículo remol-cado de movimientos relativos en dirección al mov-imiento de los vehículos serán de construcción sólida y adecuada para ese fin. Estos montajes en litera estarán equipados con al menos u perno o medio equivalente para evitar el movimiento vertical relativo entre la mitad superior y el vehículo remolcado. Los pernos, si se usan deben tener un mínimo de ½" de diámetro. Los dispositivos que usen medios equivalentes tendrán como mínimo la fuerza equivalente. Los medios usados para evitar el movimiento vertical relativo entre la mitad superior y el vehículo remolcado serán tales que no permitan un movimiento relativo de más de ½". La distancia entre los puntos más separados de apoyo entre la mitad superior y el vehículo remolcado será de un mínimo de 9".

(5) **Movimiento lateral del vehículo remolcado.** (i) Los vehículos remolcados con un eje recto o un eje con una caída de menos de 3", excepto si la silla de montar estuviera construida de acuerdo con el párrafo (m)(2) de este artículo, se ajustarán con seguridad mediante cade-nas o cables a la mitad superior de modo de asegurar que no haya movimiento lateral relativo entre el vehículo remolcado y la mitad superior. Las cadenas o cables tendrán un diámetro mínimo

de $^{3}/_{16}$" y estarán asegurados mediante pernos de igual diámetro mínimo.

(ii) Los vehículos remolcados con un eje con caída de 3" o más o conectados mediante una silla de montar construida de acuerdo con el párrafo (m)(2) de este artículo, no necesitan estar restringidos por cadenas ni cables siempre y cuando la mitad superior esté diseñada de manera tal que impida tal movimiento relativo.

(iii) No se requerirán cadenas ni cables si la mitad superior está diseñada de manera tal que impida positi-vamente el movimiento lateral del eje.

(k) **Requisitos para la mitad inferior de las sil-las de montar.** La mitad inferior de cualquier silla de montar cumplirá con los siguientes requisitos:

(1) **Pernos en "U" u otras fijaciones.** Los pernos en "U" usados para fijar la mitad inferior al vehículo remolcador deben ser de barra de acero, libres de defec-tos y de forma tal que eviten en cualquier punto un radio inferior a 1": Se dispone, sin embargo, que se puede usar un radio menor si el perno en "U" está fabri-cado de manera tal que no produce una reducción de más del 5 por ciento en el área de sección cruzada en puntos de curvatura, en cuyo caso el radio mínimo será de 1/16 de pulgada. Los pernos en "U" tendrán un área de sección cruzada no inferior a la requerida por la tabla siguiente:

ÁREA DE SECCIÓN CRUZADA TOTAL DE LOS PERNOS EN "U" EN PULGADAS CUADRADAS

Pesos en libras del vehículo remolcado más pesado	Silla de montar doble o triple			
	Montura delantera	Montura media o delantera	Montura trasera	Silla de montar única[1]
Hasta 5000	1,2	1,0	0,8	0,8
5000 y más	1,4	1,2	1,0	1,0

[1] Regirá el peso total de todos los vehículos remolcados. Si se usan otros dispositivos para lograr los mismos propósitos que con los pernos en "U", tendrán al menos la fuerza equivalente de pernos en "U" confeccionados de acero templado. No se usará hierro forjado para abrazaderas ni ningún otro dispositivo de sostén.

(2) **Movimiento.** Se tomarán los recaudos necesa-rios mediante el diseño y la instalación para evitar el movimiento relativo entre la mitad inferior y el vehículo remolcador especialmente durante períodos de acel-eración y desaceleración rápida. Para asegurar que no haya movimientos, los diseños de tipo trípode se equi-parán con cadenas de retención adecuadas y ajustadas con seguridad o dispositivos similares.

(3) **Balanceo.** (i) Se tomarán los recaudos necesarios mediante el diseño y la instalación para evitar el balan-ceo o movimiento lateral del vehículo remolcado en rel-ación con el vehículo remolcador. Para asegurar que no haya, las mitades inferiores diseñadas con miembros cruzados fijados pero separables de los miembros verti-cales tendrán esos miembros cruzados ajustados a los verticales mediante un mínimo de dos pernos a cada lado. Estos pernos tendrán como mínimo el equivalente del área de sección cruzada de la requerida para los pernos en "U" para la silla de montar correspondiente según se indica en la tabla del párrafo (k)(l) de este artículo. La distancia mínima entre los puntos más sep-arados de apoyo del miembro cruzado mediante el miembro vertical será de 3" medidas en una dirección paralela al eje longitudinal del vehículo remolcador.

(ii) La mitad inferior tendrá una superficie de sopo-rte en el marco del vehículo remolcador de dimensiones tales que la presión ejercida por la mitad inferior sobre el marco del vehículo remolcador no superará 200 lbs por pulgada cuadrada en ninguna condición de carga estática. Los bloques de madera dura o de otro material adecuado, como goma dura, aluminio o revestimiento de frenos, si se usan entre la mitad inferior y el marco del vehículo remolcador, tendrán como mínimo $^{1}/_{2}$" de espe-sor, 3" de ancho y un largo combinado de 6".

(iii) Bajo ninguna condición el punto más alto de apoyo del vehículo remolcado por la mitad superior superará las 24" medidas verticalmente por encima de la parte superior del marco del vehículo remolcador, medidas en el punto donde la mitad inferior descansa sobre el vehículo remolcador.

(4) **Bloques de madera.** (i) Se pueden usar bloques de madera dura de buena calidad para aumentar la altura del extremo delantero del vehículo remolcado, siempre y cuando la altura total de esos bloques no supere 9" y no se coloque más de 2 piezas separadas una sobre la otra para lograr esa altura; no obstante, se pueden usar bloques de madera dura, no más de 4 en total, hasta una altura no superior a 14" si el área de sección cruzada total de los pernos en "U" usados para fijar la mitad inferior al vehículo remolcador es como mínimo el 50 por ciento más grande que la que requiere la tabla del párrafo (k)(1) de este artículo o, si se usan otros dispositivos en lugar de pernos en "U", brindarán una resistencia al doblado tan fuerte como la de los per-nos en "U" más grandes indicados arriba.

(ii) Los bloques de madera dura deben tener un mín-imo de 4" de ancho y las superficies entre los bloques o entre el bloque y la mitad inferior o entre el bloque y la mitad superior serán planas e instaladas y mantenidas de manera tal que la tendencia del vehículo remolcado a balancearse o hamacarse sea mínima.

(5) **Miembro cruzado, requisitos generales.** El miembro cruzado, que es la parte de la mitad inferior que se usa para distribuir el peso del vehículo remolcado equitativamente a cada miembro del marco del vehículo remolcador, si se usa, será de una estructura adecuada y estará correctamente instalado y adecuadamente mantenido como para desempeñar esta función.

(6) **Miembro cruzado, uso de madera.** No se usará ningún otro material salvo los metales adecuados como miembro cruzado y la madera no se puede usar en la estructura de ninguna manera que haga que se vea sometida a tensiones de tracción. Se puede usar madera en miembros cruzados si se la apoya en toda su longitud mediante miembros cruzados adecuados de metal.

(7) **Fuerza de la mitad inferior.** La mitad inferior debe poder soportar las cargas que se brindan en la tabla siguiente: A los fines de una prueba, la silla de montar se montará como funciona normalmente y la carga se aplicará a través de la mitad superior:

CARGA MÍNIMA DE PRUEBA EN LIBRAS

Pesos en libras del vehículo remolcado más pesado	Silla de montar doble o triple			
	Montura delantera	Montura media o delantera	Montura trasera	Silla de montar única[1]

Hasta 5000	15.000	10.000	5000	5000
5000 y más	30.000	20.000	10.000	10.000

[1]Regirá el peso total de todos los vehículos remolcados.

(l) **Requisitos para los pernos rey de las sillas de montar.** El perno rey de cualquier silla de montar cumplirá con los siguientes requisitos:
(1) **Tamaño del perno rey.** (i) Los pernos rey estarán construidos en acero adecuado para el fin, libre de defectos y con un diámetro no inferior al requerido por la tabla siguiente:

DIÁMETRO DEL PERNO REY SÓLIDO EN PULGADAS

Peso en libras del vehículo remolcado más pesado	Silla de montar doble o triple							
	Montura delantera		Montura media o delantera		Montura trasera		Silla de montar única[1]	
	Acero temp-lado	H.T.S. [2]	Acero temp-lado	H.T.S. [2]	Acero temp-lado	H.T.S. [2]	Acero temp-lado	H.T.S. [2]
Hasta 5000	1,125	1,000	1,000	0,875	0,875	0,750	0,875	0,750
5000 y más	1,500	1,125	1,250	1,000	1,000	0,875	1,000	0,875

[1]Regirá el peso total de todos los vehículos remolcados.

[2]El acero de alta tracción (H.T.S.) es acero que tiene una fuerza última mínima de

65.000 lbs por pulgada cuadrada.

(ii) Si se usa un empalme de bola y receptáculo en lugar de un perno rey, el diámetro del cuello de la bola será como mínimo igual al diámetro del perno rey sólido correspondiente que se brinda en la tabla de arriba. Si se usan pernos rey huecos, el área de sección cruzada metálica será como mínimo igual al área de sección cruzada del perno rey sólido correspondiente.
(2) **Ajuste del perno rey.** Si no se usa un buje de perno rey, el perno rey deberá ajustar sin holgura en las mitades superior e inferior pero no quedará trabado. Las porciones de las mitades superior o inferior en con-tacto con movimiento con el perno rey se pulirán cuida-dosamente eliminando todo borde áspero o filoso. La superficie de apoyo que se obtenga no tendrá menos profundidad que el radio del perno rey.
(3) **Buje de perno rey en sillas de montar.** El perno rey de todas las sillas de montar nuevas adquiri-das y usadas estará incluido sin holgura en un buje de un largo mínimo igual al del perno rey dado que puede estar en contacto con movimiento tanto con la mitad superior como con la inferior. La superficie de apoyo que se obtenga no tendrá menos profundidad que el radio del perno rey.
(4) **Perno rey para impedir el movimiento ver-tical.** El perno rey estará diseñado e instalado de man-era tal que impida que la mitad superior se mueva en dirección vertical con respecto a la mitad inferior.
(m) **Requisitos adicionales para las sillas de montar.** Las sillas de montar cumplirán con los requi-sitos siguientes:
(1) **Superficie de apoyo entre las mitades supe-rior e inferior.** Las mitades superior e inferior estarán construidas y conectadas de manera tal que la superfi-cie de apoyo entre ambas no sea inferior a 16" cuadradas en ninguna condición de angularidad entre el vehículo remolcador y el remolcado: Se dispone, sin embargo, que las sillas de montar que usen un empalme de bola y receptáculo tendrán una bola de dimensiones tales que la carga estática de soporte no supere 800 lbs por pul-gada cuadrada, basándose en el área de sección cruzada de la bola. Y se dispone, además, que las sillas de mon-tar que tengan la mitad superior sostenida por rodamientos de bola, cónicos o de rulemanes no dejarán que los rodamientos se carguen por encima de los límites indicados para los mismos por el fabricante cor-respondiente. La mitad superior descansará en forma pareja y lisa sobre la inferior y las superficies de con-tacto se lubricarán y mantendrán de manera tal que la resistencia por fricción entre las piezas sea mínima.
(2) **Sillas de montar, angularidad.** Todas las sillas de montar adquiridas y usadas usarán medios que cor-rijan la angularidad entre el vehículo remolcador y el remolcado debida las curvaturas verticales de la auto-pista. Estos medios no dependerán ni de la flojedad ni de la deformación de las piezas ya sea de la silla de montar o de lo vehículos para corregir la angularidad.
(3) **Trazado.** La silla de montar estará diseñada, construida, mantenida e instalada de manera tal que el o los vehículos remolcados sigan sustancialmente en el trayecto del vehículo remolcador sin desviarse. Los vehículos remolcados no se desviarán más de 3" a cada lado del trayecto del vehículo remolcador cuando se muevan en línea recta.
(4) **Prevención de curvaturas en el marco.** Cuando sea necesario, deben tomarse recaudos para impedir las curvas en el marco del vehículo remolcador insertando bloques adecuados dentro del canal del marco para evitar retorcimientos. La silla de montar no estará ubicada de manera tal que provoque deforma-ciones del marco motivadas por acción de voladizo.
(5) **Extensión del marco.** Ninguna silla de montar estará ubicada en un punto hacia la parte trasera del marco de un vehículo remolcador.
(6) **Tuercas, aseguradas.** Todas las tuercas que se usen en pernos, pernos en “U”, pernos rey o en cualquier otra pieza de la silla de montar se asegurarán contra desconexiones accidentales mediante pasadores, aran-delas de cierre, tuercas dobles, tuercas de seguridad o medios equivalentes. Las piezas estarán diseñadas e instaladas de manera tal que las tuercas se enganchen por completo.
(7) **Inspección de todas las piezas.** La silla de montar estará diseñada de manera tal que se pueda desmontar y que cada pieza se pueda inspeccionar por

separado para detectar desgaste, curvaturas, rajaduras, roturas o partes faltantes.
(8) **Sillas de montar, marcas.** Toda silla de montar adquirida y usada en operativos de conducción y remolque por un autotransportista tendrá la mitad superior y la inferior marcadas en forma independiente con la siguiente certificación del fabricante correspondi-ente (o palabras de significado equivalente).

Esta silla de montar cumple con los requisitos de la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte (FMCSA) para vehículos de hasta 5000 libras (o más de 5000 libras):

Fabricado _____

(mes y año)

por _____

(nombre del fabricante)

(n) Requisitos para los dispositivos usados para conectar automotores o piezas de automotores para for-mar un vehículo—
(1) **Fijación de eje delantero.** El eje delantero de un automotor que se intente acoplar a otro vehículo según se define en el párrafo (g)(2)(ii) de este artículo se fijará con pernos en "U" que cumplan con los requisitos del párrafo (j)(2) de este artículo.
(2) **Fijación de eje trasero.** El eje trasero de un vehículo se acoplará al marco de otro vehículo mediante un dispositivo de conexión que cuando esté en su lugar forme un rectángulo. El dispositivo estará compuesto de dos piezas, superior e inferior. El dispositivo estará real-izado con una barra de acero de 4" por $^{1}/_{2}$" doblada para tomar la forma adecuada y tendrá las esquinas reforza-das con una placa de un mínimo de 3" por $^{1}/_{2}$ " por 8" de largo. El dispositivo estará abulonado con pernos de ^{3}/"4 y en una cantidad mínima de tres de cada lado. Se puede usar madera como espaciadores para mantener separa-dos los marcos y será de un mínimo de 4" cuadradas.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 35 RF, 10907, jul. 7, 1970; 37 RF, 21440, oct. 11, 1972; 53 RF, 49400, dic. 7, 1988]

Sección G — Partes y accesorios varios

§393.75 Neumáticos.

(a) No se hará funcionar ningún automotor en un neumático que tenga (1) costillas del cuerpo o material de las correas expuesto a través de las marcas de rodamiento o paredes laterales, (2) tenga alguna sepa-ración en las marcas de rodamiento o paredes laterales, (3) esté desinflada o tenga una fuga que se pueda oír o (4) tenga un corte al grado que las costillas del cuerpo o material de las correas quede expuesto.
(b) Cualquier neumático de las ruedas delanteras de un ómnibus, camión o tractor de camión tendrá una profundidad en el diseño del surco de las marcas de rodamiento de al menos $^{4}/_{32}$ de pulgada cuando se la mide en cualquier punto de un surco de marca de rodamiento importante. Las mediciones no se real-izarán donde se ubican las barras de unión, los lomos o los listones.
(c) Excepto lo dispuesto en el párrafo (b) de este artículo, las ruedas tendrán una profundidad en el diseño del surco de las marcas de rodamiento de al menos restando el factor de acumulación de inflado que se $^{2}/_{32}$ de pulgada cuando se la mide en un surco de marca muestra en la tabla 1 a la presión de inflado medida. de rodamiento importante. Las mediciones no se real-izarán donde se ubican las barras de unión, los lomos o los listones.
(d) No se hará funcionar ningún ómnibus con neu-máticos a los cuales se haya remarcado los surcos, reca-pado o recauchutado en las ruedas delanteras.
(e) No se hará funcionar ningún camión ni tractor de camión con neumáticos a los cuales se haya remarcado los surcos en las ruedas delanteras si tiene una capacidad de transporte de carga igual o superior a la de 8 neumáticos de índice de 8.25-20 en las costillas.
(f) **Restricciones de carga de los neumáticos (excepto en casas fabricadas).** No se hará funcionar ningún automotor (excepto casas fabricadas, que están regidas por el párrafo (g) de este artículo) con neumáti-cos que transporten un peso superior al marcado en las paredes laterales del neumático o, en ausencia de una marca de este tipo, un peso superior al especificado para los neumáticos en cualquiera de las publicaciones de cualquiera de las organizaciones enumeradas en la FMVSS Nº 119 (49 CRF, 571.119, S5.1(b)) salvo que:
(1) El vehículo esté funcionando bajo los términos de un permiso especial emitido por el Estado y
(2) El vehículo esté funcionando a una velocidad reducida para compensar el exceso de carga en los neu-máticos con respecto a la capacidad indicada por el fab-ricante del mismo. En ningún caso la velocidad superará 80 km/h (50 m/h).
(g)(1) **Restricciones de carga de los neumáticos para casas fabricadas construidas antes de enero 1, 2002.** No se debe transportar casas fabricadas que estén rotuladas en cumplimiento con 24 CRF, 3282.362(c)(2)(i) antes de enero 1, 2002 sobre neumáti-cos que estén cargados más del 18 por ciento por encima del índice de carga marcado en las paredes laterales del neumático o, en ausencia de una marca de este tipo, más del 18 por ciento por encima del índice de carga especi-ficado en cualquiera de las publicaciones de cualquiera de las organizaciones enumeradas en la FMVSS Nº 119 (49 CRF, 571.119, S5.1 (b)). Las casas fabricadas rotula-das antes de enero 1, 2002 sobre neumáticos sobrecar-gados en un 9 por ciento o más no deben funcionar a velocidades que superen 80 km/h (50 m/h).
(2) **Restricciones de carga de los neumáticos para casas fabricadas construidas en enero 1, 2002 o después.** No se debe transportar casas fabrica-das que estén rotuladas en cumplimiento con 24 CRF, 3282.362(c)(2)(i) en enero 1, 2002 o después sobre neu-máticos que estén cargados por encima del índice de carga marcado en las paredes laterales del neumático o, en ausencia de una marca de este tipo, el índice de carga especificado en cualquiera de las publicaciones de cual-quiera de las organizaciones enumeradas en la FMVSS Nº 119 (49 CRF, 571.119, S5.1(b)).
(h) **Presión de inflado de los neumáticos.** (1) No se hará funcionar ningún automotor sobre neumáticos que tengan una presión de inflado en frío inferior a la especificada para la carga que transporta.
(2) Si la presión de inflado del neumático aumentó por el calor debido al reciente funcionamiento del vehículo, la presión de inflado en frío se calculará restando el factor de acumulacion de inflado que se muestra en la table 1 a la presion de inflado medida.

TABLA 1 — MEDICIÓN DE PRESIÓN DE INFLADO CORRECCIÓN POR CALOR

Velocidad promedio del vehículo en la hora previa	Acumulación mínima de presión de inflado	
	Neumáticos con índice de carga máxima de 1814 Kg. (4000 lbs) o menos	Neumáticos con índice de carga de más de 1814 Kg. (4000 lbs)
66-88,5 km/h (41-55 m/h)	34,5 kPa (5 psi)	103,4 kPa (15 psi)

[34 RF, 9344, junio 13, 1969, según enmienda 40 RF, 44557, sept. 29, 1975; 41 RF, 36657, ago. 31, 1976; 44 RF, 25455, mayo 1, 1979; 44 RF, 47938, ago. 16, 1979; 53 RF, 18057, mayo 19, 1988; 53 RF 49401, dic. 7, 1988; 63 RF, 8330-8339, feb. 18, 1998; 65 RF, 70220, nov. 21, 2000]

§393.76 Literas para dormir.

(a) **Dimensiones** — (1) **Tamaño.** Una litera para dormir debe tener el siguiente tamaño mínimo:

Fecha de instalación en el automotor	Largo medido en la línea central del eje longitudinal (pulgadas)	Ancho medido en la línea central del eje transversal (pulgadas)	Altura medida desde el punto más alto de la parte superior del colchón (pulgadas)[1]
Antes de enero 1, 1953	72	18	18
Después de diciembre 31, 1952 y antes de octubre 1, 1975	75	21	21
Después de septiembre 30, 1975	75	24	24

[1] En el caso de una litera para dormir que use un sistema de suspensión mecánica ajustable, la medida máxima requerida se puede medir cuando el sistema de suspen-sión esté ajustado a la altura en que quedaría cuando estuviera ocupada por un con-ductor.

(2) **Forma.** Una litera para dormir instalada en un automotor en enero 1, 1953 o después debe ser de forma rectangular general, excepto que las esquinas horizon-tales y las del techo pueden ser redondeadas con radios que no superen las 10-$^{1}/_{2}$".

(3) **Acceso.** Una litera para dormir debe estar con-struida de manera tal que no se obstaculice indebida-mente el fácil ingreso y salida del ocupante de la litera.
(b) **Ubicación.** (1) No se debe instalar una litera para dormir dentro o encima de un semirremolque o remolque completo que no sea un remolque vivienda.
(2) Una litera para dormir ubicada dentro del espa-cio de la carga de un automotor debe estar comparti-mentalizada con seguridad del resto del espacio de la carga. Una litera para dormir instalada en enero 1, 1953 o después debe estar ubicada en la cabina o inme-diatamente adyacente a la misma y debe estar fijada con seguridad en relación con la cabina.
(c) **Salida de la litera.** (1) Excepto lo dispuesto en el párrafo (c)(2) de este artículo, debe haber un medio de salida directo y fácil desde una litera de dormir hacia el asiento o compartimiento del conductor. Si la litera de dormir se instaló en enero 1, 1963 o después, la salida debe ser una puerta o abertura de un mínimo de 18" (0,45 m) de alto y 36" (0,90 m) de ancho. Si la litera de dormir se instaló antes de enero 1, 1963, la salida debe tener la superficie suficiente como para contener una elipse con un eje principal de 24" (0,60 m) y uno menor de 16" (0,40 m).
(2) Una litera de dormir instalada antes de enero 1, 1953 debe:
(i) Cumplir con los requisitos del párrafo (c)(1) de este artículo o
(ii) Tener al menos dos salidas, cada una de las cuales tenga un mínimo de 18" de alto y 21" (0,53 m) de ancho, ubicadas en los extremos opuestos del vehículo y utilizables por el ocupante sin la asistencia de ninguna otra persona.
(d) **Comunicación con el conductor.** Una litera de dormir que no esté ubicada en el compartimiento del conductor y no tenga ingreso directo al mismo debe estar equipada con un medio de comunicación entre el ocupante y el conductor. El medio de comunicación puede consistir de un teléfono, tubo parlante, zumbador, cuerda para tirar u otro dispositivo mecánico o eléctrico.
(e) **Equipos.** Una litera de dormir debe estar cor-rectamente equipada para dormir. Su equipo debe incluir:
(1) Ropa de cama y frazadas adecuadas y
(2) Uno de los siguientes:

(i) Elástico y un colchón o
(ii) Colchón con resortes internos o
(iii) Colchón de celdas de goma o goma espuma flexi-ble de un mínimo de 4" de espesor o
(iv) Colchón relleno de líquido y con el espesor sufi-ciente para evitar “rebotes” cuando se ocupe con el vehículo en movimiento.
(f) **Ventilación.** Una litera de dormir debe tener rejillas u otros medios para suministrar la ventilación adecuada. Una litera de dormir debe ser razonable-mente hermética contra el polvo y la lluvia.
(g) **Protección contra fugas del escape y de combustible y calor del escape.** Una litera de dormir debe estar ubicada de manera tal que las fugas del sistema de escape o de combustible del vehículo no per-mitan que el combustible, los gases del sistema del com-bustible ni los gases del escape ingresen a la litera. Una litera de dormir debe estar ubicada de manera tal que no se sobrecaliente ni dañe debido a su proximidad al sistema de escape del vehículo.
(h) **Retención del ocupante.** Un automotor fabri-cado en julio 1, 1971 o después y equipado con litera para dormir debe estar equipado con un medio para impedir la eyección del ocupante de la litera durante la desaceleración del vehículo. El sistema de restricción debe estar diseñado, instalado y mantenido de manera tal que soporte una fuerza total mínima de 6000 lbs (2,72 t) aplicadas hacia la parte delantera del vehículo y paralelas al eje longitudinal del vehículo.
[39 RF, 14711, abr. 26, 1974; 39 RF, 17233, may. 14, 1974, según enmienda 53 RF, 49401, dic. 7, 1988]

§393.77 Calefactores.

En todo automotor, todos los calefactores cumplirán con los requisitos siguientes:
(a) **Tipos de calefactores prohibidos.** Está prohi-bida la instalación o el uso de los siguientes tipos de calefactores:
(1) **Calefactores de escape.** Cualquier tipo de cale-factor de escape en el cual los gases de escape del motor se conduzcan hacia el interior o a través de cualquier espacio ocupado por personas o cualquier calefactor que conduzca el aire del compartimiento del motor hacia el interior de dicho espacio.
(2) **Calefactores de llama abierta.** Cualquier tipo de calefactor que emplee una llama que no esté comple-tamente encerrada, excepto que dichos calefactores no están prohibidos cuando se usan para calefaccionar la carga de automotores tanque.
(3) **Calefactores que permiten fugas de com-bustible.** Cualquier tipo de calefactor desde cuyo que-mador podría haber derrames o fugas durante el mov-imiento o vuelco del vehículo en el cual está montado.
(4) **Calefactores que permiten la contami-nación del aire.** Cualquier calefactor que tome aire, calentado o para calentar, del compartimiento del motor o desde un contacto directo con cualquier porción del sistema de escape o cualquier calefactor que tome aire de conductos de la atmósfera exterior para ser introdu-cidos al compartimiento del motor, salvo que dichos con-ductos estén construidos e instalados de manera tal que eviten la contaminación del aire introducido de esta manera con los gases del escape o del compartimiento del motor.
(5) **Calefactores de combustible sólido excepto carbón vegetal.** Cualquier cocina u otro calefactor que emplee combustible sólido excepto carbón vegetal.
(6) **Calefactores portátiles.** No se usarán calefac-tores portátiles en ningún espacio ocupado por personas excepto el espacio de la carga de automotores que se estén cargando o descargando.
(b) **Especificaciones de los calefactores.** Todos los calefactores cumplirán con las especificaciones sigu-ientes:
(1) **Elementos calefactores, protección.** Todo calefactor estará ubicado o protegido de manera tal que se impida el contacto del mismo con los ocupantes, salvo la temperatura superficial de las parrillas protectoras o de cualquier porción expuesta de los calefactores, incluso las chimeneas de escape, caños o conductos estarán más bajos que lo que podría producir quemadu-ras por contacto. Se suministrará protección adecuada contra las partes inflamables del vehículo o las quema-duras de los ocupantes por radiación directa. Los cale-factores de carbón vegetal estarán encerrado en un bar-ril, tambor o caja metálica de protección similar que estará equipada con una cubierta ajustada con segu-ridad.
(2) **Piezas móviles, guardas.** Se brindarlan guardas eficaces para la protección de los pasajeros u ocupantes contra lesiones provocadas por ventiladores, correas o cualquier otra pieza móvil.
(3) **Calefactores, asegurados.** Todo calefactor y caja de calefactor estará ajustado con seguridad al vehículo de una manera sólida como para resistir mov-imientos relativos dentro del vehículo durante el uso normal o en el caso de un vuelco del vehículo. Todo cale-factor estará diseñado, construido y montado de manera tal que las probabilidades de desensamble de alguna de sus partes, incluyendo chimeneas de escape, caños o conductos, sean mínimas en el caso de un vuelco del vehículo en el cual esté montado. Los calefactores de carbón vegetal estarán asegurados contra movimientos relativos dentro de su caja requerida por el párrafo (c)(1) de este artículo y la caja estará fijada con seguridad al automotor.
(4) **Movimiento relativo entre el tanque de combustible y el calefactor.** Cuando durante el fun-cionamiento normal o en el caso de un vuelco, hay o es probable que haya movimiento relativo entre el tanque de combustible de un calefactor y el calefactor o entre cualquiera de esas unidades y las líneas de combustible que las conectan, debe suministrarse un medio adec-uado en el punto de mayor movimiento relativo para permitir que este movimiento no provoque la falla de las líneas de combustible.
(5) **Controles de funcionamiento que se debe proteger.** En todos los ómnibus destinados al trans-porte de más de 15 pasajeros incluyendo al conductor, deben suministrarse medios para evitar que personas no autorizadas manipulen los controles de funciona-miento. Estos medios pueden incluir el control remoto por parte del conductor, la instalación de controles en lugares inaccesibles, el control de ajustes mediante una o más teclas, la inclusión de los controles en un lugar cerrado, el cierre de los controles u otros medios para lograr este propósito.
(6) **Calefactor, mangueras.** Las mangueras de todos los sistemas de calefacción de agua caliente y vapor serán diseñadas y construidas específicamente para tal fin.
(7) **Aparatos eléctricos.** Todo calefactor que emplee algún aparato eléctrico estará equipado con con-ductores eléctricos, interruptores, conectores y otras piezas eléctricas de gran capacidad de paso de corriente para tomar los recaudos contra sobrecalentamientos; cualquier motor eléctrico que se use en algún calefactor tendrá el tamaño adecuado y estará ubicado de manera tal que no se recaliente; los circuitos eléctricos tendrán fusibles y/o interruptores de circuito para evitar sobre-cargas eléctricas y todos los conductores eléctricos que se empleen en un calefactor o que conduzcan al mismo estarán asegurados contra enredos, raspaduras y roces y tendrán una protección adecuada contra cualquier otra condición que pueda producir cortocircuitos o cir-cuitos abiertos.
Nota: Las piezas eléctricas certificadas como adecuadas para el uso por Underwriters’ Laboratories, Inc., se considerarán en cumplimiento con los requisitos que se enuncian abajo.

(8) **Tapas de baterías de almacenamiento.** Si una batería de almacenamiento independiente está dentro del espacio del personal o la carga, esa batería estará montada con seguridad y equipada con tapas de llenado que impidan derrames.
(9) **Construcción del escape de combustión del calefactor.** Todo calefactor que emplee la combustión de aceite, gasolina, gas licuado o cualquier otro material combustible tendrá medios sustanciales para la conduc-ción de los residuos de la combustión al exterior del vehículo: Se dispone, sin embargo, que

este requisito no es pertinente para los calefactores que se usan única-mente para calentar el espacio de la carga de automo-to re s o calefactore s equipados co n me dios específicamente diseñados y mantenidos como para que la concentración de monóxido de carbono nunca supere el 0,2 por ciento en el espacio de la carga. El caño de escape, chimenea o conducto, si se requiere, será lo sufi-cientemente sólido y estará asegurado de manera tal como para brindar una seguridad razonable contra la fuga o descarga de residuos de la combustión dentro del vehículo y, si fuera necesario, estará aislado como para que resulte improbable que se quemen o carbonicen pie-zas del vehículo por radiación o contacto directo. El lugar de descarga de los residuos de combustión a la atmósfera y el medio de descarga de los mismos será tal que la probabilidad de que vuelvan a entrar al vehículo en cualquier condición de funcionamiento sea mínima.

(10) **Construcción de la cámara de combustión.** El diseño y la construcción de un calefactor de cualquier tipo de combustión, excepto calentadores de espacio de carga permitido por las disposiciones del párrafo (c)(9) de este artículo y calefactores de llama encerrada usa-dos para calefaccionar la carga de automotores tanque, será tal que tenga los medios para evitar la fuga de los residuos de la combustión al aire que se calentará y hará circular. El material empleado en las cámaras de combustión será tal que evite fugas debidas a corrosión, oxidación y otros deterioros. Los empalmes entre las cámaras de combustión y las cámaras de aire con las cuales están en contacto térmico y mecánico estarán diseñados y construidos de manera tal que impidan las fugas entre las cámaras y los materiales empleados en esos empalmes tendrán puntos de fusión sustancial-mente más altos que las temperaturas máximas que probablemente se alcancen en los puntos de empalme.

(11) **Ubicación del tanque de combustible del calefactor.** Todo ómnibus destinado al transporte de más de 15 pasajeros incluyendo al conductor con cale-factores del tipo de combustión tendrá tanques de com-bustible a tal efecto ubicados fuera y por debajo del espacio de los pasajeros. Cuando fuera necesario, se brindará protección adecuada mediante blindaje u otros medios contra pinchaduras de los tanques de este tipo o sus conexiones por efecto de piedras u otros objetos que vuelen.

(12) **Calefactor, control automático del combus-tible.** No se permitirá la alimentación por gravedad o sifón para los calefactores que usen combustibles líqui-dos. Los calefactores que usen combustibles líquidos estarán equipados con medios automáticos para cerrar el combustible o reducir el flujo del mismo a la menor magnitud factible en el caso de un vuelco del vehículo. Los calefactores que usen gas licuado como combustible tendrán la línea de combustible equipada con un medio automático en la fuente de suministro para el cierre del combustible en el caso de separación, ruptura o descon-exión de cualquiera de las líneas de combustible entre la fuente de suministro y el calefactor.

(13) **Indicadores vigilantes.** Los calefactores suje-tos al párrafo (c)(14) de este artículo y que no tienen controles automáticos se equiparán con medios de vigi-lancia que indiquen al conductor que el calefactor funci-ona correctamente. El requisito no es pertinente para los calefactores que se usan sólo para el espacio de la carga en semirremolques o remolques completos.

(14) **Control de cierre.** Se instalarán medios automáticos, o manuales si el control es de fácil acceso para el conductor sin moverse de su asiento, para el cierre del suministro de combustible y electricidad en caso de falla del funcionamiento del calefactor por cual-quier motivo o de funcionamiento inadecuado o sobre-calentamiento. Este requisito no es pertinente para calefactores de carbón vegetal ni calefactores que se usen sólo para calentar el contenido de automotores tanque de carga, pero los calefactores de carbón vegetal deben tener un método controlado para regular el flujo del aire de combustión.

(15) **Certificación requerida.** Todo calefactor del tipo de combustión, salvo los de carbón vegetal, cuya fecha de fabricación sea subsiguiente a diciembre 31, 1952 y todo calefactor de carbón vegetal cuya fecha de fabricación sea subsiguiente a septiembre 1, 1953 estarán claramente señalizados para indicar el tipo de servicio para el cual están diseñados y con una certifi-cación del fabricante de que el calefactor cumple con los requisitos pertinentes para ese uso. Por ejemplo, “Cum-ple con los requisitos I.C.C. para calefactores de ómni-bus”, “Cumple con los requisitos I.C.C. para calefactores de espacios de carga de combustible/ventilados” y, después de diciembre 31, 1967, esa certificación debe decir “Cumple con los requisitos FMCSA para calefac-tores de ómnibus”, “Cumple con los requisitos FMCSA para calefactores de espacios de carga de combustible/ ventilados”, etc.

(i) **Excepción.** La certificación para un calefactor catalítico usado en el transporte de líquido o gas inflam-able debe cumplir lo que se prescribe en §177.834(l) de este artículo.

[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 40 RF, 51198, nov. 4, 1975; 53 RF, 49401, dic. 7, 1988]

§393.78 Limpiaparabrisas.

(a) Todo ómnibus, camión y tractor de camión con parabrisas, estará equipado con un mínimo de dos esco-billas limpiaparabrisas de funcionamiento automático, una a cada lado de la línea central del parabrisas, para limpiar lluvia, nieve u otra humedad del parabrisas y que estarán en condiciones tales como para brindar una visión clara para el conductor, salvo que una de las esco-billas esté dispuesta como para limpiar el área del parabrisas que se extiende hasta dentro de 1" del límite de visual a través del parabrisas a cada lado: Se dis-pone, sin embargo, que en operativos de conducción y remolque esta sección será pertinente sólo para el vehículo conducido. Y se dispone además que una esco-billa limpiaparabrisas será suficiente a los fines de este artículo cuando el vehículo conducido en operativos de conducción y remolque sea parte de la totalidad de los bienes que se transportan y no esté equipado para esas dos escobillas.

(b) Todo ómnibus, camión y tractor de camión cuya fecha de fabricación sea subsiguiente a junio 30, 1953 y que dependa del vacío para hacer funcionar los limpia-parabrisas, estará construido de manera tal que el fun-cionamiento de los mismos no será afectado por cambios en la presión del múltiple de entrada.

§393.79 Dispositivo descongelador.

Todo ómnibus, camión y tractor de camión que tenga parabrisas, cuando funcione en condiciones tales que sea probable que se acumule hielo, nieve o escarcha en el exterior del parabrisas o que se produzca con-densación en el interior del mismo, estará equipado con un dispositivo u otro medio, no de funcionamiento man-ual, para eliminar esas obstrucciones de la vista del conductor: Se dispone, sin embargo, que este artículo no será pertinente para funciones de remolque conducción cuando el vehículo conducido es parte del envío que se entrega.

§393.80 Espejos retrovisores.

(a) Todo ómnibus, camión y tractor de camión estará equipado con dos espejos retrovisores, uno a cada lado, fijados firmemente a la parte externa del automotor y ubicados de manera tal que reflejen para el conductor una vista de la autopista hacia atrás a lo largo de ambos lados del vehículo. Todos los espejos retrovisores regula-dos de esta manera y sus reemplazos cumplirán, como mínimo, los requisitos de la FMVSS Nº 111 (49 CRF, 571.111) vigente al momento de fabricación del vehículo.

(b) **Excepciones.** (1) Los espejos instalados en un vehículo fabricado antes de enero 1, 1981 pueden con-tinuar en servicio, siempre y cuando si se los reemplaza se lo haga con espejos que cumplan, como mínimo, los requisitos de la FMVSS Nº 111 (49 CRF, 571.111) vigente al momento de fabricación del vehículo.
(2) Sólo se requerirá un espejo exterior, que estará del lado del conductor, en los camiones construidos de manera tal que el conductor pueda ver hacia atrás medi-ante un espejo interior.
(3) En operativos de conducción y remolque, el vehículo conducido tendrá al menos un espejo que ofrezca una visión clara hacia atrás.
[48 RF, 57139, dic. 28, 1983]

§393.81 Corneta.

Todo ómnibus, camión, tractor de camión y todo auto-motor conducido en operativos de conducción y remolque estará equipado con una corneta y elementos actuadores que estarán en condiciones tales como para brindar un señal de advertencia adecuada y confiable.

§393.82 Velocímetro.

Todo ómnibus, camión y tractor de camión estará equipado con un velocímetro que indique la velocidad del vehículo en millas por hora y que funcionará con una precisión razonable; sin embargo, este requisito no es pertinente para vehículos conducidos que sean parte de un envío que se entrega en operativos de conducción y remolque si dicho vehículo conducido está equipado con un medio eficaz para limitar su velocidad máxima a 45 m/h/72,42 km/h) y tampoco corresponde para vehícu-los remolcados.

§393.83 Sistemas de escape.

(a) Todo automotor que tenga un dispositivo (que no sea parte de su carga) capaz de expeler las emanaciones nocivas de la combustión tendrá un sistema para dirigir la descarga de dichas emanaciones. Ninguna pieza estará ubicada donde haya probabilidades de que se queme, carbonice o dañe el cableado eléctrico, el sumi-nistro de combustible o cualquier pieza combustible del automotor.
(b) Ningún sistema de escape descargará a la atmós-fera en un lugar inmediatamente debajo del tanque de combustible ni del caño de llenado de éste.
(c) El sistema de escape de un ómnibus impulsado por un motor de gasolina descargará en la atmósfera a 6" (15,24 cm) o menos por delante del extremo trasero del ómnibus
(d) El sistema de escape de un ómnibus que usa com-bustible que no sea gasolina descargará a la atmósfera:
(1) A 15"(58 cm) o menos por delante del extremo trasero del vehículo o
(2) Por detrás de todas las puertas o ventanas dis-eñadas para abrirse, excepto las ventanas diseñadas para abrirse sólo como salidas de emergencia.
(e) El sistema de escape de todo camión y tractor de camión descargará a la atmósfera en un lugar por detrás de la cabina o, si el escape se proyecta por encima de la cabina, en una lugar cerca de la parte trasera de la cabina.
(f) Ninguna pieza del sistema de escape se reparará provisoriamente con envoltorio o parches.
(g) Ninguna pieza del sistema de escape tendrá fugas o descargas en puntos por delante o directamente debajo del compartimiento del conductor/dormitorio. La salida del escape puede descargar por encima de la línea de techo de la cabina/el dormitorio.
(h) El sistema de escape estará ajustado con segu-ridad al vehículo.
(i) Los sistemas de escape pueden usar ganchos de suspensión que permitan el movimiento requerido debido a la expansión y contracción producida por el calor del escape y el movimiento relativo entre el motor y el chasis de un vehículo.
[53 RF, 49401, dic. 7, 1988]

§393.84 Pisos.

El piso de todos los automotores estará construido de manera sólida, libre de orificios y aberturas innece-sarias y se mantendrá de manera tal que se minimice el ingreso de emanaciones, gases de escape o fuego. Los pisos no se impregnarán con aceite ni otras sustancias que podrían producir lesiones a personas que usaran el piso como superficie de tracción.
[53 RF, 49401, dic. 7, 1988]

§393.85 [Reservado]

§393.86 Guardas traseras contra impactos y pro-tección del extremo trasero.

(a)(1) **Requisitos generales para remolques y semirremolques fabricados en enero 26, 1998 o después.** Cada remolque y semirremolque con un índice de peso bruto vehicular de 4536 Kg. (10.000 lbs) o más y fabricado en enero 26, 1998 o después debe estar equipado con una guarda trasera contra impactos que cumpla con los requisitos de la FMVSS Nº 223 (49 CRF, 571.223) vigente al momento de fabricación del vehículo. Cuando la guarda trasera contra impactos se instala en el camión o semirremolque, el vehículo debe cumplir, como mínimo, los requisitos de la FMVSS Nº 224 (49 CRF, 571.224) vigente al momento de fabri-cación del vehículo. Los requisitos del párrafo (a) de este artículo no son pertinentes para remolques de poste (según se definen en §390.5 de este título) ; remolques de madera para pulpa de papel, vehículos de chasis, vehículos para fines especiales, vehículos con ruedas replegadas atrás (según se definen en §393.5) y remolques arrastrados en operativos de conducción y remolque (según se definen en §390.5).
(2) **Ancho de la guarda contra impactos.** Las superficies del extremo externo del miembro horizontal de la guarda deben prolongarse hasta dentro de 100 mm (4") de las extremidades laterales del vehículo. La superficie del extremo externo del miembro horizontal no superará la extremidad lateral del vehículo.
(3) **Altura de la guarda.** La distancia vertical entre el borde inferior del miembro horizontal de la guarda y el suelo no superará los 560 mm (22") en ningún

punto a través del ancho completo del miembro. Las guardas con esquinas redondeadas pueden curvarse hacia arriba dentro de 255 mm (10") de los planos verticales longitu-dinales tangentes a las extremidades laterales del vehículo.
(4) **Superficie trasera de la guarda.** A cualquier altura de 560 mm (22") o más del suelo, la superficie del extremo trasero del miembro horizontal de la guarda debe estar dentro de los 305 mm (12") de la extremidad trasera del vehículo. No se interpretará que este párrafo prohíbe que la superficie trasera de la guarda supere la extremidad trasera del vehículo. Las guardas con esquinas redondeadas se pueden curvar hacia delante dentro de los 255 mm (10") de la extremidad lateral.
(5) **Altura vertical de la sección cruzada.** El miembro horizontal de cada guarda debe tener una altura vertical de la sección cruzada mínima de 100 mm (3,94") en cualquier punto a través del ancho de la guarda.
(6) **Requisitos de certificación y rotulado para las guardas traseras de protección contra impac-tos.** Cada guarda trasera de protección contra impactos que se use en cumplimiento de los requisitos del párrafo (a)(1) de este artículo debe tener una marca o rótulo permanente según se requiere en la FMVSS Nº 223 (49 CRF, 571.223, S5.3). El rótulo debe estar en la superficie orientada hacia delante del miembro horizon-tal de la guarda, 305 mm (12") hacia adentro del extremo derecho de la guarda. El rótulo de certificación debe contener la información siguiente:
(i) Nombre y dirección del fabricante de la guarda contra impactos;
(ii) La declaración "Fabricada el _____" (insertando el mes y año en que se fabricó la guarda) y
(iii) Las letras "DOT", que constituyen una certifi-cación por parte del fabricante de la guarda de que la misma cumple con los requisitos de la FMVSS Nº 223.
(b)(1) Requisitos para automotores fabricados después de diciembre 31, 1952 (excepto remolques o semirremolques fabricados en enero 26, 1998 o después). Cada automotor fabricado después de dici-embre 31, 1952 (excepto tractores de camión, remolques de poste, remolques de madera para pulpa de papel o vehículos en operativos de conducción y remolque) en los cuales la distancia vertical entre el borde inferior trasero del cuerpo (o el ensamble del chasis si el chasis es la parte más trasera del vehículo) y el suelo supere los 76,2 cm (30") cuando el automotor está vacío, estará equipado con una o más guardas contra impactos. La o las guardas traseras contra impactos deben estar insta-ladas y mantenidas de manera tal que:
(i) La distancia vertical entre la parte inferior de las guardas y el suelo no superet 76,2 cm (30") cuando el automotor está vacío;
(ii) La distancia lateral máxima entre los puntos más cercanos entre guardas, si se usa más de una, no supera 61 cm (24");
(iii) Las superficies del extremo externo del miembro horizontal de la guarda no superan 45,7 cm (18") desde cada extremidad lateral del automotor.
(iv) La o las guardas contra impactos no están más de 61 cm (24") por delante de la extremidad trasera del automotor.
(2) **Construcción y fijación.** La o las guardas traseras contra impactos deben estar sólidamente con-struidas y fijadas mediante pernos, soldadura u otro medio comparable.
(3) **Componentes y estructuras vehiculares que se pueden usar para satisfacer los requisitos del párrafo (b) de este artículo.** Los vehículos de chasis bajo, los vehículos para fines especiales o los vehículos con ruedas replegadas atrás construidos y mantenidos de manera tal que el cuerpo, chasis u otras partes del vehículo brindan protección del extremo trasero compa-rable a guarda(s) contra impactos que cumplan con los requisitos del párrafo (b)(1) de este artículo se consider-arán en cumplimiento con dichos requisitos.
[64 RF, 47708, septiembre 1, 1999]

§393.87 Banderas en cargas sobresalientes.

Cualquier automotor que tenga una carga o compo-nente del vehículo que supere los lados en más de 4" (0,10 m) o más de 4 pies (1,21 m) hacia la parte trasera tendrá las extremidades de la carga marcadas con una bandera roja de no menos de 12" cuadradas 77,41 cm cuadrados) en cada punto donde se requiere una lám-para según la tabla 1, §393.11.
[53 RF, 49401, dic. 7, 1988]

§393.88 Receptores de televisión.

Cualquier automotor equipado con un televisor, pan-talla u otro medio de recibir una emisión de televisión tendrá el visor o pantalla ubicado en el automotor en un punto hacia la parte trasera del respaldo del asiento del conductor si dicho visor o pantalla está en el mismo compartimiento que el conductor y el visor o pantalla estará ubicado de manera tal que no sea visible para el conductor mientras está conduciendo el automotor. Los controles de funcionamiento del receptor de televisión estarán ubicados de manera tal que el conductor no los pueda hacer funcionar sin abandonar su asiento.

§393.89 Ómnibus, protección del eje impulsor.

Cualquier eje impulsor que se extienda a lo largo debajo del piso del compartimiento de pasajeros de un ómnibus estará protegido mediante un mínimo de una guarda o soporte en el extremo del eje que tiene una conexión deslizante (ranura u otro dispositivo similar) para evitar el latigazo del eje en el caso de falla del mismo o de cualquiera de sus componentes. Un eje con-tenido dentro de un tubo de torque no requerirá ningún dispositivo de este tipo.

[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 53 RF, 49402, dic. 7, 1988]

§393.90 Ómnibus, línea o barra de soporte.

Excepto lo dispuesto abajo, todo ómnibus diseñado y construido para permitir soportes, estará claramente señalizado con una línea de color contrastante de al menos 2" de ancho o equipado con algún otro medio como para indicar a cualquier persona que se le prohíbe ocupar un espacio por delante de un plano perpendicu-lar dibujado a través de la parte trasera del asiento del conductor y perpendicular al eje longitudinal del ómni-bus. Todo ómnibus tendrá claramente colocado en la parte delantera, o sus inmediaciones un letrero con letras de al menos ½" de alto que indique que es una infracción a las reglamentaciones de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte (FMCSA) que un ómnibus funcione con personas ocupando el área prohibida. Los requisitos de este artículo no son pertinentes para ningún ómnibus trans-portado en operativos de conducción y remolque ni a ningún nivel del ómnibus que no sea aquél en el cual está el conductor; tampoco se interpretará que estos requisitos prohíben que personas sentadas ocupen

asientos permanentes en el área prohibida siempre y cuando tales asientos estén ubicados de manera tal que las personas allí sentadas no interfieran con el funcio-namiento seguro del ómnibus por parte del conductor.

§393.91 Ómnibus, asientos sobre el corredor pro-hibidos.

Ningún ómnibus estará equipado con asientos sobre el corredor salvo que los mismos estén diseñados e instalados de manera tal que se plieguen automática-mente y dejen un corredor libre cuando no están ocupa-dos. No se hará funcionar ningún ómnibus si algún asiento de su interior no está ajustado con seguridad al vehículo.

[53 RF, 49402, dic. 7, 1988]

§393.92 Ómnibus, marcas de puertas de emergen-cia.

Cualquier ómnibus equipado con una puerta de emergencia tendrá esa puerta claramente marcada con letras de 1" de altura como mínimo con las palabras “Puerta de emergencia” o “Salida de emergencia”. Las puertas de emergencia también se identificarán por medio de una lámpara eléctrica roja fácilmente visible para los pasajeros que estará encendida en todo momento en que se requiera que las lámparas estén encendidas según §392.30.

§393.93 Asientos, ensambles de cinturón de seguridad y anclajes de ensambles de cinturón de seguridad.

(a) **Ómnibus—**(1) **Ómnibus fabricados en enero 1, 1965 o después y antes de julio 1, 1971.** Después de junio 30, 1972, todos los ómnibus fabricados en enero 1, 1965 o después y antes de julio 1, 1971 deben estar equipados con un ensamble de cinturón de seguridad tipo 1 ó 2 que cumpla con la FMVSS Nº 209[1] (§571.209) instalado en el asiento del conductor y anclajes de ensamble de cinturón de seguridad que cumplan con los requisitos de ubicación y geometría de la FMVSS Nº 210[1] (§571.210) para ese ensamble de cinturón de seguridad.

(2) **Ómnibus fabricados en julio 1, 1971 o después.** Todo ómnibus fabricado en julio 1, 1971 o después debe cumplir con los requisitos de la FMVSS Nº 208[1] (§571.208)(referida a la instalación de ensambles de cinturones de seguridad) y la FMVSS Nº 210[1] (§571.210)(referida a la instalación de anclajes de ensambles de cinturones de seguridad).

(3) **Ómnibus fabricados en enero 1, 1972 o después.** Todo ómnibus fabricado en enero 1, 1972 o después debe cumplir con los requisitos de la FMVSS Nº 207[1] (§571.207)(referida a sistemas de asientos).

(b) **Camiones y tractores de camión.** (1) **Cami-ones y tractores de camión fabricados en enero 1, 1965 y después y antes de julio 1, 1971.** Salvo lo dispuesto en el párrafo (d) de este artículo, después de junio 30, 1972, todos los camiones y tractores de camión fabricados en enero 1, 1965 o después y antes de julio 1, 1971 deben estar equipados con un ensamble de cin-turón de seguridad tipo 1 ó 2 que cumpla con la FMVSS Nº 209 (§571.209) instalado en el asiento del conductor y en el asiento delantero derecho fuera de bordo, si el vehículo tuviera uno, y anclajes de ensamble de cin-turón de seguridad que cumplan con los requisitos de ubicación y geometría de la FMVSS Nº 210 (§571.210) para cada ensamble de cinturón de seguridad requerido por este subpárrafo.

(2) **Camiones y tractores de camión fabricados en julio 1, 1971 o después.** Todo camión y tractor de camión fabricado en julio 1, 1971 o después, excepto camiones y tractores de camión transportados en opera-tivos de conducción y remolque y que tengan una config-uración de asiento y cabina del vehículo incompleta, debe cumplir con los requisitos de la FMVSS Nº 208[1] (§571.208)(referida a la instalación de ensambles de cin-turones de seguridad) y la FMVSS Nº 210[1] (§571.210) (referida a la instalación de anclajes de ensambles de cinturones de seguridad).

(3) **Camiones y tractores de camión fabricados en enero 1, 1972 o después.** Todo camión y tractor de camión fabricado en enero 1, 1972 o después, excepto camiones y tractores de camión transportados en opera-tivos de conducción y remolque y que tengan una config-uración de asiento y cabina del vehículo incompleta, debe cumplir con los requisitos de la FMVSS Nº 207 (§571.207) (referida a los sistemas de asientos).

(c) **Fecha de vigencia de las normas.** Siempre que el párrafo (a) o (b) de este artículo requiera el cum-plimiento de una FMVSS, el vehículo o equipo debe cumplir con la versión de la norma vigente a la fecha de fabricación del vehículo o a la fecha de la modificación del vehículo para cumplir con los requisitos del párrafo (a) o (b) de este artículo, lo que sea posterior. (d) Los camiones y tractores de camión fabricados en enero 1, 1965 o después y antes de julio 1, 1971 y que funcionen en el estado de Hawai deben cumplir con las disposiciones del párrafo (b) de este artículo en enero 1, 1976 y después.

[35 RF, 16839, oct. 30, 1970, según enmienda 39 RF, 32561, sep. 9, 1974; 40 RF, 32336, ago. 1, 1975]

[1]Se pueden obtener copias individuales de las FMVSS en National Highway Traffic Safety Administration, Nasif Building, 400 Seventh Street SW, Washington, D. C. 20590.

§393.94 Niveles de ruido del interior del vehículo.

(a) **Aplicación de la norma de este artículo.** Excepto lo dispuesto en el párrafo (d) de este artículo, este artículo es pertinente para todos los automotores fabricados en octubre 1, 1974 y después. En abril 1, 1975 y después, este artículo es pertinente a todos los auto-motores fabricados antes de octubre 1, 1974.

(b) **Norma general.** El nivel de sonido interior en la posición de sentado del conductor de un automotor no debe superar 90 dB(A) cuando se mide de acuerdo con el párrafo (c) de este artículo.

(c) **Procedimiento de prueba.**[2] (1) Estacione el vehículo en un lugar de manera que no haya grandes superficies reflectoras, como otros vehículos, letreros, edificios o colinas, dentro de los 50 pies de la posición de sentado del conductor.

(2) Cierre todas las puertas, ventanas y ventila-ciones del vehículo. Apague todos los accesorios que fun-cionan con energía.

(3) Coloque al conductor en su posición normal de sentado en los controles del vehículo. Evacue a todos los ocupantes excepto el conductor y la persona que lleva a cabo la prueba.
(4) Use un medidor de nivel de sonido que cumpla con los requisitos de la norma ANSI (Instituto Ameri-cano de Normas Nacionales) S1.4-1971 Especificación para medidores de nivel de sonido, para medidores tipo 2. Ajuste el medidor a la respuesta de medidor “ráp-ida” de red de peso A.
(5) Ubique el micrófono, orientado verticalmente hacia arriba, a 6" a la derecha del oído derecho del con-ductor, en el mismo plano que éste y en directamente en línea con él.
(6) Con la transmisión del vehículo en punto muerto, acelere el motor hasta la máxima velocidad del motor gobernado, si está equipado con un gobernador de motor, o a su velocidad de índice máximo de caballos de fuerza, si no tiene gobernador de motor. Estabilice el motor a esa velocidad.
(7) Observe la lectura de nivel de sonido pesado en A en el medidor correspondiente a la condición estabili-zada de velocidad del motor. Registre esa lectura, si la misma no ha sido influida por fuentes de ruido foráneas como automotores funcionando en caminos adyacentes.
(8) Regrese la velocidad del motor del vehículo a marcha en vacío y repita el procedimiento especificado en los párrafos (c)(6) y (7) de este artículo hasta que se registren dos niveles máximos de sonido dentro de 2 dB entre sí. Promedie numéricamente esas dos lecturas de niveles máximos de sonido.
(9) El promedio obtenido de acuerdo con el párrafo (c)(8) de este artículo es el nivel de sonido interior del vehículo en la posición de sentado del conductor a los fines de determinar si el vehículo cumple con la norma del párrafo (b) de este artículo. Sin embargo, se permite una tolerancia de 2dB por encima de los límites de nivel de sonido especificados en ese párrafo para dar cuenta de variaciones en las condiciones de las pruebas y vari-aciones en las capacidades de los medidores.

[2]Las normas del Instituto Americano de Normas Nacionales (American National Standards Institute) son publicadas por ese Instituto. Se puede obtener información y copias escribiendo al Instituto a 1430 Broadway, New York, N.Y. 10018.

(10) Si el ventilador del radiador del motor del auto-motor está equipado con un embrague o dispositivo sim-ilar que reduce automáticamente la velocidad de rotación del ventilador o lo desengancha totalmente de su fuente de energía en respuesta a cargas de refrig-eración del motor reducidas, el vehículo se puede esta-cionar antes de hacer la prueba con el motor funcionando en vacío o en cualquier otra marcha que elija el operador durante el tiempo suficiente, pero no más de 10 minutos, para permitir que el ventilador del radiador del motor se desenganche.
(d) Los vehículos fabricados antes de octubre 1, 1974 y que funcionan siempre dentro del estado de Hawai no están obligados a cumplir con este artículo hasta abril 1, 1976.
[38 RF, 30881, nov. 8, 1973, según enmienda 40 RF, 32336, ago. 1, 1975; 41 RF, 28268, julio 9, 1976]

Sección H — Equipos de emergencia

§393.95 Equipos de emergencia en todas las unidades de potencia.

Excepto los vehículos livianos, todos los ómnibus, camiones, tractores de camión y cualquier vehículo con-ducido en operativos de conducción y remolque debe estar equipado como sigue:
(a) **Extintor de incendios.** (1) Excepto lo dispuesto en el párrafo (a)(4) de este artículo, toda unidad de potencia debe estar equipada con un extintor de incen-dios correctamente lleno y ubicado de manera tal que sea fácilmente accesible para su uso. El extintor de incendios debe estar montado con seguridad en el vehículo. El extintor de incendios debe estar diseñado, construido y mantenido como para permitir la determi-nación visual de si la carga es o no completa. El extintor de incendios debe tener un agente extintor que no neces-ite protección contra el congelamiento. El extintor de incendios no debe usar un líquido vaporizador que emita vapores más tóxicos que los producidos por las sustancias que se muestran con un índice de toxicidad de 5 ó 6 en la “Clasificación de riesgo de vida compara-tivo de gases y vapores” de Underwriters’ Laboratories.[1]
(2)(i) Antes de julio 1, 1971, una unidad de potencia que se use para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con un extintor de incendios con un índice[1] de 4 B:C o más de Underwriters’ Laboratories. En julio 1, 1971 y después, una unidad de potencia que se use para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con un extintor de incendios con un índice[1] de 10 B:C o más de Underwriters’ Laboratories.
(ii) Antes de enero 1, 1973, una unidad de potencia que no se use para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con un extintor de incendios con un índice[1] de 4 B:C o más de Underwriters’ Laboratories. En enero 1, 1973 y después, una unidad de potencia que no se use para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con—

[1]Se pueden obtener copias de la Clasificación escribiendo a Underwriters’ Laboratories, Inc., 205 East Ohio Street, Chicago, Ill. 60611.

(A) Un extintor de incendios con un índice de 5 B:C o más de Underwriters’ Laboratories o

(B) Dos extintores de incendios, cada uno de los cuales tenga un índice de[1] de 4 B:C o más de Underwrit-ers’ Laboratories.
(iii) Cada extintor de incendios requerido por este subpárrafo estará rotulado o señalizado con su índice de Underwriters’ Laboratories y deberá cumplir con los requisitos del párrafo (a)(1) de este artículo.
(3) A los fines de este párrafo, una unidad de poten-cia se usa para transportar materiales peligrosos sólo si la unidad de potencia o un automotor remolcado por la misma debe estar señalizado o tener una placa de acu-erdo con §177.823 de este artículo.
(4) Este párrafo no es pertinente para la unidad con-ducida en operativos de conducción y remolque.
(b) [Reservado]
(c) **Fusibles de repuesto.** Al menos un fusible de repuesto u otro dispositivo de protección, si los disposi-tivos que se usan no son del tipo que se reajustan para cada clase y tamaño utilizado. En operativos de conduc-ción y remolque, se considerarán adecuados los repues-tos ubicados en cualquiera de los vehículos.
(d) [Reservado]
(e) [Reservado]

(f) **Dispositivos de advertencia para vehículos detenidos.** Excepto lo dispuesto en el párrafo (g) de este artículo, una de las combinaciones siguientes de dispositivos de advertencia:
(1) **Vehículos equipados con dispositivos de advertencia antes de enero 1, 1974.** Los dispositivos de advertencia especificados abajo se pueden usar hasta que sean necesarios reemplazos:
(i) Tres balizas de emergencia de combustible líquido que satisfagan los requisitos de la norma SAE J597, “Balizas de emergencia de combustible líquido” y tres bengalas y dos banderas rojas o
(ii) Tres faroles de emergencia que satisfagan los requisitos de la norma SAE J596, “Faroles eléctricos de emergencia” y dos banderas rojas o
(iii) Tres reflectores de emergencia rojos que satisfa-gan los requisitos del párrafo (i) de este artículo y dos banderas rojas o
(iv) Tres triángulos reflectivos de emergencia rojos que satisfagan los requisitos del párrafo (h) de este artículo o
(v) Tres triángulos reflectivos de emergencia bidirec-cionales que cumplan con los requisitos de la FMVSS Nº 125, §571.125 de este libro.
(2) **Vehículos equipados con dispositivos de advertencia en enero 1, 1974 y después.**
(i) Tres triángulos reflectivos de emergencia bidirec-cionales que cumplan con los requisitos de la FMVSS Nº 125, §571.125 de este libro o
(ii) Un mínimo de 6 bengalas o 3 balizas de combus-tible líquido. El vehículo debe tener tantas bengalas o balizas de combustible líquido adicionales como sea nec-esario para satisfacer los requisitos de §392.22.
(3) **Dispositivos de advertencia complementar-ios.** Se puede usar otros dispositivos de advertencia además, pero no en reemplazo, de los requeridos, siempre y cuando aquellos no disminuyan la eficacia de los dispositivos de advertencia requeridos.
(g) **Restricciones para el uso de dispositivos que produzcan llama.** No se debe transportar balizas de combustible líquido, bengalas, faroles de aceite ni ninguna señal producida por una llama sobre ningún automotor comercial que transporte materiales peligro-sos de la división 1.1, 1.2, 1.3 (explosivos); ningún auto-motor tanque de carga usado para el transporte de materiales peligrosos de la división 2.1 (gas inflamable) o clase 3 (líquido inflamable) ya sea cargados o vacíos ni ningún automotor comercial que use gas comprimido como combustible del motor.
(h) **Requisitos para los triángulos reflectivos de emergencia fabricados antes de enero 1, 1974.** (1) Cada reflector será un triángulo equilátero plegable, con patas de no menos de 17" de largo y un ancho no inferior a 2". El frente y dorso de las superficies expues-tas de las patas estarán cubiertos con material reflec-tivo de no menos de ½" de ancho. La superficie reflectiva, frente y dorso, será aproximadamente paralela. Cuando se lo coloque en su lugar, una punta del triángulo estará hacia arriba. El área dentro de los lados del triángulos será abierta.
(2) **Material reflectivo:** El material reflectivo que cubre la pata del triángulo equilátero cumplirá con alguno de los siguientes:
(i) Los requisitos correspondientes a elementos reflectores de reflejo realizados en material plástico de metil-metacrilato rojo, que cumplan con el color, sellado, intensidad luminosa, prueba de viento, prueba de vibración y prueba de resistencia a la corrosión de los artículos 3 y 4 de la Especificación Federal RR-R-1185, fechada en noviembre 17, 1966 o
(ii) Los requisitos correspondientes a revestimiento reflectivo rojo de la Especificación Federal L-S-300, fechada en septiembre 7, 1965, excepto que la intensidad luminosa agregada del triángulo ensamblado, en una dirección, no será inferior a 8 cuando se mida a un ángulo de divergencia de 0,2° y un ángulo de incidencia de -4° y de no menos que el 80 por ciento de la intensidad luminosa especificada para 1 pie cuadrado de material en todos los otros ángulos que se muestran en la tabla II, Valores de intensidad reflectiva, de L-S-300.
(3) **Alineación de superficies reflectivas:** Todo triángulo reflectivo estará construido de manera tal que, cuando esté correctamente colocado, las superficies reflectivas estarán en un plano perpendicular al plano de la superficie del camino con una tolerancia permitida de ±10° . Los triángulos reflectivos que son plegables estarán dotados de los medios para sostener a las super-ficies reflectivas dentro de la tolerancia requerida. Estos medios de sostén podrán ajustarse fácilmente sin usar herramientas ni equipos especiales.
(4) **Adaptación mecánica de reflectores:** Todo triángulo reflectivo tendrá un peso y dimensiones tales que permanezca inmóvil cuando esté sometido a vientos de 40 millas por hora y esté correctamente colocado sobre una superficie de camino pavimentada, limpia y seca. El triángulo reflectivo estará construido de man-era tal que soporte choques razonables sin romperse.
(5) **Reflectores, incorporación en dispositivo de sostén:** Cada conjunto de triángulos reflectivos estará adecuadamente protegido por inclusión en una caja, bastidor u otro contenedor especialmente diseñado y construido de manera que los reflectores se puedan extraer fácilmente para su uso.
(6) **Certificación:** Todo triángulo reflectivo de emergencia rojo diseñado y construido para cumplir con estos requisitos estará claramente marcado con la certificación del fabricante indicando que cumple con ellos.
(i) **Requisitos para reflectores de emergencia rojos.** Cada reflector de emergencia rojo cumplirá en todo respecto con los requisitos siguientes:
(1) **Elementos reflectores requeridos.** Cada reflector estará compuesto por un mínimo de dos ele-mentos o superficies reflectoras de cada lado, frente y dorso. Los elementos reflectores, frente y dorso, serán aproximadamente paralelos.
(2) **Elementos reflectores que deben ser clase A.** Cada elemento o superficie reflectora cumplirá con el requisito para un reflector de clase A rojo que contiene la Práctica Recomendada SAE[1] “Reflectores de reflejo”. La salida de intensidad luminosa agregada de todos los elementos o superficies reflectoras en una dirección no será inferior a 12 cuando se prueben en una posición perpendicular con observación a un tercio de grado según se especifica en la Prueba fotométrica que contiene la Práctica Recomendada antes mencionada.
(3) **Superficies reflectoras, protección.** Si el reflector o los elementos reflectores están diseñados y construidos de manera tal que las superficies reflecto-ras serían afectadas adversamente por el polvo, el hollín u otra materia extraña o están en contacto con otras partes del reflector o su contenedor, esas superficies reflectoras se sellarán adecuadamente dentro del cuerpo del reflector.
(4) **Superficies reflectoras que deben ser per-pendiculares.** Todo reflector estará construido de manera tal que, cuando esté correctamente colocado, todos los elementos o superficies reflectoras estén en un plano perpendicular al plano de la superficie del cam-ino. Los reflectores que son plegables tendrán los medios para trabar los elementos o superficies del reflector en la posición requerida; estos medios de traba podrán ajustarse fácilmente sin usar herramientas ni equipos especiales.
(5) **Reflectores, adaptación mecánica.** Todo reflector tendrá un peso y dimensiones tales que per-manezca inmóvil cuando esté sometido a vientos de 40 millas por hora y esté correctamente colocado sobre una superficie de camino pavimentada, limpia y seca. El reflector estará construido de manera tal que soporte choques razonables sin romperse.
(6) **Reflectores, incorporación en dispositivo de sostén.** Cada conjunto de reflectores y los elementos reflectores o superficies incorporadas al mismo estarán adecuadamente protegidos por inclusión en una caja, bastidor u otro contenedor adecuado especialmente dis-eñado y construido de manera que los reflectores se puedan extraer fácilmente para su uso.

[1]Consulte la nota al pie 1 a §393.24(c).

(7) **Certificación.** Todo reflector de emergencia rojo diseñado y construido para cumplir con estos requisitos estará claramente marcado con la certificación del fab-ricante indicando que cumple con ellos.
(j) **Requisitos para bengalas y balizas de com-bustible líquido.** Cada bengala debe poder arder durante 30 minutos y cada baliza de combustible líquido contendrá suficiente combustible como para arder inin-terrumpidamente durante un mínimo de 60 minutos. Las bengalas y balizas de combustible líquido cump-lirán con los requisitos de Underwriters Laboratories, Inc., UL Nº 912, Señales de emergencia en autopistas, cuarta edición, julio 30, 1979 (con una enmienda fechada en noviembre 9, 1981). (Consulte §393.7(c) para obtener información sobre la incorporación por referen-cia y disponibilidad de este documento.) Cada bengala y baliza de combustible líquido estará marcada con el símbolo de UK de acuerdo con los requisitos de UL 912.
(k) **Requisitos para banderas rojas.** Las ban-deras rojas no tendrán menos de 12" cuadradas, con estandartes adecuados para mantenerlas en posición erecta.
[33 RF, 19735, dic. 25, 1968, según enmienda 35 RF, 13019, ago. 15, 1970; 35 RF, 14619, sep. 18, 1970; 37 RF, 17176, ago. 25, 1972; 40 RF, 10685, mar. 7, 1975; 41 RF, 53031, dic. 3, 1976; 47 RF, 47837, oct. 28, 1982, 59 RF, 34712, julio 6, 1994; 67 RF 61225, sep. 27, 2002]

Sección I — Protección contra cargas que se mueven o caen

§393.100 ¿Qué tipos de automotores comerciales están sujetos a las normas de aseguramiento de carga de esta sección y qué requisitos gen-erales son pertinentes?

(a) **Pertinencia.** Las normas de esta sección son pertinentes para camiones, tractores de camión, semir-remolques, remolques completos y remolques de poste.
(b) **Prevención contra pérdida de carga.** Cada automotor comercial debe, cuando transporta una carga en caminos públicos, estar cargado y equipado, así como también la carga debe estar asegurada, de acuerdo con esta sección para evitar que la carga tenga fugas, der-rames, vuele o se caiga del automotor.
(c) **Prevención contra movimientos de carga.** La carga debe estar contenida, inmovilizada o aseg-urada de acuerdo con esta sección para impedir el mov-imiento encima o dentro del vehículo a un grado tal que se afecte adversamente la estabilidad o maniobrabil-idad del vehículo.
[67 RF, 61226, sep. 27, 2002]

§393.102 ¿Cuáles son los criterios mínimos de desempeño para los dispositivos y sistemas de aseguramiento de carga?

(a) **Criterios de desempeño.** Los dispositivos y sistemas de aseguramiento de carga deben poder sopor-tar las tres fuerzas siguientes aplicadas por separado:
(1) 0,8 g de desaceleración hacia delante;
(2) 0,5 g de desaceleración hacia atrás y
(3) 0,5 g de desaceleración lateral.
(b) **Criterios de desempeño para dispositivos que impiden el movimiento vertical de cargas que no están contenidas dentro de la estructura del vehículo.** Los sistemas de aseguramiento deben brin-dar una fuerza hacia abajo equivalente al menos al 20 por ciento del peso del elemento de la carga si dicho elemento no está totalmente contenido dentro de la estructura del vehículo. Si el elemento está totalmente contenido dentro de la estructura del vehículo, se lo puede asegurar de acuerdo con §393.106(b).
(c) **Prohibición de superar los límites de carga de trabajo.** Los dispositivos y sistemas de aseg-uramiento de carga deben estar diseñados, instalados y mantenidos como para asegurar que las fuerzas máxi-mas que actúen sobre los mismos no superen el límite de carga de trabajo correspondiente a los dispositivos en las condiciones enumeradas en los párrafos (a) y (b) de este artículo.
(d) **Medios de aseguramiento equivalentes.** Se considera que una carga que se ha inmovilizado o aseg-urado de acuerdo con los requerimientos pertinentes de §393.104 hasta 393.136 cumple con los criterios de desempeño de este artículo.
[67 RF, 61226, sep. 27, 2002]

§393.104 ¿Qué estándares deben cumplir los dis-positivos y sistemas de aseguramiento de carga para poder satisfacer los requisitos de esta sec-ción?

(a) **Generalidades.** Todos los dispositivos y siste-mas usados para asegurar cargas a un vehículo o dentro de él deben poder cumplir con los requisitos de §393.102.
(b) **Prohibición de usar dispositivos de aseg-uramiento dañados.** Todas las estructuras, sistemas, piezas y componentes de un vehículo usados para aseg-urar cargas deben estar en buen estado de funciona-miento cuando se usen para desempañar ese trabajo sin componentes dañados ni debilitados que afecten adver-samente su desempeño para fines de aseguramiento de cargas, incluyendo la reducción del límite de carga de trabajo, y no tendrán grietas ni cortes.
(c) **Estructuras y puntos de anclaje del vehículo.** Las estructuras, pisos, paredes, cubierta, puntos de anclaje de amarres, cabeceras, estacas, postes y bolsillos de montaje asociados del vehículo destinados a contener o asegurar elementos de la carga deben ser lo suficientemente fuertes como para cumplir con los criterios de desempeño de §393.102, sin componentes dañados ni debilitados que afecten adversamente su desempeño para fines de aseguramiento de cargas, incluyendo la reducción del límite de carga de trabajo, y no tendrán grietas ni cortes.
(d) **Material para estiba, bloques de retención, literas, barras de apuntalamiento, bloqueo y refu-erzo.** El material usado como material de estiba o bol-sas de estiba, bloques de retención, literas, barras de apuntalamiento o usado para bloqueo y refuerzo, no debe tener daños ni defectos que podrían poner en riesgo la eficacia del sistema de aseguramiento.
(e) **Normas de fabricación para ensambles de amarre.** Los ensambles de amarre (incluyendo cadenas, soga de alambre, bandas de acero, tejido sintético y cordaje) y otros dispositivos de fijación o ajuste usados para asegurar los elementos de la carga a automotores comerciales o a su interior, deben cumplir con las siguientes normas pertinentes:

Un componente de ensamble de	Debe cumplir con
(1) Bandas de acero [1, 2]	Especificación estándar para bandas, acero plano y sellos, ASTM D3953-97, febrero 1998, de la Sociedad Americana para Pruebas y Materiales.[4]

(2) Cadena	Especificaciones para cadenas de acero soldado de la Asociación Nacional de Fabricantes de Cadena, noviembre 15, 1999.[4]
(3) Tejido	Especificaciones estándar recomendadas para amarres de tejido sintético de la Asociación de Eslingas de Tejido y Amarres, WSTDA-T1, 1998.[4]
(4) Soga de alambre [3]	Manual de usuarios de soga de alambre de la Junta Técnica de Soga de Alambre, 2ª edición, noviembre 1985.[4]
(5) Cordaje	Norma para soga del Instituto de Cordaje: (i) PETRS-2, Polyester Fiber Rope, three-Strand and eight-Strand Constructions, enero 1993; [4] (ii) PETRS-2, Polyester Fiber Rope, three-Strand and eight-Strand Constructions, agosto 1992; [4] (iii) CRS-1, Polyester/Polypropylene Composite Rope Specifications, three-Strand and eight-Strand Standard Construction, mayo 1979; [4] (iv) NRS-1, Nylon Rope Specifications, three-Strand and eight-Strand Standard Construction, mayo 1979; [4] y (v) C-1, Double Braided Nylon Rope Specifications DBN, enero 1984.[4]

[1] Se considerará que las bandas de acero no marcadas por el fabricante con un límite de carga de trabajo tienen un límite de carga de trabajo igual a un cuarto de la fuerza de rupture enumerada en ASTM D3953-97.

[2] Las bandas de acero de 25,4 mm (1") de ancho o más deben tener al menos dos pares de fijadores compresores en cada sello y, cuando se forma un empalme de recubrimiento de extremo sobre extremo, deben sellarse con un mínimo de dos sellos.

[3] Se considerará que la soga de alambre que no esté marcada por el fabricante con un límite de carga de trabajo tiene un límite de carga de trabajo igual a un cuarto de la fuerza nominal enumerada en el manual.

[4] Consulte §393.7(c) para obtener información sobre la incorporación por referencia y disponibilidad de este documento.

(f) **Uso de amarres** (1) Los amarres y dispositivos de aseguramiento no deben tener nudos.
(2) Si se repara un amarre, se lo debe hacer de acu-erdo con las normas pertinentes del párrafo (e) de este artículo o las instrucciones del fabricante.
(3) Cada amarre debe estar fijado y asegurado de manera tal que impida que se afloje, desate, abra o suelte mientras el vehículo está en tránsito.
(4) Todos los amarres y otros componentes del sistema de aseguramiento de una carga usados para asegurar cargas en un remolque equipado con rieles de roce deben estar ubicados dentro de los rieles de roce siempre que sea posible.
(5) Se debe usar protección de los bordes siempre que un amarre vaya a estar sometido a abrasiones o cortes en el punto donde toca un elemento de la carga. La protección de bordes debe resistir a la abrasión, los cortes y roturas.
[67 RF, 61226-61227, sep. 27, 2002]

§393.106 ¿Cuáles son los requisitos generales para asegurar los elementos de la carga?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de todo tipo de elementos de carga, excepto mercaderías a granel que carecen de estructura o forma fija (*por ej*., líquidos, gases, granos, concreto líquido, arena, grava, agregados) y se transpor-tan en un tanque, tolva, caja o dispositivo similar que forma parte de la estructura de un automotor comercial. Las normas de este artículo son pertinentes para los tipos de carga que abarcan las normas específicas para mercaderías de §393.122 hasta §393.142. Las normas específicas para mercaderías prevalecen sobre los requi-sitos generales de este artículo cuando se brindan requi-sitos adicionales para una mercadería enumerada en esos artículos.
(b) **Generalidades.** La carga debe estar firmemente inmovilizada o asegurada encima o dentro de un vehículo mediante estructuras de fuerza adecuada, material de estiba o bolsas de estiba, barras de apunta-lamiento, amarres o una combinación de estos elemen-tos.
(c) **Colocación y restricción de la carga.** (1) Los elementos de la carga que probablemente rueden deben restringirse mediante bloques de contención, cuñas, una litera u otro medio equivalente para evitar el rodamiento. Los medios para evitar el rodamiento no deben poder desajustarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito.
(2) Los elementos de la carga colocados uno junto a otro y asegurados mediante amarres transversales deben:
(i) Estar colocados en contacto directo uno con el otro o
(ii) Tener un elemento que impida que se muevan uno hacia otro mientras están en tránsito.
(d) **Fuerza mínima de los dispositivos y siste-mas de aseguramiento de la carga.** El límite de carga de trabajo agregada de cualquier sistema de ase-guramiento usado para asegurar un elemento o grupo de elementos contra movimientos debe ser al menos media vez el peso del elemento o grupo de elementos. El límite de carga de trabajo agregada es la suma de:
(1) La mitad del límite de carga de trabajo de cada conector o mecanismo de fijación asociado que se use para asegurar una pieza del elemento de la carga al vehículo y
(2) La mitad del límite de carga de trabajo de cada sección extrema de un amarre que está fijado a un punto de anclaje.
[67 RF, 61227, sep. 27, 2002]

§393.108 ¿Cómo se determina el límite de carga de Tablas para §393.108 trabajo de un amarre? [Límites de carga de trabajo (WLL). cadena]

(a) El límite de carga de trabajo (WLL) de un amarre, conector o mecanismo de fijación asociado es el límite de carga de trabajo más bajo de cualquiera de sus compo-nentes (incluyendo un tensor) o el límite de carga de trabajo de los puntos de anclaje a los cuales está fijado, el que sea inferior.
(b) Los límites de carga de trabajo de los amarres se pueden determinar usando las marcas colocadas por el fabricante en el amarre o las tablas de este artículo. Los límites de carga de trabajo enumerados en las tablas se deben usar cuando el material del amarre no esté mar-cado por el fabricante con el límite de carga de trabajo. Se considerará que los materiales de amarre que estén marcados por el fabricante con límites de carga de tra-bajo que difieran de las tablas tienen un límite de carga de trabajo igual al valor con el que estén marcados.
(c) Se considerará que el cordaje sintético (*por ej*., nylon, polipropileno, poliéster) que no esté marcado o rotulado para permitir la identificación de su com-

posición o límite de carga de trabajo tiene un límite de carga de trabajo igual al de la soga de fibra de polipro-pileno.
(d) Se considerará que la cadena soldada que no esté marcada o rotulada para permitir la identificación de su grado o límite de carga de trabajo tiene un límite de carga de trabajo igual al de la cadena grado 30 de bobina de prueba.
(1) Se considerará que la soga de alambre que no esté marcada por el fabricante con un límite de carga de trabajo tiene un límite de carga de trabajo igual a un cuarto de la fuerza nominal enumerada en el Manual de usuarios de soga de alambre.
(2) Se considerará que el alambre que no esté mar-cado o rotulado para permitir la identificación de su tipo de construcción tiene un límite de carga de trabajo igual al de la soga de alambre con núcleo de fibra de 6 x 37.
(f) Se considerará que la soga de manila que no esté marcada por el fabricante con un límite de carga de trabajo tiene un límite de carga de trabajo basado en su diámetro según lo indican las tablas de límite de carga de trabajo.
(g) Se considerará que las alfombrillas de fricción que no estén marcadas ni clasificadas por el fabricante brindan una resistencia al movimiento horizontal igual al 50 por ciento del peso que se coloque sobre la alfom-brilla.

Tablas para §393.108
[Limites de carga de trabajo (WLL). Cadena]

Tamaño en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (libras)				
	Grado 30 bobina de prueba	Grado 43 prueba alta	Grado 70 transporte	Grado 80 aleación	Grado 100 aleación
1. 7 (1/4)	580 (1300)	1180 (2600)	1430 (3150)	1570 (3500)	1950 (4300)
2. 8 (5/16)	860 (1900)	1770 (3900)	2130 (4700)	2000 (4500)	2600 (5700)
3. 10 (3/8)	1200 (2650)	2450 (5400)	2990 (6600)	3200 (7100)	4000 (8800)
4. 11 (7/16)	1680 (3700)	3270 (7200)	3970 (8750)		
5. 13 (1/2)	2030 (4500)	4170 (9200)	5130 (11.300)	5400 (12.000)	6800 (15.000)
6. 16 (5/8)	3130 (6900)	5910 (13.000)	7170 (15.800)	8200 (18.100)	10.300 (22.600)
Ejemplos de marcas de cadena:					
Ejemplo 1	3	4	7	8	10
Ejemplo 2	30	43	70	80	100
Ejemplo 3	300	430	700	800	1000

Tejido sintético

Ancho en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
45 (1 ¾)	790(1750)
50 (2)	910(2000)
75 (3)	1360(3000)
100 (4)	1810(4000)

Soga de alambre (6 X 37, núcleo de fibra)

Diámetro en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
7 (1/4)	640(1400)
8 (5/16)	950(2100)
10 (3/8)	1360(3000)
11 (7/16)	1860(4100)
13 (1/2)	2400(5300)
16 (5/8)	3770(8300)
20 (3/4)	4940(10.900)
22 (7/8)	7300(16.100)
25 (1)	9480(20.900)

Soga de manila

Diámetro en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
10 (3/8)	90(205)
11 (7/16)	120(265)
13 (1/2)	150(315)
16 (5/8)	210(465)
20 (3/4)	290(640)
25 (1)	480(1050)

WLL de soga de fibra de polipropileno (construcciones de 3 y 8 cabos)

Diámetro en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
10 (3/8)	180(400)
11 (7/16)	240(525)
13 (1/2)	280(625)
16 (5/8)	420(925)
20 (3/4)	580(1275)

25 (1)	950(2100)

WLL de soga de fibra de poliéster (construcciones de 3 y 8 cabos)

Diámetro en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
10 (3/8)	250(555)
11 (7/16)	340(750)
13 (1/2)	440(960)
16 (5/8)	680(1500)
20 (3/4)	850(1880)
25 (1)	1500(3300)

Soga de nylon

Diámetro en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
10 (3/8)	130(278)
11 (7/16)	190(410)
13 (1/2)	240(525)
16 (5/8)	420(935)
20 (3/4)	640(1420)
25 (1)	1140(2520)

Soga de nylon de doble trenzado

Diámetro en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
10 (3/8)	150(336)
11 (7/16)	230(502)
13 (1/2)	300(655)
16 (5/8)	510(1130)
20 (3/4)	830(1840)
25 (1)	1470(3250)

Bandas de acero

Ancho y espesor en mm (pulgadas)	WLL en Kg. (lbs)
31,7 x 0,74 (1 ¼ x 0,029)	540(1190)
31,7 x 0,79 (1 ¼ x 0,031)	540(1190)
31,7 x 0,89 (1 ¼ x 0,035)	540(1190)
31,7 x 1,12 (1 ¼ x 0,044)	770(1690)
31,7 x 1,27 (1 ¼ x 0,05)	770(1690)
31,7 x 1,5 (1 ¼ x 0,057)	870(1925)
50,8 x 1,12 (2 x 0,044)	1200(2650)
50,8 x 1,27 (2 x 0,05)	1200(2650)

[67 RF, 61227-61228, sep. 27, 2002]

§393.110 ¿Qué más tengo que hacer para determinar la cantidad mínima de amarres?

(a) Además de los requisitos de §393.106, la cantidad mínima de amarres requerida para asegurar un ele-mento o grupo de elementos contra movimientos depende del largo del elemento(s) que se asegure y los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo.

(b) Cuando un elemento no está bloqueado o en una posición que impida el movimiento hacia adelante medi-ante una cabecera, un tabique de contención, otra carga colocada para impedir movimientos u otros dispositivos de bloqueo adecuados, se lo debe asegurar como mínimo mediante:

(1) Un amarre para elementos de 5 pies (1,52 m) o menos de largo y 1100 lbs (500 Kg.) o menos de peso;

(2) Dos amarres si el elemento tiene:

(i) 5 pies (1,52 m) o menos de largo y más de 1100 lbs (500 Kg.) de peso o

(ii) más de 5 pies (1,52 m) de largo pero 10 pies (3,04 m) o menos de largo, independientemente del peso.

(3) Dos amarres si el elemento tiene más de 10 pies (3,04 m) de largo y un amarre adicional por cada 10 pies (3,04 m) de largo del elemento, o fracción del mismo, que supere los primeros 10 pies (3,04 m) de largo.

(c) Si se debe bloquear, reforzar o inmovilizar un ele-mento individualmente para impedir el movimiento hacia adelante mediante una cabecera, un tabique de contención, otros elementos que estén adecuadamente asegurados o mediante un método de bloqueo o inmovi-lización adecuado, se lo debe asegurar mediante al menos un amarre cada 3,04 m (10 pies) de largo del elemento o fracción del mismo.

(d) Norma especial para vehículos con fines espe-ciales. Las normas de este artículo no son pertinentes para un vehículo que transporte uno o más elementos de carga como, entre otros, máquinas o elementos estruc-turales fabricados (por ej., vigas de acero o concreto, pescantes de grúas, vigas maestras y armazones, etc.) que, debido a su diseño, forma, tamaño o peso, deben ser asegurados mediante métodos especiales. Sin embargo, cualquier elemento de la carga transportado en ese vehículo se debe ajustar adecuadamente y con segu-ridad al vehículo.

[67 RF, 61228, sep. 27, 2002]

§393.112 ¿Un amarre debe ser ajustable?

Cada amarre o sus conectores asociados o sus mecan-ismos de fijación deben estar diseñados, construidos y mantenidos de manera tal que el conductor de un auto-motor comercial en tránsito los pueda ajustar. No obstante, este requisito no es pertinente para el uso de bandas de acero.

[67 RF, 61229, sep. 27, 2002]

§393.114 ¿Cuáles son los requisitos para las estructuras del extremo delantero usadas como parte de un sistema de aseguramiento de carga?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para automotores comerciales que transporten elementos de carga que estén en contacto con la estructura del extremo delantero del vehículo. La estructura del extremo delantero de estos vehículos que transportan carga debe cumplir con los requisitos de desempeño de este artículo.
(b) **Altura y ancho.** (1) La estructura de extremo delantero debe extenderse hasta una altura de 4 pies (1,20 m) sobre el piso del vehículo o a una altura en la cual bloquee el movimiento hacia adelante de cualquier elemento de la carga que se transporte en el vehículo, el que sea más bajo.
(2) La estructura de extremo delantero debe tener un ancho al menos igual al del vehículo o que bloquee el movimiento hacia adelante de cualquier elemento de la carga que se transporte en el vehículo, el que sea más angosto.
(c) **Fuerza.** La estructura de extremo delantero debe poder soportar la siguiente carga estática horizontal hacia adelante:
(1) Para una estructura de extremo delantero de menos de 6 pies (1,80 m) de alto, una carga estática horizontal hacia adelante igual a la mitad (0,5) del peso de los elementos de la carga que se transporta en el vehículo distribuida uniformemente sobre toda la por-ción de la estructura de extremo delantero que está dentro de los 4 pies por encima del piso del vehículo o a una altura (o debajo de ella) por encima del piso del vehículo en la cual bloquea el movimiento hacia delante de cual-quier elemento de la carga del vehículo, el que sea infe-rior o
(2) Para una estructura de extremo delantero de 6 pies de alto o más, una carga estática horizontal hacia adelante igual a cuatro décimos (0,4) del peso de los elementos de la carga que se transporta en el vehículo distribuida uniformemente sobre toda la estructura de extremo delantero.
(d) **Resistencia a la penetración.** La estructura de extremo delantero debe estar diseñada, construida y mantenida de manera que pueda resistir la penetración de cualquier elemento de la carga que haga contacto con ella cuando el vehículo desacelere a un índice de 20 pies por segundo, por segundo. La estructura de extremo delantero no debe tener ninguna abertura tan grande como para permitir que ningún elemento de la carga en contacto con la estructura la atraviese.
(e) **Dispositivos sustitutos.** Los requisitos de este artículo se pueden cumplir mediante el uso de dispositi-vos que cumplan las mismas funciones que una estruc-tura de extremo delantero, si los dispositivos son al menos igual de fuertes y brindan una protección contra elementos de la carga en movimiento al menos igual a una estructura de extremo delantero que cumpla con esos requisitos.
[67 RF, 61229, sep. 27, 2002]

Requisitos específicos de aseguramiento por tipo de mercadería

§393.116 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de troncos?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes al transporte de trinco con las excepciones siguientes:
(1) Los troncos unificados mediante bandas u otro medio comparable se pueden transportar de acuerdo con las normas general de aseguramiento de cargas de §393.100 hasta 393.114.
(2) Las cargas que consisten de no más de cuatro troncos procesados se pueden transportar de acuerdo con las normas general de aseguramiento de cargas de §393.100 hasta 393.114.
(3) La leña, tacos, restos de troncos y otros troncos cortos de este tipo se deben transportar en un vehículo o contenedor cerrado en ambos lados, la parte delantera y trasera y con la fuerza adecuada como para contener-los. También se puede cargar troncos más largos.
(b) **Componentes de un sistema de aseg-uramiento.** (1) Los troncos se deben transportar en un vehículo diseñado y construido o adaptado para el trans-porte de los mismos. Cualquier vehículo de este tipo debe estar acondicionado con literas, travesaños, esta-cas o estandartes u otros medios equivalentes que sopo-rten a los troncos e impidan que rueden.
(2) Todos los componentes vehiculares comprometi-dos en el aseguramiento de troncos deben estar diseña-dos y construidos para soportar todas fuerzas funcionales previstas sin fallas, desenganche accidental ni deformación permanente. Las estacas o estandarte que no estén fijados en forma permanente al vehículo se deben asegurar de manera tal que se impida su sepa-ración accidental del vehículo en tránsito.
(3) Se deben usar amarres en combinación con la estabilización brindada por literas, estacas y travesaños para asegurar la carga.
(c) **Uso de un sistema de aseguramiento.** (1) Los troncos se deben empaquetar sólidamente y los troncos exteriores de la parte inferior deben estar en contacto y descansando sólidamente contra las literas, travesaños, estacas o estandartes.
(2) Cada tronco del exterior en el costado de una pila de troncos debe tocar al menos dos estacas, literas, tra-vesaños o estandartes. Si un extremo de hecho no toca una estaca, debe descansar sobre otros troncos de manera estable y extenderse más allá de la estaca, litera, travesaño o estandarte.
(3) El centro del tronco externo más alto de cada lado o extremo debe estar debajo de la parte superior de cada estaca, litera o estandarte.
(4) Cada tronco que no se mantenga en su lugar mediante el contacto con otros troncos o las estacas, lite-ras o estandartes debe ser mantenido en su lugar mediante un amarre. Se deben usar amarres o dispositi-vos de aseguramiento adicionales cuando la condición de la madera produce una fricción baja tal entre los troncos que haga probable que se deslicen unos sobre otros.
(d) **Aseguramiento de troncos cortos cargados atravesados sobre vehículos de marco, riel y planos.** Además de los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, cada pila de troncos cargada atrave-sada debe cumplir con las normas siguientes:
(1) En ningún caso el extremo de un tronco de la grada inferior puede sobresalir más de un tercio del largo total del tronco de la estructura de soporte más cercana sobre el vehículo.
(2) Cuando sólo una pila de madera corta se carga atravesada, se la debe asegurar con un mínimo de dos amarres. Los amarres deben fijarse al marco del vehículo en la parte delantera y trasera de la carga y deben cruzar la carga en ese sentido.
(3) Cuando se usan dos amarres, deben colocarse a un tercio y dos tercios aproximadamente del largo de los troncos.
(4) Un vehículo de más de 10 m (33 pies) de largo debe estar equipado con estacas centrales o dispositivos comparables para dividirlo en secciones de un largo aproximadamente igual. Cuando un vehículo esté así dividido, cada amarre debe asegurar el tronco más alto a cada lado de la estaca central y debe estar fijado por debajo de estos troncos. Se puede fijar en cada extremo y tensar desde el medio o fijar en el medio y tensar desde cada extremo o puede atravesar una polea o dispositivo equivalente en el medio y ser tensado desde un extremo.
(5) Cualquier estructura o estaca que esté sometida a una fuerza hacia arriba cuando se tensen los amarres debe estar anclada para resistir esa fuerza.

(6) Si dos pilas de madera corta se cargan lado a lado, además de cumplir con los requisitos de los párrafos (d)(1) hasta (d)(5) de este artículo, deben cargarse de manera tal que:
(i) No quede espacio entre las dos pilas de troncos;
(ii) El exterior de cada pila se eleve al menos 2,5 cm (1") dentro de 10 cm (4") del extremo de los troncos o el costado del vehículo;
(iii) El tronco más alto no supere 2,44 m (8 pies) por encima de la cubierta y
(iv) Se use al menos un amarre en sentido longitudi-nal cruzando cada pila de troncos.
(e) **Aseguramiento de troncos cargados en sen-tido longitudinal sobre vehículos de marco y planos.** Además de cumplir con los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, cada pila de madera corta cargada en sentido longitudinal sobre vehículos de marco y planos se debe asegurar al vehículo mediante un mínimo de dos amarres.
(f) **Aseguramiento de troncos transportados en remolques de poste.** (1) La carga debe estar aseg-urada por al menos un amarre en cada litera o, alterna-tivamente, por al menos dos amarres usados como envoltorios que encierren la totalidad de la carga en lugares a lo largo de la misma brindando aseguramiento eficaz.
(2) Los envoltorios delantero y trasero deben estar separados por un mínimo de 3,04 m (10 pies).
(3) Las cargas simples y dobles de gran diámetro se deben inmovilizar con bloques de retención u otros medios equivalentes para evitar movimientos.
(4) Los troncos de gran diámetro que superan la altura de las literas deben asegurarse a la carga subya-cente con un mínimo de dos envoltorios adicionales.
[67 RF, 61229, sep. 27, 2002]

§393.118 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de madera revestida o productos similares para la construcción?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de atados de madera revestida, madera embalada, productos de construcción como madera contrachapada, tableros de yeso u otros materiales de forma similar. La madera o productos para la construcción que no estén en atados ni embala-dos se deben tratar como elementos sueltos y trasportar de acuerdo con §393.100 hasta 393.114 de esta sección. A los fines de este artículo, “atado” se refiere a paquetes de madera, materiales de construcción o productos sim-ilares que están unificados para su aseguramiento como un solo elemento de la carga.
(b) **Posicionamiento de los atados.** Los atados deben colocarse lado a lado en contacto directo unos con otros o se debe disponer un medio para evitar que se muevan unos hacia otros.
(c) **Aseguramiento de atados transportados usando no más de una grada.** Los atados transporta-dos en una grada se deben asegurar de acuerdo con las disposiciones generales de §393.100 hasta 393.114.
(d) **Aseguramiento de atados transportados usando más de una grada.** Los atados transportados en más de una grada se deben:
(1) Bloquear contra movimientos laterales mediante estacas en los costados del vehículo y asegurar medi-ante amarres tendidos por encima de la grada superior, según se describe en las disposiciones generales de §393.100 hasta 393.114 o
(2) Restringir contra movimientos laterales medi-ante dispositivos de bloqueo o alta fricción entre las gra-das y asegurar mediante amarres tendidos por encima de la grada superior, según se describe en las disposi-ciones generales de §393.100 hasta 393.114 o
(3) Colocar directamente encima de otros atados o sobre espaciadores y asegurar de acuerdo con los sigu-ientes:
(i) El largo de los espaciadores entre los atados debe brindar soporte a todas las piezas de la fila inferior del atado.
(ii) El ancho de los espaciadores individuales debe ser igual o superior a la altura.
(iii) Si los espaciadores comprenden capas de mate-rial, las capas se deben unificar o atar juntas de manera tal que garantice que el espaciador funcione como una única pieza de material.
(iv) La disposición de los amarres para los atados debe estar:
(A) Asegurada mediante amarres por encima de la grada superior de atados, de acuerdo con las disposi-ciones generales de §393.100 hasta 393.114 con un mín-imo de dos amarres para atados de más de 1,52 m (5 pies) de largo y
(B) Asegurada mediante amarres de acuerdo con las disposiciones generales de §393.100 hasta 393.114 por encima de la segunda grada o por encima de una grada del medio de una altura máxima de 1,85 m (6 pies) por encima de la cubierta del remolque, lo que sea mayor, en el caso de cada pila de atados compuesta por más de una grada o
(4) Asegurada mediante amarres por encima de cada grada de atados, de acuerdo con §393.100 hasta 393.114 usando un mínimo de dos amarres por encima de los atados superiores de más de 1,52 m (5 pies) en todos los casos.

[67 RF, 61230, sep. 27, 2002]

§393.120 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de bobinas de metal?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de una o más bobinas de metal que, individualmente o agrupadas, pesen 2268 Kg. (5000 lbs) o más. Los envíos de bobinas de metal que pesen menos de 2268 Kg. (5000 lbs) se pueden asegurar de acuerdo con las disposiciones de §393.100 hasta 393.114.
(b) **Aseguramiento de bobinas transportadas con ojos verticales sobre un vehículo plano, en un vehículo con laterales o en un contenedor inter-modal con puntos de anclaje—**(1) Una bobina indi-vidual. Cada bobina debe estar asegurada mediante amarres de manera tal que eviten que las bobinas se inclinen hacia adelante, hacia atrás y hacia los lados. El sistema de restricción debe incluir lo siguiente:
(i) Al menos un amarre fijado diagonalmente desde el costado izquierdo del vehículo o contenedor inter-modal (cerca de la parte más delantera de la bobina). cruzando el ojo de la bobina, hasta el costado derecho del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más trasera de la bobina);
(ii) Al menos un amarre fijado diagonalmente desde el costado derecho del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más delantera de la bobina). cruzando el ojo de la bobina, hasta el costado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más trasera de la bobina);
(iii) Al menos un amarre fijado transversalmente por encima del ojo de la bobina y
(iv) Deben usarse bloques y refuerzos, alfombrillas de fricción o amarres para impedir el movimiento longi-tudinal hacia adelante.
(2) Bobinas agrupadas en filas. Cuando las bobinas están agrupadas y cargadas lado a lado en una fila transversal o longitudinal, cada fila de bobinas debe asegurarse mediante lo siguiente:
(i) Al menos un amarre fijado a la parte delantera de la fila de bobinas, restringiendo el movimiento hacia adelante y, siempre que sea posible, formando un

ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o con-tenedor intermodal visto desde el costado del vehículo o contenedor;
(ii) Al menos un amarre fijado a la parte trasera de la fila de bobinas, restringiendo el movimiento hacia atrás y, siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contene-dor intermodal visto desde el costado del vehículo o con-tenedor;
(iii) Al menos un amarre sobre la parte superior de cada bobina o fila transversal de bobinas, restringiendo el movimiento vertical. Los amarres que pasan sobre la parte superior de una o más bobinas deben estar lo más cerca posible del ojo de la bobina y en una posición que impida que el amarre se deslice o suelte accidental-mente mientras el vehículo está en tránsito y
(iv) Los amarres deben estar dispuestos para impedir el movimiento o ola inclinación hacia adelante, atrás y los lados.
(c) **Aseguramiento de bobinas transportadas con ojos transversales sobre un vehículo plano, en un vehículo con laterales o en un contenedor intermodal con puntos de anclaje—**(1) Una bobina individual. Cada bobina debe estar asegurada mediante lo siguiente:
(i) Un medio (*por ej*, vigas, bloques o cuñas, una lit-era, etc.) para evitar que la bobina ruede. Los medios para evitar el rodamiento deben soportar a la bobina fuera de la cubierta y no deben poder desajustarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito. Si se usan vigas, bloques o cuñas, deben man-tenerse en su lugar mediante literas de bobinas o dis-positivos similares que eviten que se aflojen. Está prohibido el uso de bloques o grapas clavadas como único medio de asegurar vigas, bloques o cuñas o una litera de madera clavada;
(ii) Al menos un amarre a través de su ojo, restring-iendo el movimiento hacia adelante y, siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal visto desde el costado del vehículo o contenedor y
(iii) Al menos un amarre a través de su ojo, restring-iendo el movimiento hacia atrás y, siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal visto desde el costado del vehículo o contenedor.
(2) Prohibición de cruce de amarres cuando se trans-portan bobinas con ojos en sentido transversal. Está prohibido fijar amarres diagonalmente a través del ojo de una bobina formando un diseño en X visto desde encima desde el vehículo.
(d) **Aseguramiento de bobinas transportadas con ojos longitudinales sobre un vehículo plano, en un vehículo con laterales o en un contenedor intermodal con puntos de anclaje—**(1) Una bobina individual-opción 1. Cada bobina debe asegurarse medi-ante:
(i) Un medio (*por ej*, vigas, bloques o cuñas, una lit-era, etc.) para evitar que la bobina ruede. Los medios para evitar el rodamiento deben soportar a la bobina fuera de la cubierta y no deben poder desajustarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito. Si se usan vigas, bloques o cuñas, deben man-tenerse en su lugar mediante literas de bobinas o dis-positivos similares que eviten que se aflojen. Está prohibido el uso de bloques o grapas clavadas como único medio de asegurar vigas, bloques o cuñas o una litera de madera clavada;
(ii) Al menos un amarre fijado diagonalmente a través de su ojo desde el costado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más delantera de la bobina). hasta el costado derecho del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más trasera de la bobina) y, siempre que sea posible, for-mando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal visto desde el costado del vehículo o contenedor;
(iii) Al menos un amarre fijado diagonalmente a través de su ojo, desde el costado derecho del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más delantera de la bobina). hasta el costado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más trasera de la bobina) y, siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal visto desde el costado del vehículo o contenedor.
(iv) Al menos un amarre fijado transversalmente por encima de la parte superior de la bobina y
(v) Bloques o alfombrillas de fricción para impedir el movimiento longitudinal.
(2) Una bobina individual-opción 2. Cada bobina debe asegurarse mediante:
(i) Un medio (*por ej.*, vigas, bloques o cuñas, una lit-era, etc.) para evitar que la bobina ruede. Los medios para evitar el rodamiento deben soportar a la bobina fuera de la cubierta y no deben poder desajustarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito. Si se usan vigas, bloques o cuñas, deben man-tenerse en su lugar mediante literas de bobinas o dis-positivos similares que eviten que se aflojen. Está prohibido el uso de bloques o grapas clavadas como único medio de asegurar vigas, bloques o cuñas o una litera de madera clavada;
(ii) Al menos un amarre fijado en línea recta a través de su ojo desde el costado izquierdo del vehículo o con-tenedor intermodal (cerca de la parte más delantera de la bobina). hasta el costado izquierdo del vehículo o con-tenedor intermodal (cerca de la parte más trasera de la bobina) y, siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o con-tenedor intermodal visto desde el costado del vehículo o contenedor;
(iii) Al menos un amarre fijado en línea recta a través de su ojo desde el costado derecho del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más delantera de la bobina). hasta el derecho izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (cerca de la parte más trasera de la bobina) y, siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal visto desde el costado del vehículo o contenedor;
(iv) Al menos un amarre fijado transversalmente por encima de la parte superior de la bobina y
(v) Bloques o alfombrillas de fricción para impedir el movimiento longitudinal.
(3) Una bobina individual-opción 3. Cada bobina debe asegurarse mediante:
(i) Un medio (*por ej.*, vigas, bloques o cuñas, una lit-era, etc.) para evitar que la bobina ruede. Los medios para evitar el rodamiento deben soportar a la bobina fuera de la cubierta y no deben poder desajustarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito. Si se usan vigas, bloques o cuñas, deben man-tenerse en su lugar mediante literas de bobinas o dis-positivos similares que eviten que se aflojen. Está prohibido el uso de bloques o grapas clavadas como único medio de asegurar vigas, bloques o cuñas o una litera de madera clavada;
(ii) Al menos un amarre sobre la parte superior de la bobina, ubicado cerca de la parte más delantera de la misma;
(iii) Al menos un amarre sobre la parte superior de la bobina, ubicado cerca de la parte más trasera de la misma y
(iv) Bloques o alfombrillas de fricción para impedir el movimiento longitudinal hacia adelante.
(4) Filas de bobinas. Cada fila transversal de bobinas que tengan diámetros externos aproximadamente iguales deben asegurarse con:
(i) Un medio (*por ej.*, vigas, bloques o cuñas, una lit-era, etc.) para evitar que cada bobina de la fila ruede. Los medios para impedir el rodamiento deben soportar a cada bobina fuera de la cubierta y no deben poder desajustarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito. Si se usan vigas, bloques o cuñas, deben mantenerse en su lugar mediante literas de bobinas o dispositivos similares que eviten que se aflojen. Está prohibido el uso de bloques o grapas clava-das como único medio de asegurar vigas, bloques o cuñas o una litera de madera clavada;
(ii) Al menos un amarre sobre la parte superior de cada bobina o fila transversal, ubicado cerca de la parte más delantera de la bobina;
(iii) Al menos un amarre sobre la parte superior de cada bobina o fila transversal, ubicado cerca de la parte más trasera de la bobina;
(iv) Bloques o alfombrillas de fricción para impedir el movimiento longitudinal.
(e) **Aseguramiento de bobinas trasportadas en un vehículo con laterales sin puntos de anclaje o un contenedor intermodal sin puntos de anclaje**. Las bobinas de metal transportadas en un vehículo con laterales sin puntos de anclaje o un contenedor inter-modal sin puntos de anclaje deben cargarse de manera tal que se impida su movimiento o inclinación. También se las puede asegurar usando un sistema de bloques y refuerzos, alfombrillas de fricción, amarres o

una com-binación de éstos para impedir el movimiento horizontal y la inclinación.
[67 RF, 61230, sep. 27, 2002]

§393.122 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de rollos de papel?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para envíos de rollos de papel que, individ-ualmente o juntos pesen 2268 Kg. (5000 lb) o más. Los envíos de rollos de papel que pesen menos de 2268 Kg. (5000 lb) y los rollos de papel unificados en un pallet se pueden asegurar de acuerdo con las normas de este artículo o con los requisitos de §393.100 hasta 393.114.
(b) **Aseguramiento de rollos de papel transpor-tados con los ojos verticales en un vehículo con costados.** (1) Los rollos de papel deben colocarse apretadamente contra las paredes del vehículo, otros rollos de papel u otra carga, para impedir el movimiento durante el tránsito.
(2) Si no hay suficientes rollos de papel en el envío para llegar a las paredes del vehículo, se debe impedir el movimiento lateral mediante llenado de intersticios, bloques, refuerzos, amarres o alfombrillas de fricción. Los rollos de papel también se pueden juntar con bandas.
(3) Cuando algún intersticio detrás de un grupo de rollos de papel, incluso el de la parte trasera del vehículo, supera el diámetro de los rollos de papel, se debe impedir el movimiento hacia atrás mediante alfo-mbrillas de fricción, bloques, refuerzos, amarres o uniéndolo con bandas a otros rollos.
(b)(4)(i) Si no se impide la inclinación o caída de un rollo de papel hacia los costados o hacia atrás mediante la estructura del vehículo u otra carga y su ancho es más de 2 veces su diámetro, se debe impedir la inclinación o caída sujetándolo con bandas a otros rollos, con refuer-zos o amarres.
(ii) Si no se impide la inclinación o caída del rollo(s) de más adelante de un grupo de rollos de papel hacia adelante mediante la estructura del vehículo u otra carga y está restringido contra movimientos hacia adelante sólo por una o más alfombrillas de fricción y su ancho es más de 1,75 veces su diámetro, se debe impedir la inclinación o caída hacia adelante sujetándolo con bandas a otros rollos, con refuerzos o amarres.
(iii) Por otro lado, cuando no se impide la inclinación o caída hacia adelante de un rollo de papel o del rollo de más adelante en grupos de rollos mediante la estructura del vehículo u otra carga y su ancho es más de 1,25 veces su diámetro, se debe impedir la inclinación o caída sujetándolo con bandas a otros rollos, con refuerzos o amarres.
(5) Si los rollos de papel se juntan con bandas, se los debe colocar ajustadamente unos contra otros para for-mar un grupo estable. Las bandas se deben aplicar apretadamente y se deben asegurar de manera tal que no puedan caerse de los rollos o a la cubierta.
(6) Una alfombrilla de fricción que se use para brin-dar el aseguramiento principal para un rollo de papel debe sobresalir por debajo del rollo en el sentido para el cual brinda aseguramiento.
(c) **Aseguramiento de cargas divididas de rollos de papel transportados con los ojos verticales en un vehículo con costados.** (1) Si no se impide el movimiento hacia delante de un rollo de papel en una carga dividida mediante la estructura del vehículo u otra carga, se le debe impedir el movimiento hacia adelante llenando el espacio abierto, mediante bloques, refuer-zos, alfombrillas de fricción o alguna combinación de éstos.
(2) Una alfombrilla de fricción que se use para brin-dar el aseguramiento principal para un rollo de papel debe sobresalir por debajo del rollo en el sentido para el cual brinda aseguramiento.
(d) **Aseguramiento de cargas apiladas de rollos de papel transportados con los ojos verticales en un vehículo con costados.** (1) No se deben cargar rollos de papel sobre una capa de rollos de papel subya-cente salvo que la capa inferior se extienda hasta la parte delantera del vehículo.
(2) Se debe impedir el movimiento hacia delante, atrás y los costados de los rollos de papel de la segunda capa y las subsiguientes usando medios como los per-mitidos para la capa inferior o mediante el uso de un rollo de una capa inferior como bloqueo.
(3) El rollo de bloqueo debe ser al menos 38 mm (1,5") más alto que los otros o se debe elevar al menos 38 mm (1,5") usando material de estiba.
(4) No se debe elevar un rollo de la última fila de atrás de ninguna capa usando material de estiba.
(e) **Aseguramiento de rollos de papel transpor-tados con los ojos transversales en un vehículo con costados.** (1) Se debe impedir que los rollos de papel rueden o se muevan longitudinalmente mediante el contacto con la estructura del vehículo u otra carga, mediante bloques de retención, cuñas o bloqueo y refuerzo del tamaño adecuado o mediante amarres.
(2) Los bloques de retención, cuñas o bloqueo deben mantenerse con seguridad en su lugar mediante algún medio agregado a la fricción, para que no se suelten o aflojen accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito.
(3) El último rollo de atrás no se debe asegurar usando las puertas traseras del vehículo o contenedor intermodal ni mediante bloqueo mantenido en su lugar por esas puertas.
(4) Si hay más de 203 mm (8") de espacio total entre los extremos de un rollo de papel o una fila de rollos y las paredes del vehículo, se debe usar relleno de inter-sticios, bloqueos, refuerzos, alfombrillas de fricción para impedir que el rollo se mueva hacia alguna de las dos paredes.
(f) **Aseguramiento de cargas apiladas de rollos de papel transportados con los ojos transversales en un vehículo con costados.** (1) No se deben cargar rollos sobre una segunda capa salvo que la capa de la base se extienda hasta la parte delantera del vehículo.
(2) No se deben cargar rollos sobre una tercera capa o una capa superior salvo que se rellenen todos los pozos de la capa subyacente.
(3) El rollo de más adelante en cada capa superior o cualquier rollo con un pozo vacío delante de sí debe estar asegurado contra el movimiento hacia adelante medi-ante:
(i) Unión a otros rollos usando bandas o
(ii) Bloqueo contra un rollo de bloqueo de ojo vertical adecuadamente asegurado que descanse sobre el piso del vehículo y que sea al menos 1,5 veces más alto que el diámetro del rollo que se bloquea o
(iii) Colocación del rollo en un pozo formado por dos rollos de la fila inferior cuyo diámetro sea igual o supe-rior al del rollo de la fila de arriba.
(4) El último rollo de atrás en cada capa superior debe asegurarse uniéndolo con bandas a otros rollos si está en alguno de los dos últimos pozos formados por los últimos rollos de atrás de la capa de abajo.
(5) Se debe asegurar a los rollos contra movimientos laterales usando los mismos medios permitidos para la capa inferior cuando hay más de 203 mm (8") de espacio total entre los extremos de un rollo de papel o una fila de rollos y las paredes del vehículo.
(g) **Aseguramiento de rollos de papel transpor-tados con los ojos longitudinales en un vehículo con costados.**
(1) Se debe impedir que cada rollo se mueva hacia adelante mediante el contacto con la estructura del vehículo, otra carga, bloqueo o amarres.
(2) Se debe impedir que cada rollo se mueva hacia atrás mediante el contacto con otra carga, bloqueo, alfo-mbrillas de fricción o amarres.
(3) Se debe impedir que los rollos de papel rueden o se muevan lateralmente mediante el contacto con la pared del vehículo u otra carga, mediante bloques de retención, cuñas o bloqueo del tamaño adecuado.
(4) Los bloques de retención, cuñas o bloqueo deben mantenerse con seguridad en su lugar mediante algún medio agregado a la fricción, para que no se

suelten o aflojen accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito.
(h) **Aseguramiento de cargas apiladas de rollos de papel transportados con los ojos longitudina-les en un vehículo con costados.** (1) No se deben cargar rollos sobre una capa superior si otro rollo puede entrar en la capa subyacente.
(2) Se debe formar una capa superior colocando rol-los de papel en los pozos formados por los rollos subya-centes.
(3) Se debe asegurar un rollo de una capa superior contra movimientos hacia adelante y atrás mediante alguno de los medios permitidos para la capa inferior, usando un rollo como bloqueo o uniéndolo a otros rollos con bandas.
(i) **Aseguramiento de rollos de papel transpor-tados en un vehículo plano o en un vehículo con cortinas a los costados—**(1) Rollos de papel con ojos verticales o longitudinales.
(i) Los rollos de papel se deben cargar y asegurar según se describe para un vehículo con costados y toda la carga debe asegurarse con amarres de acuerdo con los requisitos de §393.100 hasta 393.114.
(ii) Están prohibidas las cargas apiladas de rollos de papel con ojos verticales.
(2) Rollos de papel con ojos transversales. (i) Se debe impedir que los rollos de papel rueden o se muevan lon-gitudinalmente mediante el contacto con la estructura del vehículo u otra carga, mediante bloques de reten-ción, cuñas o bloqueo y refuerzo del tamaño adecuado o mediante amarres.
(ii) Los bloques de retención, cuñas o bloqueo deben mantenerse con seguridad en su lugar mediante algún medio agregado a la fricción, para que no se suelten o aflojen accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito.
(iii) Se debe usar amarres de acuerdo con los requisi-tos de §393.100 hasta 393.114 para impedir el mov-imiento lateral.

[67 RF, 61231, sep. 27, 2002]

§393.124 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de caños de concreto?

(a) **Pertinencia.** (1) Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de caños de concreto en remolques y vehículos planos y remolques bajos.
(2) Los caños de concreto atados firmemente juntos en un único elemento rígido que no tenga tendencia a rodar y los caños de concreto cargados en un vehículo con costados o contenedor se debe asegurar de acuerdo con las disposiciones de §393.100 hasta 393.114.
(b) **Especificaciones generales para amarres.**
(1) El límite de carga de trabajo agregada de todos los amarres de un grupo de caños no debe ser inferior ala mitad del peso total de todos los caños del grupo.
(2) Se considera que un amarre transversal a través de un caño en una grada superior o sobre amarres lon-gitudinales asegura todos los caños subyacentes sobre los cuales ese amarre produce presión.
(c) **Bloqueo.** (1) El bloqueo puede ser una o más pie-zas colocadas simétricamente con respecto al centro de un caño.
(2) Una pieza debe extenderse al menos la mitad de la distancia desde el centro hacia cada extremo del caño y dos piezas deben colocarse en el lado opuesto, una en cada extremo del caño.
(3) El bloqueo se debe colocar firmemente contra el caño y se lo debe asegurar para impedir que se mueva y salga de debajo del caño.
(4) El bloqueo con vigas de madera debe tener dimensiones mínimas de 10 x 15 cm (4 x 6").
(d) **Disposición de la carga—**(1) *Caños de distin-tos diámetros.* Si se cargan caños de distintos diámetros en un vehículo, se deben formar grupos que consistan de caños de un solo tamaño y cada grupo debe ser aseg-urado por separado.
(2) *Disposición de una grada inferior.* La grada infe-rior debe estar dispuesta de manera tal que cubra todo el largo del vehículo o como una grada parcial en un grupo o dos grupos.
(3) *Disposición de una grada superior.* Los caños sólo se deben colocar en los pozos formados por caños contig-uos en la grada subyacente. No se debe comenzar una tercera grada o una grada superior salvo que todos los pozos de la grada subyacente estén llenos.
(4) *Disposición de la última grada de arriba.* La última grada de arriba debe estar dispuesta como una grada completa, una grada parcial en un grupo o una grada parcial en dos grupos.
(5) *Disposición de caños de campana.* (i) Los caños de campana deben cargarse sobre un mínimo de dos espa-ciadores longitudinales de altura suficiente como para garantizar que la campana está separada de la cubierta.
(ii) Los caños de campana cargados en una grada deben tener las campanas alternadas en lados opuestos del vehículo.
(iii) Los extremos de caños consecutivos deben estar escalonados, si es posible, dentro del ancho permitido, de lo contrario deben estar alineados.
(iv) Los caños de campana cargados en más de una grada deben tener las campanas de la grada inferior todas del mismo lado del vehículo.
(v) Los caños de todas las gradas superiores deben cargarse con las campanas en el lado opuesto del vehículo a las campanas de la grada de abajo.
(vi) Si la segunda grada no está completa, los caños de la grada inferior que no soporten un año arriba deben tener las campanas alternadas en lados opuestos del vehículo.
(e) **Aseguramiento de caños con un diámetro interior de hasta 1143 mm (45").** Además de los req-uisitos de los párrafos (b), (c) y (d) de este artículo, se deben satisfacer las normas siguientes:
(1) *Estabilización de la grada inferior.* (i) La grada inferior se debe inmovilizar longitudinalmente en cada extremo mediante bloqueo, estructura del extremo del vehículo, estacas, un descargador de caños trabado u otro medio equivalente.
(ii) Otros caños de la grada inferior también se pueden mantener en su lugar mediante bloques y/o cuñas y
(iii) Todos los caños de la grada inferior también deben mantenerse firmemente en contacto con el caño contiguo mediante amarres a través de los caños del frente y la parte de atrás:
(A) Al menos un amarre a través del caño delantero de la grada inferior debe tener un trayecto hacia atrás en un ángulo de no más de 45 grados con la horizontal, siempre que sea posible.
(B) Al menos un amarre a través del caño trasero de la grada inferior debe tener un trayecto hacia adelante en un ángulo de no más de 45 grados con la horizontal, siempre que sea posible.
(2) *Uso de amarres.* (i) Cada caño puede estar aseg-urado individualmente con amarres a través del caño.
(ii) Si ni se asegura cada caño individualmente con un amarre:
(A) Se debe colocar una cadena o soga de alambre de ½" de diámetro o dos de 3/8" de diámetro longitudinal-mente encima del grupo de caños;
(B) Se debe usar un amarre transversal por cada 3,04 m (10 pies) de largo de la carga. Los amarres trans-versales se pueden colocar a través de un caño o encima de ambos amarres longitudinales entre dos caños de la grada más alta.

(C) Si el primer caño de un grupo de la grada más alta no está colocado en el primer pozo formado por caños en la parte delantera de la grada subyacente, se lo debe asegurar mediante un amarre adicional con una trayectoria hacia atrás en un ángulo de no más de 45 grados con la horizontal, siempre que sea posible. Este amarre debe pasar a través del caño delantero de la grada superior o fuera del mismo y por encima de ambos amarres longitudinales y
(D) Si el último caño de un grupo de la grada más alta no está colocado en el último pozo formado por caños en la parte trasera de la grada subyacente, se lo debe asegurar mediante un amarre adicional con una trayectoria hacia adelante en un ángulo de no más de 45 grados con la horizontal, siempre que sea posible. Este amarre debe pasar a través del caño trasero de la grada superior o fuera del mismo y por encima de ambos amarres longitudinales.
(f) **Aseguramiento de caños grandes, con un diámetro interior de más de 1143 mm (45").** Además de los requisitos de los párrafos (b), (c) y (d) de este artículo, se deben satisfacer las normas siguientes:
(1) El caño delantero y el trasero se deben inmovili-zar mediante bloqueo, cuñas, estructura del extremo del vehículo, estacas, un descargador de caños trabado u otro medio equivalente.
(2) Cada caño debe estar asegurado mediante ama-rres a través del caño:
(i) Al menos una amarra a través de cada caño de la mitad delantera de la carga, que incluye el del medio si hay un número impar y debe tener un trayecto hacia atrás en un ángulo de no más de 45 grados con la hori-zontal, siempre que sea posible.
(ii) Al menos una amarra a través de cada caño de la mitad trasera de la carga y debe tener un trayecto hacia adelante en un ángulo de no más de 45 grados con la horizontal, siempre que sea posible y
(iii) Si el caño delantero o trasero no está también en contacto con la estructura del extremo del vehículo, se deben usar estacas, un descargador de caños trabado u otro medio equivalente, al menos dos amarres colocados según se describe en los párrafos (f)(2)(i) y (ii) de este artículo a través de ese caño.
(3) Si se transporta un solo caño o varios caños que no hacen contacto con otros, los requisitos de este pár-rafo son pertinentes para cada caño como un elemento delantero y trasero único.

[67 RF, 61232, sep. 27, 2002]

§393.126 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de contenedores intermodales?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de contenedores inter-modales. La carga contenida dentro de un contenedor intermodal debe estar asegurada de acuerdo con las dis-posiciones de §393.100 hasta 393.114 o, si fuera perti-nente, las normas específicas para la mercadería de este capítulo.
(b) **Aseguramiento de contenedores inter-modales transportados en vehículos con chasis contenedor.** (1) Cada contenedor intermodal debe estar asegurado al chasis contenedor con dispositivos de aseguramiento o dispositivos de cierre integral que no se puedan soltar accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito.
(2) Los dispositivos de aseguramiento deben impedir que el contenedor se mueva más de 1,27 cm (1/2") hacia delante, más de 1,27 cm (1/2") hacia atrás, más de 1,27 cm (1/2") hacia la derecha, más de 1,27 cm (1/2") hacia la izquierda o más de 2,54 cm (1") en sentido ver-tical.
(3) La parte delantera y trasera del contenedor se deben asegurar de manera independiente.
(c) **Aseguramiento de contenedores inter-modales cargados transportados en vehículos que no sean de chasis contenedor.** (1) Todas las esquinas inferiores del contenedor intermodal deben descansar sobre el vehículo o las esquinas deben estar apoyadas en una estructura que pueda soportar el peso del contenedor y esa estructura de apoyo debe estar ase-gurada de manera independiente al automotor.
(2) Cada contenedor debe estar asegurado al vehículo mediante:
(i) Cadenas, sogas de alambre o dispositivos inte-grales fijados a todas las esquinas inferiores o
(ii) Cadenas cruzadas fijadas a todas las esquinas superiores y
(3) La parte delantera y trasera del contenedor se deben asegurar de manera independiente. Cada cadena, soga de alambre o dispositivo integrales de cierre debe estar fijado al contenedor de manera tal que impida que se suelte accidentalmente mientras el vehículo está en tránsito.
(d) **Aseguramiento de contenedores inter-modales vacíos transportados en vehículos que no sean de chasis contenedor.** Los contenedores intermodales vacíos transportados en vehículos que no sean de chasis contenedor no tienen que tener todas las esquinas inferiores del contenedor intermodal descan-sando sobre el vehículo ni todas las esquinas inferiores apoyadas en una estructura que pueda soportar el peso del contenedor vacío, siempre y cuando:
(1) El contenedor intermodal vacío esté equilibrado y en una posición tal sobre el vehículo que esté estable antes del agregado de amarres u otro equipo de aseg-uramiento y
(2) La cantidad de sobrevuelo para el contenedor vacío sobre el remolque no supere cinco pies ni por adelante ni por atrás del remolque;
(3) El contenedor intermodal vacío no debe interferir con la maniobrabilidad del vehículo y
(4) El contenedor intermodal vacío esté asegurado para impedir movimientos laterales, longitudinales o verticales.
[67 RF, 61233, sep. 27, 2002]

§393.128 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de autos, camiones livianos y cami-onetas?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de autos, camiones livi-anos y camionetas que, individualmente o juntos pesen 4536 Kg. (10.000 lbs) o menos. Los vehículos que indi-vidualmente pesen más de 4536 Kg. (10.000 lbs) deben asegurarse de acuerdo con las disposiciones de §393.130 de este capítulo.
(b) **Aseguramiento de autos, camiones livianos y camionetas.**
(1) Los autos, camiones livianos y camionetas deben estar restringidos tanto adelante como atrás para impedir movimientos laterales, hacia adelante, hacia atrás y verticales usando un mínimo de dos amarres.
(2) Los amarres diseñados para fijarse a la estruc-tura del auto, camión liviano o camioneta deben usar los puntos de montaje en esos vehículos específicamente diseñados para ese fin.
(3) Los amarres diseñados para ajustarse encima o alrededor de las ruedas de un auto, camión liviano o camioneta deben brindar restricción en los sentidos lat-eral, longitudinal y vertical.
(4) No se requieren protectores de bordes para los tejidos sintéticos en los puntos donde el tejido entra en contacto con los neumáticos.
[67 RF, 61234, sep. 27, 2002]

§393.130 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de vehículos, equipos y maquinar-ias pesadas?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de vehículos, equipos y maquinarias pesadas que funcionan sobre ruedas u oru-gas, como cargadores frontales, motoniveladoras, trac-tores y palas mecánicas y que individualmente pesen 4536 Kg. (10.000 lbs) o más. Los vehículos, equipos y maquinarias que pesen menos de 4536 Kg. (10.000 lbs) también se pueden asegurar de acuerdo con las disposi-ciones de este artículo, con §393.128 o de acuerdo con las disposiciones de §393.100 hasta 393.114.
(b) **Preparación de los equipos que se transpor-tan.** (1) Los equipos accesorios, como palas hidráulicas, se deben bajar totalmente y asegurar al vehículo.
(2) Los vehículos articulados se restringirán de man-era tal que impida la articulación mientras están en tránsito.
(c) **Aseguramiento de vehículos, equipos o máquinas pesadas con orugas de cadena o ruedas.** (1) Además de los requisitos del párrafo (b) de este artículo, los equipos o máquinas pesadas con orugas de cadena o ruedas deben estar restringidos contra mov-imientos en los sentidos lateral, hacia adelante, hacia atrás y vertical usando un mínimo de cuatro amarres.
(2) Cada uno de los amarres debe estar adosado lo más cerca posible de la parte delantera y trasera del vehículo o puntos de montaje del vehículo que hayan sido específicamente diseñados para ese fin.
[67 RF, 61234, sep. 27, 2002]

§393.132 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de vehículos aplanados o comprimi dos?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de vehículos como autos, camiones livianos y camionetas que han sido aplanados o comprimidos.
(b) **Prohibición de usar tejidos sintéticos.** Está prohibido el uso de tejidos sintéticos para asegurar vehículos aplanados o comprimidos.
(c) **Aseguramiento de vehículos aplanados o comprimidos.** Los vehículos aplanados o comprimidos deben transportarse sobre vehículos que tengan:
(1) Paredes de contención o medios comparables en los cuatro costados que se extiendan hasta la altura total de la carga y bloqueen el movimiento de la carga en los sentidos hacia delante, atrás y lateral o
(2)(i) Paredes de contención o medios comparables en tres costados que se extiendan hasta la altura total de la carga y bloqueen el movimiento de la carga en los sentidos hacia delante, atrás y el sentido lateral hacia el cual no hay pared de contención ni medio comparable y
(ii) Se requiere un mínimo de dos amarres por pila de vehículos o
(3)(i) Paredes de contención en dos costados que se extiendan hasta la altura total de la carga y bloqueen el movimiento de la carga en los sentidos hacia delante y atrás y
(ii) Se requiere un mínimo de tres amarres por pila de vehículos o
(4) Un mínimo de cuatro amarres por pila de vehícu-los.
(5) Además de los requisitos de los párrafos (c)(2), (3) y (4). se deben satisfacer las normas siguientes:
(i) Los vehículos usados para transportar vehículos aplanados o comprimidos deben estar equipados con un medio para impedir que caigan piezas sueltas desde cualquiera de los cuatro costados del vehículo que se extienda hasta la altura total de la carga.
ii) El medio usado para contener piezas sueltas puede consistir de paredes estructurales, costados o tableros laterales o material de cobertura adecuado, solos o en combinaciones.
(iii) Se permite el uso de material sintético para la contención de piezas sueltas.
[67 RF, 61234, sep. 27, 2002]

§393.134 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de contenedores enrollables/desen-rollables y de izamiento con ganchos?

(a) **Pertinencia.** Las normas de este artículo son pertinentes para el transporte de contenedores enrolla-bles/desenrollables y de izamiento con ganchos.
(b) **Aseguramiento de contenedores enrolla-bles/desenrollables y de izamiento con ganchos.** Cada contenedor enrollables/desenrollables y de izamiento con ganchos transportado en un vehículo que no esté equipado con un sistema de aseguramiento inte-gral debe:
(1) Bloquearse contra movimientos hacia delante mediante el dispositivo de izamiento, retenes, una com-binación de ambos u otro mecanismo de restricción ade-cuado;
(2) Asegurarse a la parte delantera del vehículo mediante el dispositivo de izamiento u otro mecanismo de restricción adecuado contra movimientos laterales y verticales;
(3) Asegurarse a la parte trasera del vehículo con al menos uno de los siguientes mecanismos:
(i) Un amarre fijado tanto al chasis del vehículo como al del contenedor;
(ii) Dos amarres instalados longitudinalmente, cada uno asegurando un lado del contenedor a uno de los rieles laterales del vehículo o
(iii) Dos ganchos o un mecanismo equivalente que asegure ambos lados del contenedor al chasis del vehículo con tanta eficacia como mínimo como los ama-rres de los dos elementos previos.
(4) Los mecanismos usados para asegurar el extremo trasero de un contenedor enrollable/desenrollable y de izamiento con ganchos debe instalarse a no más de dos metros (6 pies y 7") de la parte trasera del contenedor.
(5) En el caso que uno o más de los retenes delanteros o dispositivos de izamiento falten, estén dañados o no sean compatibles, se deben usar amarres instalados manualmente para asegurar el contenedor al vehículo, brindando el mismo nivel de aseguramiento que los componentes faltantes, dañados o incompati-bles.
[67 RF, 61234, sep. 27, 2002]

§393.136 ¿Cuáles son las normas para el aseg-uramiento de grandes bloques de piedra?

(a) **Pertinencia.** (1) Las normas de este artículo son pertinentes al transporte de grandes piezas de roca nat-ural, de forma irregular que pese más de 5000 Kg.

(11.000 lbs) o con un volumen que supere los 2 metros cúbicos en un vehículo abierto o un vehículo cuyos lados no estén diseñados y clasificados para contener dicha carga.
(2) Las piezas de roca que pesen más de 100 Kg. (220 lbs) pero menos de 5000 Kg. (11.000 lbs) deben ase-gurarse de acuerdo con este artículo o de acuerdo con las disposiciones de §393.100 hasta 393.114, incluyendo:
(i) Roca contenida en un vehículo diseñado para transportar dicha carga o
(ii) Asegurada individualmente mediante amarres, siempre y cuando cada pieza se pueda estabilizar u ase-gurar adecuadamente.
(3) La roca que se ha formado o cortado en una forma y que brinda una base estable base para el aseg-uramiento también se debe asegurar, ya sea de acuerdo con las disposiciones de este artículo o de acuerdo con las disposiciones de §393.100 hasta 393.114.
(b) **Requisitos generales para la posición de bloques de piedra en el vehículo.** (1) Cada bloque debe colocarse con su lado más plano y/o más extenso hacia abajo.
(2) Cada bloque debe estar apoyado sobre al menos dos piezas de bloqueo de madera dura de un mínimo de 10 cm x 10 cm (4" x 4") de lado extendiendo todo el ancho del bloque.
(3) Las piezas de bloqueo de madera dura se deben colocar lo más simétricamente posible debajo del bloque y deben soportar al menos tres cuartos del largo del bloque.
(4) Si el lado más plano de un bloque es redondeado o parcialmente redondeado, de manera que el bloque puede rodar, se lo debe colocar en una criba realizada de madera dura fijada a la cubierta del vehículo para que el bloque descanse tanto en la cubierta como en la mad-era, con un mínimo de tres puntos de contacto bien sep-arados que impidan su tendencia a rodar en cualquier dirección.
(5) Si un bloque es cónico, el extremo más angosto debe apuntar hacia la parte delantera del vehículo.
(c) **Requisitos generales de amarre.** (1) Sólo se puede usar cadena como amarre para asegurar bloques de piedra grandes.
(2) Los amarres en contacto directo con el bloque deben, siempre que sea posible, estar ubicados en valles o ranuras a lo largo de la parte superior del bloque y se deben disponer como para evitar que se deslicen a lo largo de la superficie de la roca.
(d) **Aseguramiento de un bloque cúbico.** Además de los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, se deben satisfacer las normas siguientes:
(1) Cada bloque se debe asegurar individualmente con un mínimo de dos amarres de cadena colocados transversalmente cruzando el vehículo.
(2) El límite de carga de trabajo agregada de los ama-rres debe ser al menos la mitad del peso del bloque.
(3) Los amarres deben colocarse lo más cerca posible del bloqueo de madera usado para apoyar el bloque.
(e) **Aseguramiento de un bloque no cúbico con una base estable.** Además de los requisitos de los pár-rafos (b) y (c) de este artículo, se deben satisfacer las normas siguientes:
(1) El bloque se debe asegurar individualmente con un mínimo de dos amarres de cadena formando un dis-eño en X sobre el bloque.
(2) El límite de carga de trabajo agregada de los ama-rres debe ser al menos la mitad del peso del bloque.
(3) Los amarres deben pasar por encima del bloque y se deben fijar entre sí en la intersección mediante un anclaje u otro dispositivo de conexión.
(f) **Aseguramiento de un bloque no cúbico con una base inestable.** Además de los requisitos de los párrafos (b) y (c) de este artículo, cada bloque debe estar asegurado por una combinación de amarres de cadena como sigue:
(1) Una cadena debe rodear la parte superior del bloque (en un punto entre el medio y los dos tercios de su altura). El límite de carga de trabajo de la cadena debe ser al menos la mitad del peso del bloque.
(2) Se deben fijar cuatro cadenas a la cadena que rodea el bloque y al vehículo para formar un mecanismo de bloqueo que impida los movimientos horizontales. Cada cadena debe tener un límite de carga de trabajo de al menos un cuarto del peso del bloque. Siempre que sea posible, el ángulo de las cadenas no debe superar los 45 de la horizontal.
[67 RF, 61235, sep. 27, 2002]

Sección J — Marcos, componentes de la cabina y el cuerpo, volantes, siste-mas de dirección y suspensión

§393.201 Marcos.

(a) El marco de todo ómnibus, camión y tractor de camión no estará rajado, flojo, colgando o roto.
(b) Los pernos o soportes que aseguran la cabina o el cuerpo del vehículo al marco no deben estar flojos, rotos o faltantes.
(c) Los collarines del riel del marco entre los ejes no estarán doblados, cortados, marcados, salvo según lo especificado por el fabricante.
(d) Todos los accesorios montados en el marco del tractor del camión se deben abulonar o remachar.
(e) No se perforarán orificios en los collarines de riel superior ni inferior, salvo según lo especificado por el fabricante.
(f) Se permiten las reparaciones en el campo.

§393.203 Componentes de la cabina y el cuerpo.

(a) Las puertas o partes de puertas del com-partimiento de la cabina usadas como entrada o salida no estarán faltantes ni rotas. Las puertas no estarán colgando de manera tal que no se puedan abrir o cerrar correctamente. Ninguna puerta se cerrará con alambre ni se asegurará de alguna otra forma en posición cer-rada de manera tal que no se pueda abrir fácilmente. Excepción: Cuando el vehículo se carga con caños o bar-ras que bloquean la puerta y la cabina tiene una salida en el techo.
(b) Los pernos o soportes que aseguran la cabina o el cuerpo del vehículo al marco no deben estar flojos, rotos o faltantes.
(c) El capó debe estar ajustado con seguridad.
(d) Todos los asientos deben estar montados con seg-uridad.
(e) El parachoques delantero no debe faltar, estar fijado con flojedad o sobresaliendo de los límites del vehículo de manera tal que represente un riesgo.

§393.205 Ruedas.

(a) Las ruedas y llantas no estarán rajadas ni rotas.

(b) Los orificios de pernos y pasadores de las ruedas no estarán elongados (fuera de circunferencia).
(c) Las tuercas y pernos no faltarán ni estarán flojos.

§393.207 Sistemas de suspensión.

(a) **Ejes.** Nningúna pieza que coloque a un eje en su posición estará agrietada, rota, floja ni ausente. Todos los ejes estarán correctamente alineados.
(b) **Ejes ajustables.** Los ensambles de ejes ajust-ables no tendrán pasadores de cierre faltantes ni desen-ganchados.
(c) **Muelles de hoja.** Ningún muelle de hoja estará rajado, roto o faltará ni estará movido fuera de su posición.
(d) **Muelles de resorte.** Ningún muelle de resorte estará rajado ni roto.
(e) **Barra de torsión.** Ninguna barra de torsión ni suspensión de barra de torsión estará rajada ni rota.
(f) **Suspensiones de aire.** La válvula reguladora de la presión de aire no permitirá que entre aire al sistema de suspensión hasta que haya al menos 55 psi en el sistema de frenado. El vehículo estará nivelado (sin inclinarse a la izquierda ni la derecha). La fuga de aire no superará 3 psi en un lapso de 5 minutos cuando el medidor de presión de aire del vehículo indique presión de funcionamiento normal.

§393.209 Sistemas de volante de dirección.

(a) El volante de dirección estará asegurado y no ten-drá rayos atravesados por grietas ni faltantes.
(b) El juego del volante de dirección no superará los parámetros siguientes:

Volante de dirección diámetro	Dirección manual sistema	Dirección de potencia sistema
16″ o menos	2″ +	4 1/2 ″ +
18″	2 1/4 ″ +	4 3/4 ″ +
20″	2 1/2 ″ +	5 1/4 ″ +
22″	2 3/4 ″ +	5 3/4 ″ +

(c) **Columna de dirección.** La columna de direc-ción debe estar ajustada con seguridad.
(d) **Sistema de dirección.** Los empalmes univer-sales no estarán gastados, defectuosos ni reparados con soldaduras. La caja de cambios de la dirección no tendrá pernos de montaje flojos ni faltantes ni grietas en la caja ni en los soportes de montaje. El brazo pitman del eje de salida del engranaje de dirección no estará flojo. Los volantes girarán libremente a través del límite de recor-rido en ambas direcciones.
(e) **Sistemas de dirección de potencia.** Todos los componentes del sistema de potencia deben estar en condiciones de funcionamiento. Ninguna pieza estará floja ni rota. Las correas no estarán deshilachadas, agri-etadas o deslizadas. El sistema no tendrá fugas. El sistema de dirección de potencia tendrá suficiente líquido en el reservorio.

CAPÍTULO 394 — [ELIMINADO Y RESERVADO]

Nota del Editor: A partir del 4 de marzo, 1993, se eliminaron los Requisitos para Informes de Accidentes. Actualmente se debe conservar un registro de accidentes de acuerdo con el Art. 390.15(b). El Art. 390.5 incluye la definición de “Accidente” del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT).

CAPÍTULO 395 — HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES

§395.1 Alcance de las normas en este capítulo.
§395.2 Definiciones.
§395.3 Tiempo máximo de conducción.
§395.7 [Eliminado y reservado.]
§395.8 Registro de Estado de Servicio del conductor.
§395.10 [Eliminado y reservado.]
§395.11 [Eliminado y reservado.]
§395.12 [Eliminado y reservado.]
§395.13 Conductores declarados fuera de servicio.
§395.15 Dispositivos de grabación automática a bordo.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 31133, 31136, y 31502; Art. 345, D. Púb. 104-59, 109 Estat. 568, 613; y 49 CRF 1.73.

§395.1 Alcance de las normas en este capítulo.

(a) **Generalidades** (1) Las normas de este capítulo se aplican a todas las empresas de autotransporte y los conductores, con excepción de lo especificado en los pár-rafos (b) a (n) de este artículo.
(2) Las excepciones a los requisitos federales enun-ciadas en los párrafos (l) a (n) no tienen prelación por sobre las leyes y reglamentaciones estatales, que rigen el funcionamiento en condiciones de seguridad de los automotores comerciales.
(b) **Condiciones adversas de conducción.** (1) A excepción de lo estipulado en el párrafo (i)(2) de este artículo, un conductor que encuentra condiciones adver-sas para conducir, tal como se definen en §395.2, y, que, debido a esas condiciones, no puede completar el recor-rido dentro del plazo máximo de 10 horas de conducción permitido según §395.3(a), podrá conducir y se le podrá autorizar o solicitar hacerlo, un vehículo automotor por un período de no más de 2 horas adicionales a fin de completar ese recorrido, o para llegar a un lugar que ofrezca condiciones de seguridad a los ocupantes, al automotor comercial y a su carga. Sin embargo, el con-ductor no conducirá ni se le permitirá que lo haga—
(i) Durante más de 12 horas en total después de 8 horas consecutivas de estar fuera servicio; o bien
(ii) Después de haber estado de servicio durante 15 horas después de 8 horas consecutivas fuera de ser-vicio.
(2) **Situaciones de emergencia.** En caso de emer-gencia, un conductor puede completar su recorrido sin con ello infringir las disposiciones de las reglamenta-

ciones estipuladas en este capítulo, si ese recorrido hubiera podido completarse de no mediar la emergen-cia.
(c) **Conductor-vendedor.** Las disposiciones de §395.3(b) no serán de aplicación a ningún conductor-vendedor cuyo tiempo total de conducción no exceda las 40 horas en cualquier período de 7 días consecutivos.
(d) **Operaciones en campos petroleros.** (1) En el caso de los conductores de automotores comerciales que se dedican exclusivamente al transporte de equipos en campos petroleros, incluyendo el amarre y la carga de los caños utilizados en los oleoductos, y brindan servicio en las operaciones de las industrias de gas y petróleo, cualquier período de 8 días consecutivos puede culminar con el comienzo de un período de 24 horas sucesivas o más, durante las cuales estarán fuera de servicio.
(2) En el caso de conductores de vehículos automo-tores comerciales, que han recibido un entrenamiento especial para conducir esos vehículos especialmente construidos para abastecer pozos de petróleo, en el tiempo de servicio no se computará el tiempo de espera en el terreno donde se encuentra el pozo de gas natural o petróleo, **siempre que** la totalidad de ese tiempo esté cabal y exactamente justificada en los registros que la empresa de autotransporte debe llevar. Toda vez que la Administración Federal de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte solicite tales registros, le serán presentados.
(e) **Conductor en un radio de 100 millas aéreas.** El conductor está exento de los requisitos del Artículo 395.8 si:
(1) El conductor opera dentro de un radio de 100 millas aéreas del lugar normal de trabajo en que toma servicio;
(2) El conductor, salvo un conductor-vendedor, regresa al lugar de trabajo en que toma servicio, y queda liberado del trabajo dentro de las 12 horas consecutivas;
(3) Cada período de 12 horas de servicio está sepa-rado por al menos 8 horas fuera de servicio;
(4) El conductor no excede el tiempo máximo de 10 horas de conducción después de estar 8 horas fuera de servicio; y
(5) La empresa de autotransporte para la que el con-ductor presta servicio conserva y retiene durante un período de 6 meses, registros de tiempo exactos y ver-aces en los que se deja constancia de:
(i) La hora en que el conductor se presenta a tomar servicio cada día;
(ii) La cantidad total de horas durante las cuales el conductor está de servicio cada día;
(iii) La hora en la que el conductor queda libre de servicio cada día; y
(iv) El tiempo total en los 7 días precedentes de acu-erdo con §395.8(j)(2) en el caso de conductores que recién comienzan a trabajar para la empresa, o lo hacen en forma intermitente.
(f) **Entregas en comercios minoristas.** Las dis-posiciones de §395.3 (a) y (b) no serán de aplicación en el caso conductores de vehículos automotores comer-ciales que solamente se dediquen a hacer entregas locales de comercios minoristas y/o de comercios minoristas que venden por catálogo, al consumidor final, cuando conduzcan únicamente dentro del radio de 100 millas aéreas del lugar de trabajo en el que toman servicio, desde el 10 al 25 de diciembre inclusive, de cada año.
(g) **Literas dormitorio.** Los conductores que utili-cen literas para dormir, tal como se definen en §395.2, o que se e n cuentren fue ra de servicio e n el emplazamiento de un pozo de gas natural o petróleo, pueden acumular las 8 horas consecutivas requeridas fuera de servicio, tal como lo especifica §395.3, descan-sando en una litera dormitorio en dos períodos separa-dos que totalicen 8 horas, ninguno de los períodos inferior a las 2 horas, o descansando mientras no presta servicio en otro lugar para dormir en el emplazamiento del pozo de gas natural o petróleo.
(h) **Estado de Alaska.** (1) Las disposiciones de §395.3 no serán de aplicación para ningún conductor de un automotor comercial en el Estado de Alaska. Un con-ductor de un automotor comercial en el Estado de Alaska, no estará autorizado a conducir, ni se le solici-tará o permitirá que conduzca–
(i) Más de 15 horas después de permanecer 8 horas consecutivas fuera de servicio;
(ii) Después de permanecer de servicio durante 20 horas o más, después de 8 horas consecutivas fuera de servicio;
(iii) Después de permanecer de servicio durante 70 horas en cualquier período de 7 días consecutivos, si la empresa de autotransporte para la cual el conductor trabaja no funciona todos los días de la semana; o bien
(iv) Después de permanecer de servicio durante 80 horas durante cualquier período de 8 días consecuti-vos, si la empresa de autotransporte para la cual el con-ductor trabaja funciona todos los días de la semana.
(2) Un conductor que conduce un automotor comer-cial en el Estado de Alaska y que enfrenta condiciones de conducción adversas (tal como se definen en §395.2), puede conducir, y se le podrá permitir o solicitar que lo haga, un automotor comercial durante el tiempo necesa-rio para completar el recorrido. Cuando haya comple-tado el recorrido, el conductor deberá permanecer fuera de servicio durante 8 horas consecutivas antes de con-ducir nuevamente.
(i) **Estado de Hawaii.** Las normas estipuladas en §395.8 no serán de aplicación para un conductor de un automotor comercial en el Estado de Hawaii, si la empresa que emplea al conductor conserva y retiene durante un período de 6 meses, registros exactos y ver-aces en los que se deje constancia de—
(1) La cantidad total de horas durante las cuales el conductor permanece de servicio cada día; y
(2) La hora en la que el conductor entra en servicio y queda libre del servicio cada día.
(j) **Tiempo de viaje.** Cuando un conductor, por indi-cación de una empresa de autotransporte se encuentra viajando, pero no conduciendo ni asumiendo alguna otra responsabilidad por la empresa, ese tiempo se contabili-zará como tiempo de servicio a menos que se le conceda un mínimo de 8 horas consecutivas fuera de servicio al llegar a destino, en cuyo caso se considerará que estuvo fuera de servicio durante la totalidad del período.
(k) **Actividades agrícolas.** Las disposiciones de §395.3 no serán de aplicación para conductores que transporten productos agrícolas o suministros para granjas, a los fines agrícolas en un Estado, si ese trans-porte:
(l) Está limitado a un área dentro de un radio de 100 millas aéreas desde el lugar en que se encuentran los mismos o el punto de distribución de los suministros para granjas, y
(2) Se realiza durante las temporadas de siembra y cosecha dentro de ese Estado, según lo determine el Estado.
(l) **Operaciones de perforación de pozos de agua subterránea.** En el caso de un conductor de un vehículo automotor comercial que se emplee principal-mente para el transporte y operación de una perfora-dora de pozos de agua subterránea, cualquier período de 7 ú 8 días consecutivos puede finalizar con el comienzo de cualquier período de 24 horas sucesivas o más durante las cuales está fuera de servicio.
(m) **Materiales y equipos de construcción.** En el caso de un conductor de un vehículo automotor comer-cial que se emplea principalmente para el transporte de materiales y equipos de construcción, cualquier período de 7 ú 8 días consecutivos puede finalizar con el comienzo de cualquier período de 24 horas sucesivas o más, durante las cuales está fuera de servicio.
(n) **Vehículos utilitarios.** En el caso del conductor de un vehículo utilitario, cualquier período de 7 ú 8 días consecutivos puede finalizar con el comienzo de cual-quier período de 24 horas sucesivas o más, durante las cuales está fuera de servicio.
[33647 RF 57, jul. 30, 1992, según la enmienda de 33777 RF 58, jun. 21, 1993; 38748 RF 60, jul. 28, 1995; 33279 RF 63, jun. 18, 1998]

§395.2 Definiciones.

Tal como se emplean en este capítulo, las siguientes palabras y términos significan:
Condiciones adversas de conducción significa nieve, aguanieve, niebla, u otras condiciones climáticas adversas; una carretera cubierta con nieve o hielo; o situaciones inusuales de ruta y tránsito, ninguna de las cuales se podía a partir de la información en cono-cimiento de quien despachó el recorrido en el momento en que éste se inició.
Dispositivo automático de grabación a bordo significa un dispositivo eléctrico, electrónico, elec-tromecánico, o mecánico, capaz de registrar la infor-mación de servicio del conductor en forma exacta y automática, tal como lo requiere §395.15. El dispositivo deberá estar sincronizado integralmente con las opera-ciones específicas del vehículo automotor comercial en el cual está instalado. Como mínimo, el dispositivo deberá registrar el uso del motor, la velocidad en ruta, los kilómetros recorridos, la fecha y hora del día.
Conductor - vendedor significa cualquier empleado exclusivo de una empresa privada de trans-porte de mercaderías por automotor comercial, que se dedica a vender productos, servicios o el uso de produc-tos, y a la entrega por vehículo automotor comercial de las mercaderías vendidas o provistas, o en función de las cuales se presta el servicio, que lo hace dentro de un radio de 100 millas aéreas desde el punto en el cual toma el servicio, y que dedica no más del 50 por ciento de sus horas de servicio a conducir. El término **vender mercadería** a los fines de este artículo, incluirá en todos los casos, la venta u obtención de nuevos pedidos o nuevas cuentas, y también puede incluir otras activ-idades de venta o mercadeo con el objeto de retener al cliente, o para incrementar la venta de mercaderías o servicios, además de ofrecer u obtener nuevos pedidos o nuevas cuentas.
Tiempo de conducción significa todo el tiempo que se pasa conduciendo un vehículo automotor comercial en circulación.
Ocho días consecutivos significa el período de 8 días consecutivos comenzando cualquier día a la hora que la empresa de autotransporte determine durante un período de 24 horas.
Equipo de perforación de pozos de agua subter-ránea significa cualquier vehículo, máquina, tractor, semi-remolque, o equipo móvil especializado, impulsado
o que funciona con energía mecánica, y que se utiliza en rutas para transportar equipos de trabajo de campo para los pozos de agua, incluyendo las perforadoras y las bombas equipadas para acceder al agua subter-ránea.
Paradas múltiples significa que todas las paradas hechas en cualquier villa, pueblo o ciudad pueden com-putarse como una.
Tiempo de servicio significa todo el tiempo desde el momento en que el conductor toma servicio o se le solic-ita que esté de guardia para hacerlo, hasta el momento en que el conductor queda liberado de su trabajo y de toda responsabilidad de realizar el trabajo. **Tiempo de servicio** incluirá:
(1) Todo el tiempo en una planta, terminal, insta-lación u otra propiedad de una empresa de autotrans-porte o cargador, o en cualquier propiedad pública, esperando ser despachado, a menos que la empresa haya liberado del servicio al conductor;
(2) Todo el tiempo que dedica a inspeccionar, hacer el mantenimiento, o acondicionar cualquier vehículo auto-motor en cualquier momento;
(3) Todo el tiempo de conducción tal como se define en el término **tiempo de conducción**;
(4) Todo el tiempo que no sea de conducción, que transcurre en un vehículo automotor comercial, excepto el tiempo de descanso en una **litera dormitorio**;
(5) Todo el tiempo que pasa cargando y descargando un vehículo automotor comercial, supervisando, o colab-orando en la carga o descarga, ocupándose del vehículo automotor comercial mientras se carga o descarga, per-maneciendo en alerta para poner el vehículo automotor comercial en funcionamiento, o entregando o recibiendo recibos por las mercancías cargadas o descargadas;
(6) Todo el tiempo que transcurre reparando, bus-cando ayuda, o permaneciendo junto a un vehículo auto-motor descompuesto;
(7) Todo el tiempo que transcurre al cumplir con una prueba de alcoholemia o de muestra de orina, incluy-endo el tiempo de viaje hacia y desde el lugar donde se toma la muestra, con el fin de cumplir con los muestreos al azar, por duda razonable, posterior a un accidente, o de seguimiento, requeridas según el capítulo 382, de este subtítulo, cuando asi lo indica una empresa de autotransporte.
(8) Realizando cualquier otra tarea en calidad de empleado, o al servicio, de una empresa de autotrans-porte; y
(9) Realizando cualquier trabajo remunerado para una persona que no sea un transportista.
Siete días consecutivos significa el período de 7 días consecutivos comenzando cualquier día, a la hora que la empresa de autotransporte determine, durante un período de 24 horas.
Litera dormitorio significa una litera que reúne los requisitos establecidos en §393.76 de este título.
El transporte de materiales y equipo de con-strucción significa el transporte de materiales de con-strucción y pavimentación, equipo de construcción, y vehículos para la conservación de la construcción, por parte de un conductor, hacia o desde un obrador (un emplazamiento entre el lugar de movilización de equipo y materiales, al lugar para la concreción efectiva del proyecto de construcción) dentro de un radio de 80 kilómetros del lugar de trabajo donde normalmente toma servicio el conductor. Este párrafo no será de apli-cación en caso de material que el Ministerio considere peligroso según 5103 CÓD. DE EE.UU.49 en una can-tidad tal que requiera clara señalización según las reglamentaciones contenidas en ese artículo.
Período de veinticuatro horas significa cualquier período de 24 horas consecutivas, comenzando a partir de la hora determinada por la empresa de autotrans-porte para la terminal desde la que normalmente se despacha al conductor.
Vehículo utilitario significa cualquier vehículo automotor comercial:
(1) Utilizado en la reparación, mantenimiento, o fun-cionamiento de cualquier estructura u otra instalación física, necesaria para los servicios públicos, incluyendo la provisión de los servicios de electricidad, gas, agua, cloacas, telefonía, y televisión por cable o antena comu-nitaria.
(2) Mientras se encuentra realizando cualquier actividad relacionada necesariamente con la prestación final de esos servicios públicos a los consumidores, incluyendo el viaje o movimiento hacia, desde, en, o entre locaciones en actividad (incluyendo algún viaje o movimiento ocasional fuera del área de servicio como resultado de una emergencia según lo determine el prestador del servicio); y
(3) Excepto para cualquier uso ocasional de emer-gencia, principalmente dentro de la zona de servicio de los suscriptores o consumidores de un servicio público, sin tomar en cuenta si la empresa de servicios públicos es la propietaria del vehículo, o si lo alquila.
[33648 RF 57, jul. 30, 1992, según la enmienda de 7515 RF 59, feb 15, 1994; 60324 RF 59, nov. 23, 1994; 38748 RF 60, jul. 28, 1995; 33279 RF 63, jun. 18, 1998]

§395.3 Tiempo máximo de conducción.
(a) Con la excepción de lo dispuesto en §395.1(b)(1), 395.1(f), y 395.1(h), ninguna empresa de autotransporte autorizará, ni solicitará a ninguno de sus conductores que conduzca, ni ningún conductor lo hará:
(1) Más de 10 horas con posterioridad a 8 horas fuera de servicio; o

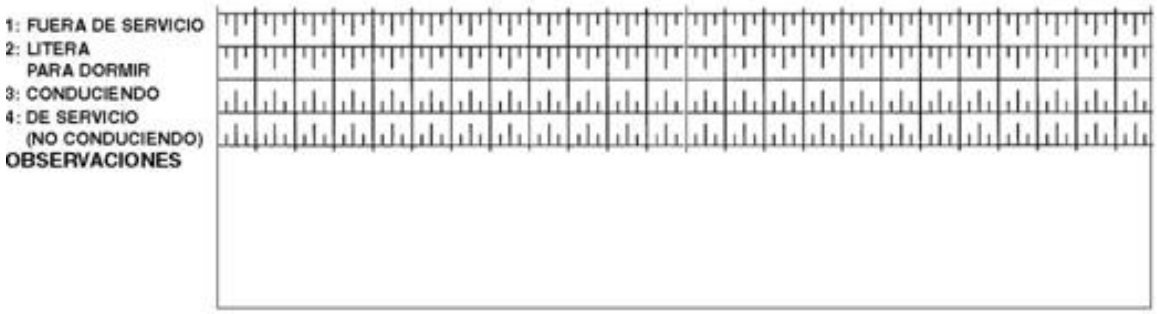
(2) Por ningún período luego de haber estado de ser-vicio durante 15 horas, posteriores a 8 horas consecuti-vas fuera de servicio.
(b) Ninguna empresa de autotransporte autorizará, ni solicitará a ningún conductor de un vehículo automo-tor comercial, que conduzca, como tampoco ningún con-ductor conducirá, independientemente de la cantidad de empresas de autotransporte que usen los servicios del conductor, durante cualquier período después de—
(1) Haber estado en servicio durante 60 horas en 7 días consecutivos cualesquiera, si la empresa de autotransporte empleadora no opera vehículos automo-tores comerciales todos los días de la semana;
(2) Haber estado en servicio durante 70 horas en 8 días consecutivos cualesquiera, si la empresa de autotransporte empleadora opera vehículos automo-tores comerciales todos los días de la semana;
[33649 RF 57, jul. 30, 1992, según enmienda en 38748 RF 60, Jul. 28, 1995]

§395.7 [Eliminado y reservado.]

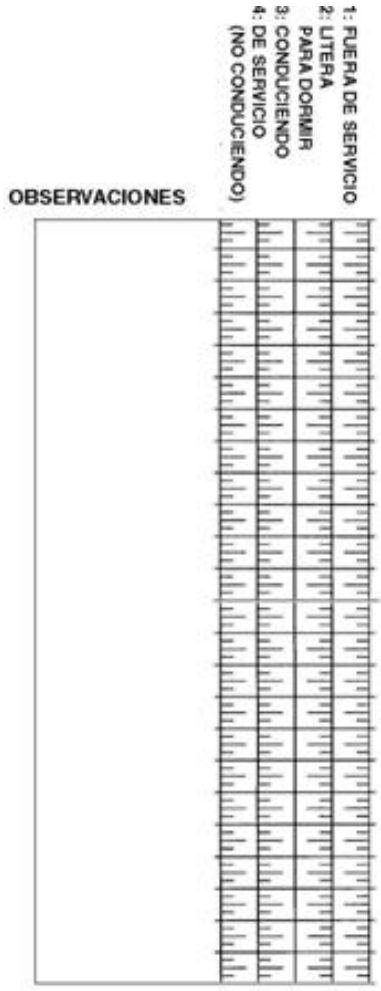
§395.8 Registro de estados de servicio del conduc-tor.
(a) Excepto en el caso de una empresa de autotrans-porte privada de pasajeros (no comercial), todas las empresas de autotransporte solicitarán a cada uno de sus conductores que lleve un registro de sus estados de servicio, en cada período de 24 horas, empleando los métodos descriptos en los párrafos (a)(1) o (2) de este artículo.
(1) Todo conductor que conduce un vehículo automo-tor comercial llevará un registro de su estado de servi-cio, por duplicado, por cada período de 24 horas. La hora del estado de servicio se registrará en una grilla, tal como se muestra en el párrafo (g) de este artículo. La grilla y los requisitos del párrafo (d) pueden combinarse con cualesquiera de los formularios de la empresa. Puede seguir utilizándose el formato previamente apro-bado del Registro Diario, formulario MCS-59, o el del Registro de Varios Días, MCS-139 y 139A, que cumplen con los requisitos de este artículo.
(2) Todo conductor que conduce un vehículo automo-tor comercial llevará un registro de su estado de servicio utilizando un dispositivo automático de registro a bordo, que cumple con los requisitos de §395.15 de este capítulo. No se aplicarán los requisitos de §395.8, excepto los párrafos (e), y (k)(1) y (2) de este artículo.
(b) El estado del servicio se registrará del siguiente modo:
(1) “Fuera de Servicio”, o “Fuera”.
(2) “Litera dormitorio”, o “LD” (solamente si se uti-liza una litera para dormir).
(3) “Conduciendo” o “C”.
(4) “En servicio sin conducir”, o “ES”.
(c) En cada cambio de estado de servicio (por ej., el lugar donde entra en servicio, comienza a conducir, de guardia sin conducir, y donde queda liberado del tra-bajo), se registrará el nombre de la ciudad, pueblo o villa, junto con la abreviatura del Estado.
Nota: Si se produce un cambio de estado en un lugar que no sea una ciudad, pueblo o villa, deberá indicar uno de los sigu-ientes datos: (1) el número de carretera y el mojón más cercano seguido del nombre de la ciudad, pueblo o villa más próxima, y la abreviatura del Estado; (2) el número de carretera y el nombre del área de servicios seguido del nombre de la ciudad, pueblo o villa más próxima, y la abreviatura del Estado; o (3) los números de las carreteras del cruce de caminos más próximo, seguido del nom-bre de la ciudad, pueblo o villa más próxima, y la abreviatura del Estado.
(d) Además de la grilla, el formulario debe incluir la siguiente información:
(1) Fecha;
(2) Cantidad total de kilómetros conducidos en el día de la fecha;
(3) Número del camión o tractor y del remolque;
(4) Nombre de la empresa de autotransporte;
(5) Firma/certificación del conductor;
(6) Hora en que comienza el período de 24 horas (por ej., medianoche, 9:00, mediodía, 15:00);
(7) Dirección de la oficina principal;
(8) Observaciones;
(9) Nombre del co-conductor;
(10) Total de horas (extremo derecho de la grilla); y
(11) Número(s) de la documentación de carga, o nom-bre del cargador y de los productos.
(e) Si no se cumple con el requisito de llevar el regis-tro de las actividades de servicio de acuerdo con este artículo o §395.15, o si no se preserva el registro de esas actividades diarias, o si se presentan registros falsos relacionados con esas actividades diarias, el conductor y/o la empresa de transportes podrán ser sometidos a proceso.
(f) Las actividades del conductor se registrarán de acuerdo con las siguientes disposiciones:
(1) **Los datos que se ingresan debe estar actual-izados.** Los conductores mantendrán el registro de su estado de servicio actualizado a la hora indicada como último cambio de estado de servicio.
(2) **Solamente el conductor deberá ingresar datos.** Todos los datos ingresados relativos al estado de servicio del conductor deberán ser legibles y de puño y letra del conductor.
(3) **Fecha.** El formulario que incluye el estado de servicio del conductor indicará el mes, día y año en que comienza cada período de 24 horas.
(4) **Cantidad total de kilómetros que condujo en el día de la fecha.** El formulario que incluye el estado de servicio del conductor indicará la cantidad total de kilómetros que condujo durante el período de 24 horas.
(5) **Identificación del vehículo automotor com-ercial.** El conductor indicará en su registro de estado de servicio, durante cada período de 24 horas, el número asignado por la empresa de transporte, o el número de licencia y el Estado que la otorga para cada vehículo automotor comercial que hubiera conducido. El conduc-tor de un vehículo automotor comercial articulado (com-binado) indicará en su registro de estado de servicio, durante ese período de 24 horas, el número asignado por la empresa de transporte, o el número de licencia y el Estado que la otorga, para cada vehículo automotor empleado en una combinación de vehículos automotores comerciales conducidos.
(6) **Nombre de la empresa de autotransporte.** El formulario que incluye el estado de servicio del conduc-tor indicará el o los nombre(s) de la(s) empresa(s) de autotransporte para la(s) cual(es) está trabajando. Cuando, durante el mismo período de 24 horas, se real-izan trabajos para más de una empresa de autotrans-porte, después del nombre de cada empresa se indicará la hora de comienzo y finalización del trabajo para cada empresa. Los conductores de

vehículos automotores comerciales alquilados indicarán el nombre de la empresa de autotransporte que fleta el transporte.
(7) **Firma/certificación.** El conductor certificará la veracidad de todos los datos ingresados firmando el for-mulario que contiene el registro de estado de servicio del conductor con su nombre legal o el nombre del registro. La firma del conductor certifica que todos los datos requeridos por este artículo e ingresados por el conduc-tor son veraces y correctos.
(8) **Base de tiempo a utilizar.**
(i) El registro del estado de servicio del conductor se preparará, conservará y presentará utilizando la hora oficial en vigencia en la terminal de origen del conduc-tor, en un período de 24 horas que comienza con el horario especificado por la empresa para ese conductor en esa terminal de origen del conductor.
(ii) El término "7 ú 8 días consecutivos" significa los 7 ú 8 períodos consecutivos de 24 horas, que la empresa de transporte estableciera para la terminal de origen del conductor.
(iii) El horario de comienzo del período de 24 horas deberá estar determinado en el registro de estado de servicio del conductor. Los incrementos de una hora deben aparecer en la grilla, estar establecidos y preim-presos. Las palabras "Medianoche" y "Mediodía" deben aparecer arriba o al costado del correspondiente incre-mento de una hora.
(9) **Dirección de la oficina principal.** El formu-lario que contiene el registro del estado de servicio del conductor indicará la dirección de la oficina principal de la empresa de autotransporte.
(10) **Registrar los días fuera de servicio.** Dos o más períodos de 24 horas fuera de servicio pueden reg-istrarse en un solo asiento.
(11) **Total de horas.** Total de horas en cada asiento de estado de servicio: fuera de servicio no en una litera dormitorio, fuera de servicio en una litera dormitorio, conduciendo, y de guardia no conduciendo, serán asen-tados a la derecha de la grilla, y el total de esos asientos será igual a 24 horas
(12) En el registro del estado de servicio del conduc-tor se asentará el o los números de la documentación de carga, o el nombre del cargador y del producto.
(g) **Grilla.** La siguiente grilla deberá incorporarse al sistema de registros de la empresa de autotransporte, que también deberá contener la información requerida según el párrafo (d) de este artículo.

Grilla–Horizontalmente



Grilla–Verticalmente

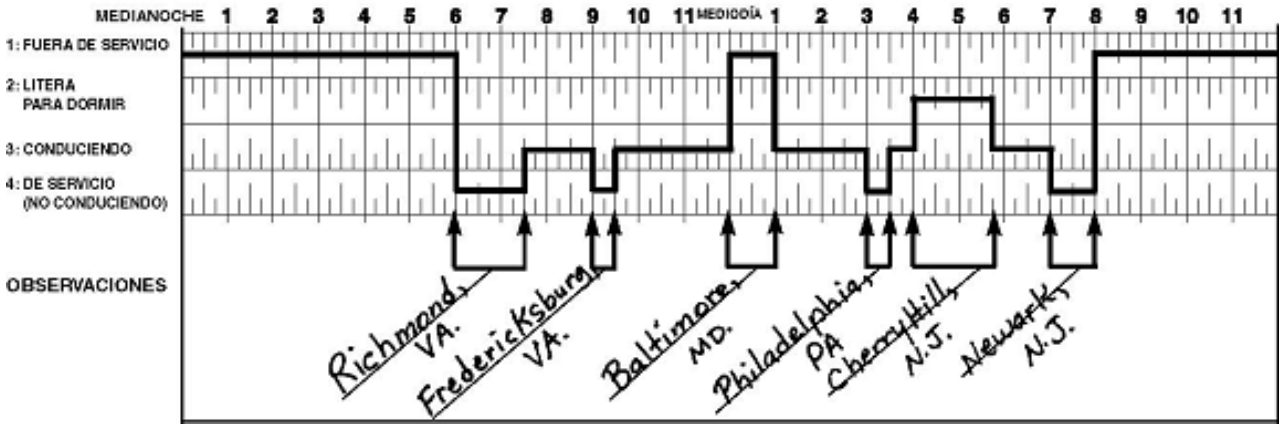


(h) **Preparación de la grilla.** La grilla podrá uti-lizarse horizontal o verticalmente, y se completará del siguiente modo:
(1) **Fuera de servicio.** Excepto el tiempo que pase descansando en una litera dormitorio, se trazará una línea continua entre los indicadores de tiempo correspondientes para registrar el o los período(s) durante los cuales el conductor está fuera de servicio, no se le solic-ita que esté de guardia, y no tiene la responsabilidad de realizar ningún trabajo.
(2) **Litera dormitorio.** Se trazará una línea con-tinua entre los indicadores de tiempo correspondientes para registrar el o los período(s) durante los cuales el conductor esté fuera de servicio descansando en una litera dormitorio, tal como se define en §395.2. (Si se trata de un viaje en el que no se emplea una litera dor-mitorio, no es necesario incluir información al respecto en la grilla).
(3) **Conducción.** Se trazará una línea continua entre los indicadores de tiempo correspondientes para registrar el o los período(s) durante los cuales el conductor conduce, tal como se define en §395.2.
(4) **En servicio sin conducir.** Se trazará una línea continua entre los indicadores de tiempo correspondi-entes para registrar el o los período(s) durante los cuales el conductor está en servicio sin conducir, tal como se define en §395.2.
(5) **Lugar — Observaciones.** Se registrará el nom-bre de la ciudad, pueblo o villa, con la abreviatura del Estado, donde se produce cada cambio de estado de ser-vicio.
Nota: Si se produce un cambio de estado en un lugar que no fuera una ciudad, pueblo o villa, se deberá indicar uno de los siguientes datos: (1) el número de carretera y el mojón más cer-cano seguido del nombre de la ciudad, pueblo o villa más próx-ima, y la abreviatura del Estado; (2) el número de carretera y el nombre del área de servicios seguido del nombre el nombre de la ciudad, pueblo o villa más próxima, y la abreviatura del Estado; o
(3) los números de las carreteras del cruce de caminos más próx-imo, seguido del nombre de la ciudad, pueblo o villa más próxima, y la abreviatura del Estado.

(i) **Presentación del registro de estado de servi-cio del conductor.** El conductor presentará o enviará por correo su registro del estado de servicio original a la empresa de transporte que es su empleadora regular dentro de los 13 días posteriores a completar el formu-lario.
(j) **Conductores que trabajan para más de una empresa de autotransporte.** (1) Cuando un conduc-tor trabaja para más de una empresa de autotransporte durante cualquier período de 24 horas en vigencia en la terminal de origen del conductor, el conductor enviará una copia del registro del estado de servicio a cada una de esas empresas. El registro debe mostrar:
(i) La totalidad de horas en servicio durante ese período de 24 horas;
(ii) El nombre de cada una de las empresas de autotransporte para las que el conductor trabajó durante ese período; y
(iii) El horario de inicio y finalización del trabajo para cada empresa.
(2) Las empresas de autotransporte, al emplear los servicios de un conductor por primera vez o en forma intermitente, obtendrán del conductor una declaración firmada que especifique la cantidad total de horas en servicio durante los 7 días inmediatos anteriores, y la hora en que quedó libre de servicio por última vez antes de comenzar a trabajar para las empresas de autotrans-porte.
(k) **Retención del registro de estado de servicio del conductor.** (1) Cada empresa de autotransporte conservará los registros del estado de servicio y toda la documentación complementaria referida a cada conduc-tor que emplea, por 6 meses a partir de la fecha en que los recibe.
(2) El conductor retendrá una copia de cada registro del estado de servicio correspondiente a los 7 días con-secutivos anteriores, que estarán en su poder y disponi-bles para inspección, mientras se encuentre en servicio.

Nota: Registro del estado de servicio del conductor. La grilla, cuando forme parte de cualesquiera de los formularios que emplea la empresa de autotransporte, debe tener espacio sufi-ciente para que resulte legible.

El siguiente ejemplo de grilla ilustra cómo debe reg-istrarse el estado de servicio de un conductor que realiza un viaje de Richmond, Virginia, a Newark, New Jersey. El casillero refleja el período de 24 horas de medianoche a medianoche.



Grilla (período de medianoche a medianoche).

En este caso, el conductor se presentó para tomar servicio en la terminal de la empresa de autotransporte. El conductor se presentó a trabajar a las 6:00, ayudó a cargar, controló el despa-cho, realizó una inspección antes de emprender el viaje, y otras tareas hasta las 7:30 de la mañana, en que comenzó a conducir. A las 9:00 de la mañana el conductor sufrió un accidente menor en Fredericksburg, Virginia, y estuvo media hora solucionando los detalles con la policía local. El conductor llegó a la terminal de la empresa en Baltimore, Maryland, al mediodía y fue a almorzar mientras se le hacían algunas reparaciones menores al camión. A las 13:00 el conductor reanudó el viaje e hizo una entrega en Filadelfia, Pennsylvania, entre las 15:00 y 15:30, momento en que condujo nuevamente. Al llegar a Cherry Hill, New Jersey, a las 16:00, ingresó a la litera dormitorio para tomar un descanso hasta las 17:45, momento en que volvió a conducir. A las 19:00 llegó a la terminal de la empresa en Newark, New Jersey. Entre las 19:00 y las 20:00, preparó los papeles requeridos, incluyendo el registro del estado de servicio, el informe de inspección del vehículo, el informe para la aseguradora por el accidente en Fredericksburg, Virginia, y verificó el despacho del día siguiente. A las 20:00 quedó fuera de servicio.

[47 RF 53389, nov. 26, 1982, según enmienda 49 RF 38290, sep. 28, 1984; 49 FR 46147, nov. 23, 1984; 51 RF 12622, abr. 14, 1986; 52 RF 41721, oct. 30, 1987; 53 RF 18058, mayo 19, 1988; 53 RF 38670, sep. 30, 1988; 57 RF 33649, jul. 30, 1992; 58 RF 33777, jun. 21, 1993; 59 RF 8753, feb. 23, 1994; 60 RF 38748, jul. 28, 1995; 62 RF 16709, abr. 8, 1997]

§395.10 [Eliminado y reservado.]

§395.11 [Eliminado y reservado.]

§395.12 [Eliminado y reservado.]

§395.13 Conductores declarados fuera de servicio.

(a) **Autorización para declarar a los conduc-tores fuera de servicio.** Cada agente de la Adminis-tración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA), (tal como se lo define en el Apéndice B de este subtítulo), está autorizado a declarar fuera de servicio a un conductor y a notificar esa declaración a la empresa de transporte, si en el momento y lugar de la investigación encuentra que el conductor ha infringido los criterios para ser declarado fuera de servicio descriptos en el párrafo (b) de este artículo.
(b) **Criterios para declarar fuera de servicio a un conductor.** (1) Ningún conductor conducirá después de estar de servicio por un período mayor a los máximos permitidos por este capítulo.
(2) Ningún conductor que deba conservar un registro del estado de servicio, según §395.8 ó §395.15 de este capítulo, podrá no tener un registro actualizado de ser-vicio el día de la investigación, y de los 7 días consecuti-vos anteriores.
(3) **Excepción.** Un conductor a quien solamente le faltara el registro actualizado correspondiente al día de la investigación y al día anterior, pero que ha comple-tado los registros del estado de servicio hasta ese momento (los 6 días anteriores), tendrá la oportunidad de actualizar ese registro.
(c) **Responsabilidades de las empresas de autotransporte.** (1) Ninguna empresa de autotrans-porte podrá:
(i) Solicitar o permitir que un conductor declarado fuera de servicio conduzca un vehículo automotor com-ercial hasta que ese conductor pueda hacerlo legal-mente, según las normas de este capítulo.
(ii) Solicitar a un conductor declarado fuera de servi-cio por no haber preparado un registro del estado de servicio, que conduzca un vehículo automotor comercial hasta que no haya permanecido fuera de servicio durante 8 horas consecutivas en cumplimiento de lo estipulado en este artículo. El período fuera de servicio de 8 horas consecutivas puede incluir el tiempo de des-canso en una litera dormitorio.
(2) Una empresa de autotransporte completará la sección relativa a la "Certificación de la medida tomada por la Empresa de Autotransporte" en el formulario MCS-63 (Informe sobre la Investigación del Conductor y el Vehículo), y entregará una copia, personalmente o por correo, al Administrador de División, o al Director Estatal, de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA), en la dirección especificada en el formulario, dentro de los 15 días de realizada la investigación. Si la empresa envía el formulario por correo, se considera que la fecha de entrega es la del sello postal.
(d) **Responsabilidades del conductor.** (1) Ningún conductor declarado fuera de servicio podrá conducir un vehículo automotor comercial hasta tanto pueda hacerlo legalmente según las normas de este Capítulo.
(2) Ningún conductor declarado fuera de servicio por no haber preparado un registro de estado, podrá con-ducir un vehículo automotor comercial hasta que no

haya permanecido fuera de servicio durante 8 horas consecutivas y esté en cumplimiento con lo estipulado en este artículo.
(3) Un conductor a quien se le haya extendido un formulario declarándolo fuera de servicio, entregará la copia personalmente o por correo, a la persona o en el lugar establecido por la empresa de autotransporte, dentro de las 24 horas siguientes.
(4) §395.13 no altera los requisitos relativos a mate-riales peligrosos establecidos en §397.5, relativos a la atención y supervisión de los automotores comerciales.
[44 RF 34963, jun. 18, 1979, según enmienda 47 RF 53392, nov. 26, 1982; 51 RF 12622, abr. 14, 1986; 53 RF 18058, mayo 19, 1988; 53 RF 38670, sep. 30, 1988; 53 RF 47544, Nov. 23, 1988; 60 RF 38748, jul. 28, 1995]

§395.15 Dispositivos automáticos de registro a bordo.

(a) **Autorización para emplear dispositivos automáticos de registro a bordo.**
(1) Una empresa de autotransporte puede solicitar a un conductor que emplee un dispositivo automático de registro a bordo, para registrar las horas de servicio del conductor, en lugar de cumplir con los requisitos enun-ciados en §395.8 de este capítulo.
(2) Todo conductor a quien una empresa de autotransporte le solicite que emplee un dispositivo automático de registro a bordo utilizará ese dispositivo para registrar las horas de servicio del conductor.
(b) **Requisitos de información.**
(1) Los dispositivos automáticos de registro a bordo emitirán a pedido, un cuadro, una presentación elec-trónica, o un impreso que muestre las horas y la secuen-cia de los cambios de estado del conductor, incluyendo la hora de toma de servicio del conductor al comienzo de cada día.
(2) El dispositivo ofrecerá un medio por el cual funci-onarios federales, estatales o locales podrán controlar la situación del horario de un conductor en servicio. Esta información puede emplearse junto con registros del estado de servicio impresos o escritos a mano, corre-spondientes a los 7 días anteriores.
(3) Los sistemas de apoyo que se emplean junto con los registros de a bordo en la terminal de origen del conductor o en sede comercial principal de la empresa de autotransporte, deben estar en condiciones de pro-porcionar a los funcionarios federales, estatales o locales resúmenes de los registros del estado de servicio de cada uno de los conductores, incluyendo la infor-mación especificada en §395.8(d) de este capítulo. Los sistemas de apoyo también deben proporcionar infor-mación con respecto a fallas en los sensores del sistema a bordo, e identificación de la información editada. Esos sistema de apoyo deberán cumplir con los requisitos de intercambio de información del Código de Normas Nacionales de EE.UU. para Intercambio de Información (ANSCII) (EIARS-232/CCITT V.24 puerto (Oficina Nacional de Estándares, “Código de Intercambio de Información,” FIPS PUB 1-1)).
(4) Mientras esté de servicio, el conductor tendrá en su poder y disponibles para inspección, los registros del estado de servicio correspondientes a los 7 días consec-utivos anteriores. Estos registros consistirán en infor-mación almacenada en y obtenible del dispositivo de registro automático a bordo, registros hechos a mano, generados por computadora, o cualquier combinación de los mismos.
(5) Todas las copias impresas del registro de servicio del conductor deben estar firmadas por el conductor. La firma del conductor certifica que la información incluída es veraz y correcta.
(c) **El estado del servicio se registrará del sigu-iente modo:**
(1) “Fuera de Servicio” o “Fuera”, o mediante un código o letra identificable;
(2) “Litera dormitorio” o “LD” o mediante un código o letra identificable (solamente si se emplea la litera dor-mitorio);
(3) “Conduciendo” o “C”, o mediante un código o letra identificable; y
(4) “En servicio sin conducir” o “ES”, o mediante un código o letra identificable.
(5) Fecha;
(6) Cantidad total de millas (kilómetros) recorri-das(os) en el día de la fecha;
(7) Número de camión o tractor y remolque;
(8) Nombre de la empresa de transporte;
(9) Dirección de la oficina principal;
(10) Hora en que comienza el período de 24 horas (por ej., medianoche, 9:00, mediodía, 15:00);
(11) Nombre del co-conductor;
(12) Total de horas; y
(13) Número(s) de la documentación de carga, o nom-bre del cargador y de los productos.
(d) **Lugar donde se produce el cambio de estado.**
(1) Para cada cambio de estado de servicio (por ej., el lugar donde toma servicio, comienza a conducir, está en servicio sin conducir, y de donde queda liberado del tra-bajo), se registrará el nombre de la ciudad, pueblo o villa, junto con la abreviatura del Estado.
(2) Las empresas de autotransporte podrán emplear códigos de lugares en reemplazo de los requisitos del párrafo (d)(1) de este artículo. En la cabina del vehículo automotor comercial y en la principal sede comercial de la empresa de autotransporte habrá listas con esos códi-gos que muestren todos los posibles identificadores de los lugares. Ante una solicitud, se entregarán esas listas a un funcionario de aplicación.
(e) **Solamente el conductor deberá ingresar datos.** Si se le solicita al conductor que ingrese datos en forma manual relativos al estado de servicio, esos datos deben ser legibles, y de puño y letra del propio conductor.
(f) **Reconstrucción de registros del estado de sevicio.** Se le solicita a los conductores que tomen nota de cualquier falla en los dispositivos de registro automático a bordo, y que reconstruyan el registro del estado de servicio del conductor correspondiente a ese día, y a los 7 días anteriores, salvo de aquellos días para los cuales los conductores cuentan con registros, y que continúen preparando un registro a mano de todos los estados de servicio posteriores hasta que el dispositivo vuelva a estar en funcionamiento
(g) **Información a bordo.** Todos los vehículos auto-motores comerciales deben tener a bordo un paquete informativo que contenga los siguientes elementos:
(1) Un instructivo que describa en detalle cómo pueden almacenarse y recuperarse los datos de un sistema automático de registro a bordo; y
(2) Una cantidad suficiente de grillas de registro de estado de servicio en blanco, para registrar el estado de servicio del conductor y otra información relacionada durante todo el viaje que se está realizando.
(h) **Presentación del registro de estado**de servi-cio del conductor.
(1) El conductor presentará ante la empresa de autotransporte empleadora, en forma electrónica o por correo, cada registro del estado de servicio del conductor dentro de los 13 días posteriores a completar cada regis-tro;
(2) El conductor revisará y verificará que todos los datos ingresados sean exactos antes de presentar el for-mulario ante la empresa de autotransporte

empleadora; y
(3) La presentación del registro del estado de servicio certifica que todos los datos ingresados por el conductor son veraces y correctos.
(i) **Desempeño de los dispositivos de registro.** Las empresas de autotransporte que utilizan dispositi-vos de registro automático a bordo para registrar el estado de servicio de sus conductores en reemplazo del registro hecho a mano, tomarán los siguientes recaudos:
(1) Obtendrán una constancia del fabricante que cer-tifique que el diseño de la registradora automática a bordo ha sido probado lo suficiente para cumplir con los requisitos de este capítulo y según las condiciones en las que se la utilizará;
(2) Que el dispositivo de registro automático a bordo permite la actualización del estado de servicio sola-mente mientras el vehículo automotor comercial está detenido, excepto cuando registra la hora en que el vehículo automotor comercial cruza los límites de un Estado;
(3) Que el dispositivo de registro automático a bordo y los sistemas de soporte asociados son, dentro de lo máximo posible, a prueba de falsificaciones y que no permiten la alteración de la información reunida rela-tiva a las horas de servicio del conductor;
(4) Que el dispositivo de registro automático a bordo advierte al conductor en forma visual o audible que el dispositivo ha dejado de funcionar. Los dispositivos instalados y en funcionamiento a partir del 31 de octu-bre de 1988, y cuyo uso la FMCSA autorizó en reem-plazo de los registros del estado de servicio hechos a mano, están exentos de este requisito.
(5) Que los dispositivos de registro automático a bordo con visores electrónicos estén en condiciones de mostrar lo siguiente:
(i) Total de horas durante las cuales el conductor con-dujo en el día de la fecha;
(ii) Total de horas de servicio en el día de la fecha;
(iii) Total de millas (kilómetros) recorridas(os) en el día de la fecha;
(iv) Total de horas de servicio durante el período de 7 días consecutivos, incluido el día de la fecha;
(v) Total de horas de servicio durante el período de 8 días consecutivos anteriores, incluido el día de la fecha; y
(vi) La secuencia de cambios en el estado de servicio, y las horas en que se produjeron los cambios para cada conductor que emplea el dispositivo.
(6) Que la registradora a bordo está en condiciones de registrar por separado el estado de servicio de cada conductor, cuando se trata de una actividad con varios conductores;
(7) Que el dispositivo/sistema de registro a bordo identifica las fallas en los sensores y en los datos edita-dos cuando se obtiene una copia impresa. Los dispositi-vos instalados y en funcionamiento a partir del 31 de octubre de 1988, y cuyo uso la FMCSA autorizó en reem-plazo de los registros del estado de servicio hechos a mano, están exentos de este requisito.
(8) Que al dispositivo de registro automático a bordo se le hace mantenimiento y recalibrado de acuerdo con las especificaciones del fabricante;
(9) Que los conductores de la empresa de autotrans-porte están adecuadamente entrenados con respecto al funcionamiento correcto del dispositivo; y
(10) Que la empresa de autotransporte debe man-tener una segunda copia (copia de seguridad) de los archivos electrónicos con las horas de servicio, mensu-ales, en un lugar físico diferente de aquel en que se guardan los datos originales.
(j) **Rescisión de la autorización.**
(1) Luego de notificar y darle la oportunidad de responder, la FMCSA puede ordenar a cualquier empresa de autotransporte o conductor que cumpla con los requisitos de §395.8 en este capítulo.
(2) La FMCSA puede emitir esa orden si ha determi-nado que:
(i) La FMCSA ha dado a la empresa de autotrans-porte una calificación de seguridad condicional o insat-isfactoria;
(ii) La empresa de autotransporte ha solicitado, o permitido, al conductor que establezca, o el conductor ha establecido, un esquema que excede las limitaciones de las horas de servicio según §395.3 en este capítulo;
(iii) La empresa de autotransporte ha solicitado, o permitido al conductor que no registre las horas de ser-vicio en forma exacta y completa, tal como se requiere en este artículo, o bien el conductor no ha cumplido con ese requisito; o
(iv) La empresa de autotransporte o el conductor han manipulado indebidamente, o abusado de otro modo, el dispositivo de registro automático a bordo de cualquier vehículo automotor comercial.

[53 RF 38670, sep. 30, 1988, según enmienda 60 RF 38748, jul. 28, 1995]

CAPÍTULO 396 — INSPECCIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO

§396.1 Alcance.
§396.3 Inspección, reparación y mantenimiento.
§396.5 Lubricación.
§396.7 Actividades riesgosas prohibidas.
§396.9 Inspección de automotores en circulación.
§396.11 Informe(s) de inspección del vehículo realizada por el conductor.
§396.13 Inspección del conductor.
§396.15 Operativo e inspección de conducción y remolque.
§396.17 Inspección periódica.
§396.19 Idoneidad del inspector.
§396.21 Requisitos para el mantenimiento de registros de inspección periódica.
§396.23 Equivalencia a inspección periódica.
§396.25 Idoneidad de los inspectores de frenos.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód.de EEUU 31133, 31136 y 31502; y 49 CRF 1.73.

§396.1 Alcance.

Generalidades — Toda empresa de autotransporte, sus administradores, conductores, agentes, represen-tantes y empleados directamente afectados por la inspección o el mantenimiento de los automotores deberán cumplir con las normas del presente capítulo y ser versados en ellas.

[44 RF 38526, jul. 2, 1979, según enmienda 53 RF 18058, mayo 19, 1988]

§396.3 Inspección, reparación y mantenimiento.

(a) **Generalidades —** Toda empresa de autotrans-porte deberá inspeccionar, reparar y mantener sistemáticamente todos los automotores, que se encuen-tren bajo su control, o hacer que los mismos sean sistemáticamente inspeccionados, reparados y manteni-dos.
(1) Los repuestos y accesorios deberán encontrarse en condiciones seguras y correctas de funcionamiento en todo momento. Esto incluye a aquellos especificados en el Capítulo 393 del presente subtítulo y todos los repuestos y accesorios adicionales que puedan afectar el funcionamiento seguro, incluyendo entre otros, el chasis y montaje del chasis, los sistemas de suspensión, ejes y elementos de fijación, neumáticos y llantas y sistemas de dirección.
(2) Las ventanillas de empuje hacia afuera, puertas de emergencia y luces de indicación de puerta de emer-gencia en los ómnibus deberán inspeccionarse como mínimo cada 90 días.
(b) **Registros requeridos –** En el caso de vehículos controlados durante 30 días consecutivos o más, con excepción de las empresas de autotransporte de pasa-jeros privadas (no comerciales), las empresas de autotransporte deberán conservar u ordenar la conser-vación del siguiente registro para cada vehículo:
(1) La identificación del vehículo incluyendo el número de empresa, si estuviera señalado, marca, número de serie, año y tamaño del neumático. Asi-mismo, en el caso de que la empresa de autotransporte no sea la propietaria del automotor, el registro deberá identificar el nombre de la persona que suministra el vehículo;
(2) El medio para indicar la naturaleza y fecha de vencimiento de las diferentes inspecciones y los man-tenimientos a realizarse;
(3) El registro de inspección, reparaciones, y man-tenimiento que indique la fecha y naturaleza; y
(4) El registro de pruebas realizadas en las ventanil-las de empuje hacia afuera, puertas de emergencia y luces de indicación de las puertas de emergencia en los ómnibus.
(c) **Retención de registros –** Los registros requeri-dos por el presente artículo deberán retenerse en el lugar en que se guarda o donde se realiza el manten-imiento del vehículo por el período de 1 año y durante los 6 meses posteriores al momento en que el automotor cesa de estar bajo el control de la empresa de autotrans-porte.
[44 RF 38526, jul. 2, 1979, según enmiendas 48 RF 55868, dic. 16, 1983; 53 RF 18058, mayo 19, 1988; 59 RF 8753, feb. 23, 1994; 59 RF 60324, nov. 23, 1994]

§396.5 Lubricación.

Toda empresa de autotransporte deberá asegurarse de que cada automotor bajo su control se encuentre:
(a) correctamente lubricado; y
(b) sin pérdidas de aceite ni grasa.

§396.7 Actividades riesgosas prohibidas.

(a) **Generalidades —** El automotor no deberá circu-lar en una condición tal que pueda ocasionar un acci-dente o una falla en el vehículo
(b) **Excepción —** Todo automotor que resulte estar en condiciones inseguras de circulación en la autopista podrá continuar circulando sólo hasta el lugar más cer-cano en donde pueda realizarse una reparación de man-era segura. Esa circulación tendrá lugar siempre y cuando sea menos peligrosa para el público que permitir la permanencia del vehículo en la autopista.

§396.9 Inspección de automotores en circulación.

(a) **Personal autorizado a realizar inspecciones —** Todo agente especial de la FMCSA (según se define en el Apéndice B del presente subtítulo) se encuentra autorizado para emprender o realizar inspecciones de los vehículos de las empresas de autotransporte que se encuentren en circulación.
(b) **Informe de inspección reglamentaria –** Se deberá utilizar la Verificación de Cumplimiento del Equipo del Conductor para registrar los resultados de las inspecciones del automotor realizadas por personal autorizado de la FMCSA.
(c) **Automotores declarados "fuera de servicio".**
(1) El personal autorizado deberá declarar e identifi-car como "fuera de servicio" a todo automotor que, en virtud de su condición mecánica o de carga, pueda oca-sionar un accidente o avería. Se empleará un autoadhe-sivo que diga "Vehículo fuera de servicio," para identificar a los vehículos que se encuentren "fuera de servicio."
(2) Ninguna empresa de autotransporte solicitará o permitirá que una persona haga circular un automotor declarado e identificado como "fuera de servicio", y nin-guna persona deberá hacer circular ese vehículo, hasta tanto se hayan completado satisfactoriamente todas las reparaciones requeridas por la "notificación de fuera de servicio". El término "circular y funcionar", según se utiliza en el presente artículo deberá incluir la acción de remolcar el vehículo, con excepción de los vehículos identificados como "fuera de servicio" los cuales pueden ser remolcados por un vehículo que utilice una grúa o un montacarga. La combinación de vehículos compuesta por un vehículo de remolque de emergencia y un vehículo "fuera de servicio" no deberá circular, a menos que esa combinación cumpla con los requisitos de ren-dimiento que se establecen en el presente subtítulo, con excepción de aquellas condiciones que aparecen en la Verificación de Cumplimiento del Equipo del Conductor.
(3) Ninguna persona podrá retirar el autoadhesivo de "Vehículo fuera de servicio" de un automotor previo a la finalización de las reparaciones requeridas por la "notificación de fuera de servicio."
(d) **Disposición de la Empresa de Autotrans-porte.**
(1) El conductor de un automotor que reciba un informe de inspección deberá entregarlo a la empresa de autotransporte, en la cual circula ese vehículo, a su lle-gada a la próxima terminal o planta. Si el conductor no tiene programado dirigirse a la terminal o planta de la empresa de autotransporte, en la cual circula el vehículo, dentro de las 24 horas, deberá enviar el informe por correo de manera inmediata a la empresa de autotransporte.
(2) Las empresas de autotransporte deberán exami-nar el informe. Las infracciones o defectos que aparez-can en el mismo deberán ser subsanados.
(3) Dentro de los 15 días posteriores a la fecha de inspección, la empresa de autotransporte deberá —
(i) Certificar que todas las infracciones observadas hayan sido subsanadas, completando aquellas partes del formulario en las que figura "Firma del funcionario de la empresa de transporte, Cargo y Fecha de la firma;" y
(ii) Enviar el formulario de inspección de carretera completo al organismo de emisión en el domicilio indicado en el formulario y retener una copia en el domi-

cilio comercial principal de la empresa de autotrans-porte o donde se guarda el vehículo durante los 12 meses posteriores a la fecha de inspección.
[44 RF 38526, jul. 2, 1979, según enmiendas 49 RF 38290, sep. 28, 1984; 57 RF 40964, sep. 8, 1992]

§396.11 Informe(s) de inspección del vehículo realizada por el conductor.

(a) **Registro requerido.** Toda empresa de autotransporte deberá solicitar a sus conductores que presenten un informe, y todo conductor deberá preparar un informe por escrito al finalizar cada día laboral acerca de cada vehículo que haya conducido y el informe deberá cubrir, como mínimo, los siguientes repuestos y accesorios:

-Frenos de servicio, incluyendo las conexiones con el freno del remolque.
-Freno de estacionamiento (de mano).
-Mecanismo de dirección.
-Dispositivos de iluminación y reflectores.
-Neumáticos
-Bocina.
-Limpiaparabrisas
-Espejos retrovisores
-Dispositivos de acoplamiento.
-Ruedas y llantas.
-Equipo de emergencia

(b) **Contenido del informe.** El informe deberá identificar al vehículo y enumerar todo defecto o deficiencia encontrado por el conductor o que le fuera informado, que podría afectar el funcionamiento seguro del vehículo o derivar en una falla mecánica. Si el conductor no encuentra o no se le informa ningún desperfecto o deficiencia, deberá indicarlo en el informe. En todos los casos, el conductor deberá firmar el informe. En el caso de que circulen dos conductores, sólo uno de ellos neces-ita firmar el informe de inspección del vehículo, siempre y cuando ambos conductores esten de acuerdo acerca de los desperfectos y deficiencias identificados. Si un con-ductor conduce más de un vehículo durante el día, se deberá preparar un informe para cada vehículo circulado.

(c) **Medida correctiva.** Antes de solicitar o permitir que un conductor maneje un vehículo, la empresa de autotransporte o su agente deberá reparar todo desper-fecto o deficiencia enumerada en el informe de inspec-ción del vehículo realizada por el conductor, que podría afectar el funcionamiento seguro del vehículo.

(1) Toda empresa de autotransporte deberá certificar en el informe original de inspección del vehículo real-izada por el conductor, el cual enumera todos los desper-fectos o deficiencias, que el desperfecto o deficiencia ha sido reparada o que no es necesaria su reparación antes de que se ponga en circulación nuevamente el vehículo.

(2) Toda empresa de autotransporte deberá conser-var el informe original de inspección del vehículo real-izada por el conductor, la certificación de las reparaciones, y la certificación de la revisión del conduc-tor, durante tres meses a partir de la fecha en que se ha preparado el informe por escrito.

(d) **Excepciones.** Las normas contenidas en el pre-sente artículo no serán de aplicación en el caso de empresas privadas de autotransporte de pasajeros (no comerciales), conducción y remolques, o en el caso de empresas de autotransporte en las que circula sola-mente un automotor comercial.
[44 RF 38526, jul. 2, 1979, según enmiendas 45 RF 46425, jul. 10, 1980; 53 RF 18058, mayo 19, 1988; 59 RF 8753, feb. 23, 1994, 63 RF 33279, jun. 18, 1998]

§396.13 Inspección del conductor.

Antes de conducir el automotor, el conductor deberá:

(a) Estar convencido de que el automotor se encuen-tra en condiciones seguras de circulación;

(b) Examinar el último informe del conductor sobre la inspección del vehículo; y

(c) Firmar el informe, sólo si el conductor que preparó el informe indicó desperfectos o deficiencias, para confirmar que el conductor ha examinado el informe y que existe una certificación de que se han llevado a cabo las reparaciones requeridas. El requisito de la firma no será aplicable en los casos de desperfectos enumerados en una unidad remolcada que ya no es parte de la combinación del vehículo.
[44 RF 76526, dic. 27, 1979, según enmiendas 48 RF 55868, dic. 16, 1983; 63 RF 33280, jun. 18, 1998]

§396.15 Operativo e inspección de conducción y remolque.

(a) **General.** A partir del 7 de diciembre de 1989, toda empresa de autotransporte, relacionada con vehículos dedicados a la conducción y remolque, deberá cumplir con los requisitos que se detallan en el presente capítulo. Excepción: Los registros de mantenimiento requeridos por §396.3, el informe de inspección del vehículo requerido por §396.11, y la inspección periódica requerida por §396.17 del presente capítulo, no le serán requeridos a ningún vehículo que sea parte de una carga a entregar.

(b) **Inspección previa al viaje.** Antes del comienzo de toda actividad de conducción y remolque de los auto-motores en combinación, la empresa de autotransporte deberá realizar una cuidadosa inspección y prueba para garantizar que:

(1) Las conexiones de la barra de remolque o base del montaje se encuentran correctamente aseguradas al vehículo remolcado y al remolcador.

(2) Funcionan correctamente sin tener que sujetar o ligar cualquiera de sus piezas; y

(3) El automotor remolcado sigue sustancialmente el camino del vehículo remolcador sin balancearse ni des-viarse bruscamente.

(c) **Inspección posterior al viaje.** Las empresas de autotransporte deberán llevar a cabo prácticas para asegurarse de que, inmediatamente al terminar un viaje de conducción y remolque de automotores en com-binación y antes de ser nuevamente utilizados, se des-monten las barras de remolque y la base del montaje y se inspeccionen para examinar si están desgastadas, dobladas, partidas, rotas o si faltan piezas. Antes de utilizarlo nuevamente, se deberá realizar una correcta reparación o reemplazo de toda pieza defectuosa y se deberán armar nuevamente los dispositivos de manera correcta.
[44 RF 38526, jul. 2, 1979, según enmiendas 53 RF 49410, dic. 7, 1988; 53 RF 49968, dic. 12, 1988]

§396.17 Inspección periódica.

(a) Todo automotor comercial deberá ser inspeccio-nado según lo establecido en el presente artículo. La inspección deberá incluir, como mínimo, las piezas y accesorios establecidos en el Apéndice G del presente subtítulo.[1]

Nota: El término automotor comercial incluye cada vehículo en un vehículo combinado. Por ejemplo, en el caso de una com-binación de un tractor semiremolque, remolque completo, se deberá inspeccionar el tractor, el semiremolque y el remolque completo (incluyendo la plataforma rodante, en el caso de que estuviera así equipado).

(b) Con excepción de lo dispuesto en §396.23, toda empresa de autotransporte deberá inspeccionar o solic-itar la inspección de todos los automotores que se encuentren bajo su control.
(c) La empresa de autotransporte no deberá utilizar un automotor comercial a menos que cada componente identificado en el Apéndice G haya probado una inspec ción conforme con los términos del presente artículo por lo menos una vez durante los últimos 12 meses y la documentación de esa inspección se encuentre en el vehículo. La documentación podrá ser:

[1] **Nota del Editor:** El Apéndice G sigue las reglamentaciones en el presente Manual.

(1) El informe de inspección preparado según el pár-rafo 396.21(a); u
(2) Otros tipos de documentación, basados en el informe de inspección (por ejemplo, autoadhesivo o cal-comanía), que reflejen la siguiente información:
(i) Fecha de inspección;
(ii) Nombre y dirección de la empresa de autotrans-porte u otra entidad donde se conserva el informe de inspección;
(iii) Información que identifica singularmente al vehículo inspeccionado si no está claramente identifi-cado en el automotor; y
(iv) Una certificación de que el vehículo ha aprobado la inspección de acuerdo con §396.17.
(d) La empresa de autotransporte podrá llevar a cabo la inspección anual requerida de los vehículos que se encuentren bajo su control que no estén sujetos a una inspección según §396.23(b)(1).
(e) En lugar de una inspección propia estipulada en el párrafo (d) del presente artículo, la empresa de autotransporte podrá elegir que un mecánico comercial, una empresa de alquiler de flotas, una parada de cami-ones u otro comercio similar lleve a cabo la inspección como su representante, siempre y cuando ese negocio funcione y mantenga las instalaciones apropiadas para inspecciones de automotores comerciales y emplee a inspectores idóneos, según se estipula en §396.19.
(f) Se considerará que los vehículos que aprueban las inspecciones de carretera o periódicas realizadas bajo el auspicio de cualquier gobierno estatal o jurisdicción equivalente o la FMCSA, cumpliendo con las normas mínimas contenidas en el Apéndice G del presente sub-título, han cumplido con los requisitos de la inspección anual por un período de 12 meses a partir del último día del mes en que se ha realizado la inspección, con excepción de lo estipulado en §396.23(b)(1).
(g) Será responsabilidad de la empresa de autotrans-porte asegurar que todas las piezas y accesorios que no cumplan con las normas mínimas establecidas en el Apéndice G del presente subtítulo sean reparadas rápi-damente.
(h) En caso de no cumplir con la correcta realización de la inspección anual establecida en el presente artículo, la empresa de autotransporte quedará sujeta a las sanciones estipuladas en el 49 Cód. de EEUU 521(b).
[53 RF 49410, dic. 7, 1988; 53 RF 49968, dic. 12, 1988, según enmienda 54 RF 50725, dic. 8, 1989]

§396.19 Idoneidad del inspector.

(a) Será responsabilidad de la empresa de autotrans-porte asegurar que la(s) persona(s) que realice la inspec-ción anual según §396.17(d) o (e) cumpla con los siguientes requisitos:
(1) Comprenda el criterio de inspección establecido en 49 CRF Capítulo 393 y Apéndice G del presente sub-título y pueda identificar los componentes defectuosos;
(2) Tenga conocimiento y domine los métodos, pro-cedimientos, herramientas y equipos utilizados cuando realice una inspección; y
(3) Se encuentre apto para llevar a cabo una inspec-ción en virtud de su experiencia, capacitación o ambos, según lo que se detalla a continuación:
(i) Que haya concluído exitosamente un programa de capacitación auspiciado por el Estado o Gobierno Fed-eral o tenga un certificado de un Estado o provincia canadiense que lo habilite para realizar inspecciones de seguridad de automotores comerciales; o
(ii) Que posea una combinación de capacitación y/o experiencia que totalice por lo menos 1 año. Esa capaci-tación o experiencia deberá consistir en:
(A) Participación en un programa de capacitación auspiciado por un fabricante de camiones o en un pro-grama similar de capacitación comercial que haya sido diseñado para capacitar a los estudiantes en la circu-lación y el mantenimiento de camiones;
(B) Experiencia como mecánico o inspector en un programa de mantenimiento de empresas de autotrans-porte;
(C) Experiencia como mecánico o inspector en el mantenimiento de camiones en un taller comercial, empresa de alquiler de flotas o plantas similares; o
(D) Experiencia como inspector de vehículos comer-ciales para el gobierno estatal, provincial o federal.
(b) La empresa de autotransporte deberá retener toda evidencia acerca de la idoneidad del individuo según el presente artículo, durante el período en el cual ese individuo está realizando inspecciones de automo-tores anuales para la empresa de autotransporte, y por el término de un año con posterioridad a ello. Sin embargo, las empresas de autotransportes no tienen la obligación de conservar documentación acerca de la ido-neidad del inspector que realiza inspecciones que son parte de un programa de inspección periódica del Estado o en la carretera, como parte de un programa de inspección aleatoria en la carretera.
[53 RF 49410, dic. 7, 1988; 53 RF 49968, dic. 12, 1988]

§396.21 Requisitos para el mantenimiento de reg-istros de inspección periódica.

(a) El inspector apto para realizar la inspección deberá preparar un informe que:
(1) Identifique a la persona que realice la inspección;
(2) Identifique a la empresa de autotransporte en la que el vehículo circula;
(3) Identifique la fecha de la inspección;
(4) Identifique el vehículo inspeccionado;
(5) Identifique los componentes del vehículo inspec-cionado y describa los resultados de la inspección, incluyendo la identificación de aquellos componentes

que no cumplen con las normas mínimas establecidas en el Apéndice G del presente subtítulo; y

***Nota del Editor:**Un vehículo cumplirá con los requisitos federales si se lo inspecciona bajo un programa estatal de inspección obligatoria en Alabama, California, Connecticut, Hawaii, Louisiana, Maine, Maryland, Michigan, Minnesota, New Hampshire, Nueva Jersey, Nueva York, Ohio, Pennsylvania, Rhode Island, Texas, Utah, Vermont, Virginia, Virginia Occidental, Wisconsin, y el Distrito de Columbia. De los estados arriba mencionados, Alabama, California, Connecticut, Michigan, Minnesota, Nueva Jersey, Nueva York, Ohio, y Wisconsin cuentan con programas de inspección que no abarcan a todos los automotores comerciales. En otros tres estados - Arkansas, Illinois y Oklahoma –la inspección no es obligatoria pero cumple con los requisitos federales. Asimismo, la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte ha determinado que todas las provincias canadienses y el territorio de Yukon cuenten con programas de inspección periódicos que posean una validez similar

(6) Certifique la precisión e integridad de la inspec-ción que cumpla con todos los requisitos del presente artículo.

(b)(1) La empresa de autotransporte u otra entidad responsable de la inspección deberá retener el original o una copia del informe de inspección por un período de catorce meses a partir de la fecha del informe de inspec-ción. Se deberá retener el original o una copia del informe de inspección donde se guarda el vehículo o donde se realiza el mantenimiento.

(2) El original o una copia del informe de inspección deberá encontrarse disponible para ser examinado ante la solicitud de un funcionario federal, estatal o local, autorizado.

(3) **Excepción.** En el caso de que la empresa de autotransporte en la que circula el automotor comercial, no ha realizado la última inspección anual del automotor comercial, la empresa de autotransporte será la responsable de obtener el original o una copia del último informe de inspección anual ante la solicitud de un fun-cionario federal, estatal o local, autorizado.

[54 RF 50725, Dic. 8, 1989]

§396.23 Equivalencia a inspección periódica.

(a) La empresa de autotransporte podrá cumplir los requisitos establecidos en §396.17 a través del pro-grama de inspección en carretera del Estado u otra jurisdicción. La inspección debe haberse realizado durante los últimos 12 meses. Al utilizar la inspección en carretera, la empresa de autotransporte necesitará conservar una copia de un informe de inspección anual que muestre que la inspección se realizó conforme con las normas mínimas de inspección periódica estableci-das en el Apéndice G del presente este subtítulo. Al aceptar ese informe de inspección, la empresa de autotransporte deberá asegurarse de que el mismo cum-ple con los requisitos establecidos en §396.21(a).

(b)(1) Si un automotor comercial se encuentra sujeto a un programa de inspección estatal obligatorio que, según determinación del Administrador, es tan efectivo como el estipulado en §396.17, la empresa de autotrans-porte deberá cumplir con el requisito estipulado en §396.17 a través del programa de inspección del Estado. Las inspecciones de automotores comerciales podrán ser realizadas por personal del Estado en instalaciones comerciales autorizadas por el Estado, o por la empresa de autotransporte bajo el auspicio del programa de inspección propia autorizado por el Estado.

(2) En el caso de que la FMCSA determine que el programa de inspección del Estado, en su totalidad o en parte, no es válido como el §396.17, la empresa de autotransporte deberá asegurarse de que se realice la inspección periódica requerida por §396.17 en todos los automotores comerciales que se encuentren bajo su con-trol según la forma especificada en §396.17.

[53 RF 49410, dic. 7, 1988, 53 RF 49968, dic. 12, 1988; según enmienda 60 RF 38749, jul 28, 1995]

§396.25 Idoneidad de los inspectores de frenos.

(a) La empresa de transporte automotor deberá ase-gurarse de que todas las inspecciones, mantenimientos, reparaciones o servicios a los frenos de sus automotores comerciales, se realicen de acuerdo con los requisitos del presente artículo.

(b) A los fines del presente artículo, “inspector de frenos” se refiere al empleado de la empresa de autotransporte que es responsable de garantizar que todas las inspecciones, mantenimientos, servicios o rep-araciones de frenos en todo automotor comercial, que se encuentre bajo el control de la empresa de autotransporte, cumplan con las normas Federales aplicables.

(c) Ninguna empresa de autotransporte podrá solici-tar o permitir que algún empleado que no cumpla con los requisitos mínimos de idoneidad estipulados en §396.25(d) para desempeñarse como inspector de frenos, sea responsable de la inspección, manten-imiento, servicio o reparación de los frenos de sus automotores comerciales.

(d) La empresa de autotransporte deberá garantizar que cada inspector de frenos cumpla con los siguientes requisitos:

(1) Comprenda la tarea de servicio o inspección de frenos a realizar y pueda llevarla a cabo; y

(2) Tenga conocimiento y domine los métodos, pro-cedimientos, herramientas y equipos utilizados cuando realice una inspección o servicio de frenos asignado; y

(3) Se encuentre apto para desarrollar una inspec-ción o un servicio de frenos asignado en virtud de su experiencia, capacitación o ambos, según lo que se detalla a continuación:

(i) Haya completado exitosamente un programa de aprendizaje auspiciado por el Estado, una provincia canadiense, un organismo federal o un sindicato, o un programa de capacitación aprobado por un organismo estatal, provincial o federal, o posea un certificado del Estado o provincia canadiense que lo habilita para real-izar la inspección o el servicio de frenos asignado (incluyendo la aprobación de los exámenes de frenos de aires realizado para obtener la licencia de conductor comercial en el caso de una inspección de frenos); o

(ii) Posea capacitación o experiencia relacionada con los frenos o una combinación de ambos que totalice por lo menos un año. Esa capacitación o experiencia deberá consistir en:

(A) Participación en un programa de capacitación auspiciado por un fabricante de frenos o una terminal automotriz o en un programa similar de capacitación comercial diseñado para capacitar a estudiantes en el mantenimiento o inspección de frenos similares a la inspección o servicio de frenos asignado; o

(B) Experiencia en la realización de mantenimientos o inspecciones de frenos similares a la inspección o ser-vicio de frenos asignado, obtenida en un programa de mantenimiento de la empresa de autotransporte; o

(C) Experiencia en la realización de mantenimientos o inspecciones de frenos similares a la inspección o ser-vicio de frenos asignado, obtenida en un taller comer-cial, empresa de alquiler de flotas o instalaciones similares.

(e) La empresa de autotransporte podrá contratar a una persona como inspector de frenos solo si la empresa conserva en su domicilio comercial o en el lugar en el que el inspector es contratado, la evidencia acerca de la idoneidad del inspector requerida en el presente artículo. La evidencia deberá conservarse por el período durante el cual el inspector de frenos esté contratado como tal y por el término de un año con posterioridad a ello. Sin embargo, las empresas de autotransporte no tienen la obligación de conservar evidencia acerca de la idoneidad para inspeccionar sistemas de frenos de aire en aquellas inspecciones realizadas por personas que han aprobado el examen de conocimiento y habilidad de frenos de aire para obtener la licencia de conductor com-ercial.

[56 RF 491, ene. 7, 1991]

CAPÍTULO 397 — TRANSPORTE DE MATERIALES PELIGROSOS; NORMAS DE CONDUCCIÓN Y ESTACIONAMIENTO

Sección A

§397.1 Aplicación de las normas del presente capítulo.
§397.2 Cumplimiento de las reglamentaciones federales de seguridad para las empresas de autotransporte.
§397.3 Leyes locales y estatales, ordenanzas y reglamentaciones
§397.5 Cuidado y supervisión de vehículos.
§397.7 Estacionamiento.
§397.9 [Eliminado y reservado.]
§397.11 Incendios.
§397.13 Cigarrillos.
§397.15 Carga de combustible.
§397.17 Neumáticos.
§397.19 Instrucciones y documentos.

Sección B — Reservada

Sección C — Transporte de materiales peligrosos no radioactivos

§397.61 Objetivo y alcance.
§397.63 Campo de aplicación.
§397.65 Definiciones.
§397.67 Responsabilidad de la empresa de autotransporte por el traslado.
§397.69 Designaciones de transporte por autopistas; Preferencia.
§397.71 Normas federales.
§397.73 Requisitos de información e informes públicos.
§397.75 Resolución de Conflictos.
§397.77 Revisión judicial de decisiones sobre conflictos.

Sección D — Transporte de Materiales (Radioactivos) Clase 7

§397.101 Requisitos para empresas de autotransporte y conductores.
§397.103 Requisitos para designaciones de rutas estatales.

Sección E — Procedimientos de Preferencia

§397.201 Objetivo y alcance de los procedimientos.
§397.203 Normas para determinar la preferencia.
§397.205 Solicitud de preferencia.
§397.207 Notificación de Preferencia.
§397.209 Procesamiento de la preferencia.
§397.211 Determinación de la Preferencia.
§397.213 Exención de solicitud de preferencia.
§397.215 Notificación de la exención.
§397.217 Procesamiento de la exención.
§397.219 Decisión y orden de la exención.
§397.221 Puntualidad.
§397.223 Solicitud de reconsideración.
§397.225 Revisión judicial.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU. 322; 49 CRF 1.73. La sección A también fue publicada conforme al 49 Cód. de EE.UU. 31136 y 31502; asimismo, las secciones C, D, y E se publicaron conforme al 49 Cód. de EE.UU. 5112 y 5125.

Sección A

§397.1 Aplicación de las normas del presente capítulo.

(a) Las normas del presente capítulo se aplican a toda empresa de autotransporte que traslada materi-ales peligrosos en un automotor el cual debe estar marcado o identificado, de acuerdo con lo estipulado en §177.823 del presente capítulo y a
(1) Todo funcionario o empleado de la empresa de autotransporte que desempeñe tareas de supervisión relacionadas con el traslado de materiales peligrosos; y
(2) Toda persona que conduzca o esté a cargo de un vehículo que contenga materiales peligrosos.
(b) Toda persona designada en el párrafo (a) del pre-sente artículo deberá conocer y cumplir con las normas estipuladas en el presente capítulo.
[36 RF 4876, mar. 13, 1971, según enmienda 36 RF 16067, ago. 19, 1971; 53 RF 18058, mayo 19, 1988; 60 RF 38749, jul. 28 1995]

§397.2 Cumplimiento de las reglamentaciones federales de seguridad para las empresas de autotransporte.

Toda empresa de autotransporte o persona a quien le sea aplicable el presente capítulo deberá cumplir con las normas de los capítulos 390 hasta el 397, inclusive, del presente subtítulo, en el momento de transportar mate-riales peligrosos en un vehículo el cual debe estar mar-cado o identificado de acuerdo con lo estipulado en §177.823 del presente libro.

[37 RF 18080, sept. 7, 1972]

§397.3 Leyes locales y estatales, ordenanzas y reglamentaciones.

Todo automotor que contenga materiales peligrosos deberá ser conducido y estacionado de acuerdo con las leyes, ordenanzas y reglamentaciones de la jurisdicción en la que circula, excepto en los casos en que exista una discrepancia con las reglamentaciones específicas del Ministerio de Transporte, las cuales son aplicables a la circulación de dicho vehículo e imponen una obligación o restricción mas rigurosa.

§397.5 Cuidado y supervisión de vehículos.

(a) Con excepción de lo establecido en el párrafo (b) del presente artículo, todo automotor que contenga la División 1.1, 1.2, o 1.3 (explosivos) deberá estar en todo momento bajo el cuidado de su conductor o represen-tante idóneo de la empresa de autotransporte bajo la cual circula el automotor.
(b) Las normas estipuladas en el párrafo (a) del pre-sente artículo no serán de aplicación en el caso de aque-llos automotores que contengan material de la División 1.1, 1.2 ó 1.3 siempre que cumplan con todas las sigu-ientes condiciones—
(1) Que el vehículo se encuentre en la propiedad de la empresa de autotransporte, en la propiedad del embar-cador o del consignatario de los explosivos, en un lugar seguro, o, en el caso de que el automotor contenga 50 libras o menos de material de la división 1.1, 1.2, ó 1.3, en un terreno en construcción o en estudio; y
(2) Que el depositario legítimo de los explosivos conozca la naturaleza de los explosivos que contiene el automotor y haya sido instruído acerca de los proced-imientos a seguir en caso de emergencia, y
(3) Que el automotor se encuentre dentro del campo visual no obstruído del depositario o que se encuentre en un lugar seguro.
(c) Todo automotor que contenga materiales peligro-sos que no estén comprendidos dentro de los materiales de la división 1.1, 1.2 ó 1.3 y, que se encuentre en una calle o autopista pública o en la orilla de una autopista pública, debe estar al cuidado de su conductor. Sin embargo, no es necesario que el automotor esté bajo el cuidado de su conductor cuando el conductor esté desempeñando tareas que son necesarias y relativas a su obligación como conductor del vehículo
(d) A los fines del presente artículo—
(1) Se considera que se cuida a un automotor cuando la persona que está a cargo del mismo se encuentra dentro de él, despierto, y no en un compartimento para dormir, o, cuando se encuentra a 100 pies del vehículo y lo tiene dentro de su campo visual sin obstrucción alguna.
(2) Un representante idóneo de la empresa de autotransporte es aquella persona que—
(i) Ha sido designada por la empresa de autotrans-porte con el fin de cuidar el vehículo.
(ii) Tiene conocimientos acerca de la naturaleza de los materiales peligrosos que contiene el vehículo que se encuentra bajo su cuidado;
(iii) Ha recibido instrucciones acerca de los proced-imientos que debe seguir en caso de emergencias; y
(iv) Posee autorización para mover el vehículo y los medios y la aptitud para realizarlo.
(3) Lugar seguro es el área específicamente apro-bada, por escrito, por una autoridad gubernamental local, estatal o federal, destinada al estacionamiento de vehículos que contienen materiales de la división 1.1, 1.2 ó 1.3 y que no están siendo cuidados.
(e) Las normas del presente artículo no eximen al conductor de sus obligaciones impuestas por la ley con respecto a la colocación de dispositivos de advertencia en aquellos momentos en que el vehículo se encuentra detenido en una calle o autopista pública.

[59 RF 63925, dic. 12, 1994]

§397.7 Estacionamiento.

(a) No deberá estacionarse un automotor que con-tenga materiales de la división 1.1, 1.2, ó 1.3, bajo nin-guna de las siguientes circunstancias —
(1) A 5 pies o dentro de esta distancia de la parte transitada de una calle o autopista pública.
(2) En una propiedad privada (incluyendo el predio de estaciones de servicio o restaurantes) sin cono-cimiento y consentimiento de la persona a cargo de dicha propiedad quien debe estar al tanto de la natu-raleza de los materiales peligrosos que contiene el vehículo; o
(3) Dentro de los 300 pies de un puente, túnel, vivi-endas o lugares donde trabajan, se congregan o reúnen personas, excepto por períodos breves cuando por condi-ciones de circulación es necesario que el vehículo esté estacionado y sea imposible estacionarlo en otra parte.
(b) No se podrá estacionar un vehículo que contenga materiales peligrosos que no sean los materiales de la división 1.1, 1.2, ó 1.3, a cinco pies o dentro de esta distancia de la parte transitada de una calle o autopista pública excepto por períodos breves cuando por condi-ciones de circulación es necesario que el vehículo esté estacionado y sea imposible estacionarlo en otra parte.
[59 RF 63925, dic. 12, 1994]

§397.9 [Eliminado y reservado.]

§397.11 Incendios.

(a) Un automotor que contenga materiales peligro-sos no podrá circular cerca de un incendio a menos que el conductor haya tomado las precauciones necesarias para asegurar que el automotor podrá pasar, de manera segura, por el incendio sin detenerse.
(b) No se deberá estacionar un automotor que con-tenga materiales peligrosos dentro de los 300 pies de distancia de un incendio.

§397.13 Cigarrillos.

Ninguna persona podrá fumar o llevar un cigarrillo, cigarro o pipa encendida dentro de los 25 pies de distan-cia de—

(a) Un automotor que contenga materiales Clase 1, materiales Clase 5, o materiales inflamables clasifica-dos como División 2.1, Clase 3, Divisiones 4.1 y 4.2; o
(b) Un automotor con el tanque vacío que se utilizó para transportar Clase 3, materiales inflamables, o gases inflamables División 2.1, el cual al momento de ser utilizado, debía estar marcado o identificado de acu-erdo con las normas estipuladas en §177.823 del pre-sente libro.
[59 RF 63925, dic. 12, 1994]

§397.15 Carga de combustible.

Al cargar combustible en un automotor que contiene materiales peligrosos—
(a) El motor deberá estar apagado; y
(b) Deberá haber una persona que controle el proceso de carga de combustible en el lugar en el que se llena el tanque.

§397.17 Neumáticos.

(a) Si un vehículo que contiene materiales peligrosos está equipado con dos neumáticos en cualquiera de sus ejes, el conductor deberá detenerlo en un lugar seguro como mínimo cada 2 horas ó 160 Km. (100 millas) de recorrido, lo que se cumpla antes, y deberá examinar los neumáticos. Todo el conductor deberá examinar cada neumático del vehículo al comienzo de cada viaje y cada vez que el vehículo esté estacionado.
(b) En caso de que, como resultado de la inspección realizada en virtud del párrafo (a) del presente artículo, o por otro motivo, se encuentra que un neumático está desinflado, tiene alguna pérdida o no está correcta-mente inflado, el conductor deberá hacer reparar, reem-plazar o inflar debidamente dicho neumático antes de conducir el vehículo. Sin embargo, se podrá conducir el vehículo al lugar seguro más cercano, a fin de reparar, reemplazar o inflar dicho neumático.
(c) En caso de que, como resultado de la inspección realizada en virtud del párrafo (a), o por otro motivo, se encuentra que uno de los neumáticos está recalentado, el conductor deberá retirar inmediatamente el neu-mático recalentado y colocarlo a una distancia inofen-siva del vehículo. El conductor no deberá hacer circular el vehículo hasta tanto no se haya corregido la causa del recalentamiento.
(d) El cumplimiento de las normas contenidas en el presente artículo no exime al conductor de su obligación de cumplir con las normas establecidas en §397.5 y 397.7.

[67 RF 62192, oct. 4, 2002]

§397.19 Instrucciones y documentos.

(a) Toda empresa de autotransporte que transporte materiales de la División 1.1, 1.2 ó 1.3 (explosivos) deberá entregar al conductor de cada automotor en el que se transportan dichos explosivos, los siguientes doc-umentos:
(1) Una copia de las normas contenidas en el pre-sente capítulo;
(2) [Reservado]
(3) Un documento que contenga instrucciones acerca de los procedimientos a seguir en caso de accidente o retraso. El documento deberá incluir los nombres y números de teléfono de las personas que deben contra-tarse (incluyendo representantes de las empresas de autotransporte o embarcadores), la naturaleza de los explosivos transportados, y las precauciones que se deben tomar en emergencias tales como incendios, acci-dentes o derrames.
(b) Todo conductor que reciba documentos en virtud del párrafo (a) del presente artículo, deberá firmar un recibo por los mismos. La empresa de autotransporte deberá conservar dicho recibo por el período de 1 año a partir de la fecha de la firma.
(c) Todo conductor de un automotor que contenga materiales de la división 1.1, 1.2 ó 1.3 deberá poseer, estar familiarizado y cumplir con
(1) Los documentos especificados en el párrafo (a) del presente artículo;
(2) Los documentos especificados en §177.817 del presente libro; y
(3) El plan de ruta especificado en §397.67.
[59 RF 63925, dic. 12, 1994; 63 RF 33280, jun 18, 1998]

Sección B — Reservada

Sección C — Transporte de materi-ales peligrosos no radioactivos §397.61 Objetivo y alcance.
La presente sección establece los requisitos y proced-imientos de traslado que los Estados y las tribus aborí-genes deberán cumplir en el caso de que establezcan, mantengan o implementen designaciones de rutas en las cuales está permitido o no transportar materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) en un automotor en cantidades tales que requieran una identificación. Establece, asimismo, reglamentaciones para las empre-sas de autotransporte que transportan NRHM marca-dos o identificados y procedimientos para la resolución de conflictos con relación a las designaciones de traslado de los NRHM.

§397.63 Campo de aplicación.

Lo estipulado en la presente sección se aplica a todos los Estados o tribus aborígenes, que establezcan, man-tengan o implementen alguna designación de ruta, en la cual está permitido o no transportar NRHM en un auto-motor. Asimismo, es de aplicación a toda empresa de autotransporte que traslade o haga transportar NRHM marcado o identificado en el comercio.

§397.65 Definiciones.

A los efectos de la presente sección, se aplicarán las siguientes definiciones:

Administrador. El Administrador Federal de Segu-ridad para las Empresas de Autotransporte, Director General de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, organismo perteneciente al Ministerio de Transporte de los EE.UU., o a quien éste designe.
Comercio. Todo comercio, circulación o transporte dentro de los Estados Unidos que:
(1) Se realice entre un lugar dentro de la jurisdicción de un Estado o tribu aborigen y un lugar fuera de dicha jurisdicción; o
(2) Se realice solamente dentro de la jurisdicción de un Estado o tribu aborigen pero que afecte el comercio, la circulación o el transporte que se describe en el sub-párrafo (a).
FMCSA. La Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, organismo perteneciente al Ministerio de Transporte.
Material Peligroso. Toda sustancia o material, incluyendo sustancias peligrosas, que según la Secre-taría de Transporte puede causar un riesgo irracional a la salud, seguridad, o propiedad, al ser transportada para el comercio, y que ha sido de ese modo designada.
Tribu aborigen. Posee el mismo significado que el que se detalla en §4 de la Ley de Educación y Autodeter-minación Aborigen, 25 Cód. de EEUU 450b
Empresa de autotransporte. Autotransporte de alquiler o autotransporte privado de bienes El término incluye a la empresa de autotransporte, sus agentes, funcionarios y representantes como así también a empleados responsables de contratar, supervisar, entre-nar, asignar o despachar a los conductores
Automotor. Todo vehículo, máquina, tractor, remolque o semiremolque propulsado o acarreado por un impulso mecánico y utilizado en las autopistas para transportar pasajeros o bienes o una combinación de ambos.
Materiales peligrosos no radioactivos (HRHM). Todo material peligroso no radioactivo transportado por un automotor de manera y cantidades tales que requieren identificación, en virtud de la Tabla 1 ó 2 indicada en 49 CRF 172.504.
Subdivisión política. Municipalidad, organismo público u otro intermediario de uno o más Estados, o una sociedad, dirección o comisión pública establecida según las leyes de uno o más Estados.
Material radioactivo. Todo material que contiene una actividad específica superior a 0,002 microcurie por gramo (uCi/g) según se define en 49 CRF 173.403.
Agencia de Rutas. Agencia estatal de autopistas u otra repartición estatal designada por el Gobernador de dicho estado, o un organismo designado por una tribu aborigen con el objeto de supervisar, coordinar y aprobar la designación de rutas de NRHM para dicho Estado o tribu aborigen.
Designaciones de ruta. Toda reglamentación, restricción, limitación, toque de queda, restricción acerca del horario de viaje, restricción de carril, pro-hibición de ruta, designación de puerto de entrada o restricción de peso en ruta, que fuera aplicable al trans-porte de NRHM en una autopista específica o parte de una ruta.
Secretaría. La Secretaría de Transporte
Estado. Estado de los EE.UU., el Distrito de Colum-bia, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, el Estado Libre Asociado de las Islas Marianas del Norte, las Islas Vírgenes, Samoa Norteamericana o Guam.

§397.67 Responsabilidad de la empresa de autotransporte por el traslado.

(a) Toda empresa de autotransporte que traslade NRHM deberá cumplir con las designaciones de ruta de NRHM establecidas por el Estado o tribu aborigen en virtud de la presente sección.
(b) Toda empresa de autotransporte que traslade materiales peligrosos que requieran ser identificados o marcados según 49 CRF 177.823 y que no esten sujetos a las designaciones de ruta de NRHM según la presente sección, deberá hacer que el vehículo circule por rutas que no atraviesan ni son cercanas a áreas densamente pobladas, lugares en donde se reúnen multitudes, túne-les, calles angostas, callejones, excepto cuando la empresa de autotransporte determine que:
(1) No existe alternativa posible;
(2) Es necesario realizar un desvío razonable a fin de llegar a terminales, puntos de carga o descarga, restau-rantes, estaciones de servicio, lugares para realizar rep-araciones, descansar o lugares seguros; o
(3) Es preciso realizar un desvío razonable por cues-tiones de emergencia tales como un desvío que ha sido establecido por una autoridad de autopistas, o cuando existe una situación en la que un funcionario de apli-cación de la ley solicita al conductor que tome un camino alternativo.
(c) Una mejor circulación no es fundamento para determinar si es factible que el automotor circule de acuerdo con el párrafo (b) del presente artículo.
(d) Con anterioridad a que una empresa de autotransporte solicite o permita la circulación de un automotor que contiene explosivos Clase 1, Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3, según se define en 49 CRF 173.50 y 173.53 respectivamente, la empresa de autotransporte o su representante deberá preparar por escrito un mapa de ruta de acuerdo con el presente artículo y entregar una copia al conductor.Sin embargo, el conductor podrá preparar, como representante de la empresa de autotransporte, el mapa de ruta por escrito, en los casos en que el viaje comience en un lugar que no sea la ter-minal de la empresa de transporte.

§397.69 Designaciones de transporte por autopis-tas; Preferencia.

(a) Todo Estado o tribu aborigen que establezca o modifique el día 14 de noviembre de 1994 o con posteri-oridad a esta fecha, una designación de transporte por autopista en la cual se pueda o no transportar NRHM, y conserva o implementa dicha designación, deberá cumplir con las normas de transporte por autopistas establecidas en §397.71 de la presente sección. A los fines de la presente sección, toda designación de trans-porte por autopista que afecte el transporte de NRHM en autopistas, realizada mediante una subdivisión política de un Estado, será considerada como habiendo sido realizada por dicho Estado y por lo tanto se apli-carán todos los requisitos de la presente sección.
(b) Con excepción de lo dispuesto en §397.75 y 397.219, toda designación de rutas de NRHM, que haya sido realizada en infracción con lo establecido en el pár-rafo (a) del presente artículo, estará sujeta a preferencia de acuerdo con el artículo 105(b)(4) de la Ley de Trans-porte de Materiales Peligrosos (49 Cód. de EE.UU. Cap. 1804(b)(4)). La presente disposición entrará en vigencia a partir del 14 de noviembre de 1996.
(c) Toda designación de transporte por autopistas establecida por un Estado, subdivisión política o tribu aborigen con anterioridad al 14 de noviembre de 1994 se encuentra sujeta a preferencia de acuerdo con las nor-mas de preferencia establecidas en los párrafos (a)(1) y (a)(2) de §397.203 de la presente sección.
(d) Un Estado, subdivisión política o tribu aborigen podrá solicitar una exención de prioridad de acuerdo con lo estipulado en §397.213 del presente capítulo.

§397.71 Normas federales.

(a) Un Estado o tribu aborigen deberá cumplir con las normas federales según el párrafo (b) de la presente sección, al establecer, mantener o implementar designa-ciones específicas de rutas de NRHM en las cuales se podrá o no transportar NRHM.

(b) Las normas federales se enumeran a continu-ación:
(1) **Mejora de la seguridad pública.** El Estado o tribu aborigen deberá arribar a una conclusión, respal-dada por el expediente a ser desarrollado de acuerdo con los párrafos (b)(2)(ii) y (b)(3)(iv) del presente artículo, en virtud de la cual toda designación de ruta de NRHM mejora la seguridad pública en las áreas bajo su juris-dicción y en otras áreas que se encuentran directamente afectadas por dicha designación de transporte por auto-pista. Al arribar a dicha conclusión, el Estado o tribu aborigen deberá considerar:
(i) Los factores enumerados en los párrafos (b)(9) del presente artículo; y
(ii) Los "Lineamientos para Aplicar Criterios al Des-ignar Rutas para el Transporte de Materiales Peligro-sos" del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT), DOT/RSPA (Administración de investigación y produc-tos especiales) /OHMT (Oficina de transporte de mate-riales peligrosos) - 89-02, julio 1989[1] o su versión más actualizada, o un análisis de ruta equivalente que con-sidere de manera adecuada el riesgo global para la población.
(2) **Participación de la población.** Con anterior-idad a la designación de una ruta de NRHM, el Estado o tribu aborigen deberá llevar a cabo las siguientes actividades a fin de asegurar la participación de la población en el proceso de designación de rutas.

[1] Este documento podrá obtenerse en la Oficina de Aplicación y Cumplimiento (MC-ECH), Administración Federal de Seguridad para Empresas de Autotransporte, Ministerio de Transporte de los EE.UU., 400 7th Street, SW., Washington, D.C. 20590-0001

(i) El Estado o tribu aborigen deberá notificar a la población acerca de toda propuesta de designación de rutas de NRHM y acerca del término de 30 días para presentar observaciones. En cualquier momento durante este período o con posterioridad a la revisión de las observaciones recibidas, el Estado o tribu aborigen deberá decidir si realizará una audiencia pública con relación a la propuesta de designación de rutad para el traslado de NRHM. La notificación a la población deberá ser efectuada con 30 de anticipación al día de la audiencia pública la cual se llevará a cabo según lo estipulado en el párrafo (b)(2)(ii) del presente artículo. Deberán publicarse las notificaciones del período de observaciones y de la audiencia pública, en el caso de que ésta se lleve a cabo, como mínimo en dos periódicos de circulación general en el área o áreas afectadas. Dichas notificaciones deberán contener una descripción completa de la propuesta de designación de rutas, junto con la fecha, hora y ubicación de la audiencia pública. Asimismo, se podrá publicar la notificación tanto para el período de observaciones como para la audiencia pública en el registro oficial del Estado.
(ii) En caso de que una audiencia pública resulte nec-esaria, el Estado o tribu aborigen deberá llevar a cabo, como mínimo, una audiencia pública, durante la cual las personas tendrán la oportunidad de exponer sus puntos de vista y toda información o datos relacionados con la propuesta de designación de rutas para NRHM. El Estado deberá dejar a disposición del público, previo pago de los costos establecidos, copias de la tran-scripción de la audiencia, las cuales incluirán todos los anexos y documentos presentados durante la audiencia o entregados para el expediente.
(3) **Asesoramiento con otras personas.** Antes de establecer una designación de ruta para el traslado de NRHM, el Estado o tribu aborigen deberá notificar y solicitar el asesoramiento de los funcionarios de las sub-divisiones políticas, Estados y tribus aborígenes afecta-das y de toda otra parte igualmente afectada. Dichas acciones incluirán lo siguiente:
(i) Con un mínimo de 60 días previos a la designación de rutas, el Estado o tribu aborigen deberá notificar, por escrito, la propuesta de designación de rutas, a los fun-cionarios responsables del traslado por autopistas en todos los otros Estados o tribus aborígenes afectadas. Asimismo, se podrá enviar una copia de la notificación a todas las subdivisiones políticas afectadas. Dicha notifi-cación requiere la aprobación, por escrito, de la pro-puesta de designación de rutas por parte de aquellos Estados o tribus aborígenes. En caso de no recibirse respuesta alguna dentro de los 60 días con posterioridad a la recepción de la notificación de la propuesta de des-ignación de rutas, la designación de rutas se consider-ará aprobada por el Estado o tribu aborigen afectada.
(ii) Queda a discreción del Estado o tribu aborigen el método mediante el cual se lleve a cabo el asesor-amiento según el presente párrafo.

(iii) El Estado o tribu aborigen deberá intentar resolver toda inquietud o desacuerdo que cualquier fun-cionario consultado manifieste en relación con la pro-puesta de designación de ruta.
(iv) El Estado o tribu aborigen deberá mantener un registro de nombres y domicilios de los funcionarios notificados en virtud del presente libro y de toda con-sulta o reunión llevada a cabo por estos funcionarios o sus representantes. Dicho registro deberá describir toda inquietud o desacuerdo manifestado por los funcionar-ios y toda acción emprendida a fin de resolver dicho desacuerdo o abordar toda inquietud.
(4) **Ruta directa.** Al establecer una designación de ruta de NRHM, el Estado o tribu aborigen deberá aseg-urar un transporte directo por autopista para el traslado de los mismos entre áreas adyacentes. Se uti-liza el término "transporte directo por autopista" en el presente párrafo, para indicar que la designación de ruta deberá asegurar la continuidad de movimiento de manera de no impedir o retrasar innecesariamente el transporte de NRHM. El Estado o tribu aborigen deberá utilizar los procedimientos establecidos en los párrafos (b)(2) y (b)(3) del presente artículo a fin de cumplir con estos requisitos. Asimismo, el Estado o tribu aborigen deberá arribar a la conclusión, respaldada por un análi-sis de riesgo realizado de acuerdo con el párrafo (b)(1) del presente artículo, acerca de que la designación de ruta mejora la seguridad pública. En caso de que el análisis de riesgo demuestre—
(i) Que la ruta actual presenta un riesgo para el público que es, como mínimo, un 50 por ciento mayor comparado con una desviación según la propuesta de designación de ruta, entonces la propuesta de desig-nación de rutas podrá entrar en vigencia.
(ii) Que la ruta actual presenta un riesgo mayor para el público pero inferior al 50 por ciento comparado con una desviación según la propuesta de restricción de ruta. Por lo tanto, la restricción de ruta propuesta por un Estado o tribu aborigen solo entrará en vigencia en tanto no obligue a una desviación mayor a 40 Km. (25 millas) de la ruta más directa a través de una juris-dicción, o resulte en un aumento superior al 25 por ciento de la parte del viaje afectada por la desviación, según el que sea menor.
(iii) Que la ruta actual posee el mismo o menor riesgo para el público que la desviación que resulta de la pro-puesta de designación de ruta, en cuyo caso no se dará lugar a la designación de ruta.
(5) **Acuerdo de otros Estados; carga para el comercio.** Toda designación de ruta de NRHM que afecte otro Estado o tribu aborigen solo será establecida, mantenida o implementada en el caso de que:
(i) No represente una carga irracional para el comer-cio, y
(ii) Los estados o tribus aborígenes afectados la aprueben dentro de los 60 días de recibida la notifi-cación según el párrafo (b)(3)(i) del presente artículo, o en el caso de que la apruebe el administrador según §397.75.
(6) **Puntualidad.** La designación de ruta de NRHM por parte de un Estado o tribu aborigen deberá comple-tarse dentro de los 18 meses de la notificación que se estipula en alguno de los párrafos (b)(2) o (b)(3) del pre-sente artículo, según el que tenga lugar primero.
(7) **Rutas razonables hacia terminales y otras instalaciones.** Al establecer o proporcionar acceso razonable desde y hacia las rutas designadas, el Estado o tribu aborigen deberá utilizar la ruta mas corta posible teniendo en cuenta los factores enumerados en (b)(9) del presente artículo. Al designar la ruta de NRHM, el Estado o tribu aborigen deberá proporcionar a los automotores que transportan NRHM un acceso razonable para dirigirse a:
(i) Terminales,

(ii) Puntos de carga, descarga, búsqueda y entrega, y
(iii) Restaurantes, estaciones de servicio, talleres de reparaciones, predios de descanso y lugares seguros
(8) **Responsabilidad para el cumplimiento local.** Los Estados serán responsables de asegurar que todas sus subdivisiones políticas cumplan con las disposiciones de la presente sección. Los Estados serán responsables de resolver todos los conflictos entre dichas subdivisiones políticas dentro de sus jurisdicciones. En caso de que un Estado o alguna de sus subdi-visiones políticas, o una tribu aborigen decida establecer, mantener o implementar una designación de ruta de NRHM, el gobernador o tribu aborigen deberá designar una agencia de rutas para el Estado o tribu aborigen respectivamente. La agencia de rutas deberá garantizar que toda designación de ruta de NRHM den-tro de su jurisdicción cumpla con las normas federales establecidas en el presente artículo. El Estado o tribu aborigen deberá cumplir con los requisitos de infor-mación e informes públicos que se estipulan en §397.73.
(9) **Factores a considerar.** Al establecer una desig-nación de ruta de NRHM, el Estado o tribu aborigen deberá considerar los siguientes factores:
(i) **Densidad de la población.** Se deberá calcular la población que se encuentre potencialmente expuesta a una liberación de NRHM, mediante el cálculo de den-sidad de los residentes, empleados, automovilistas y otras personas en el área, utilizando los mapas de par-celas del censo de los EE.UU. u otros medios razonables a fin de determinar la población dentro de un área de impacto potencial a lo largo de una ruta designada. El área de impacto es el alcance potencial de los efectos en caso de una liberación. Se deberá considerar, entre otra cosas, a las poblaciones especiales tales como escuelas, hospitales, cárceles y geriáticos, en el momento de determinar el riesgo potencial para las poblaciones a lo largo de un transporte por autopista. Se deberá estimar el período de tiempo durante el cual un área experimen-tará una gran densidad de población.
(ii) **Tipo de autopista.** Se deberán comparar las características de cada alternativa de designación de transporte de NRHM por autopista. El peso del vehículo y límites de tamaño, distancias de viaductos y puentes, geometría de calzada, cantidad de carriles, grado de controles de acceso y estructuras centrales y del borde de la carretera, son ejemplos de características que un Estado o tribu indígena debe considerar.
(iii) **Tipos y cantidades de NRHM.** Se deberá real-izar un análisis del tipo y cantidad de NRHM normal-mente transportados en las autopistas que se encuentran incluídas en la propuesta de designación de rutas de NRHM, y, se deberá calcular la zona de impacto relativa y los riesgos de cada tipo y cantidad.
(iv) **Capacidad de respuesta ante una emergen-cia.** Con el asesoramiento de estaciones de bomberos, organismos de aplicación de la ley y de seguridad de autopistas correspondientes, se deberá considerar la capacidad de respuesta ante una emergencia que pueda ser necesaria como resultado de una designación de ruta de NRHM. Se deberá basar el análisis de la capacidad de respuesta ante emergencias en la proximidad con las instalaciones deemergencias, y su capacidad para con-tener y reprimir la liberación de NRHM dentro de las zonas de impacto.
(v) **Resultados de la consulta de personas afectadas.** Se deberán considerar las observaciones e inquietudes planteadas por todas las personas y entidades afectadas durante las audiencias públicas y consultas llevadas a cabo según el presente artículo.
(vi) **Exposición y otros factores de riesgo.** Los Estados y tribus aborígenes deberán definir la exposición y los factores de riesgo asociados con toda designación de ruta de NRHM. Se deberá considerar la distancia con las áreas sensibles. Las áreas sensibles incluyen, entre otras, a hogares y edificios comerciales; poblaciones especiales en hospitales, escuelas, instala-ciones para minusválidos, cárceles y estadios; recursos de agua tales como arroyos y lagos; y áreas naturales tales como parques, pantanos y reservas de vida silves-tre.
(vii) **Consideraciones del terreno.** Se deberá con-siderar la topografía a lo largo y de manera adyacente a la propuesta de designación de ruta de NRHM que pueda afectar la gravedad potencial de un accidente, el esparcimiento de NRHM en caso de liberación y el con-trol y sanemiento de NRHM en caso de liberación.
(viii) **Continuidad de las rutas** Se deberá consul-tar a las jurisdicciones adyacentes a fin de garantizar la continuidad de las rutas de NRHM a través de límites comunes. Se deberán minimizar los desvíos de la ruta mas directa.
(ix) **Rutas alternativas.** Se deberán considerar rutas alternativas a toda designación de rutas de NRHM o que resulten de ellas. Se deberán examinar, revisar, o evaluar las rutas alternativas en la medida que fuera necesario para demostrar que la ruta alterna-tiva mas probable, que resulta de la designación de ruta, es más segura que la ruta actual.
(x) **Efectos en el comercio.** Toda designación de ruta de NRHM realizada en virtud de la presente sec-ción, no deberá ocasionar una carga irrazonable al comercio interestatal o intraestatal.
(xi) **Demoras en el transporte.** Ninguna desig-nación de ruta de NRHM podrá generar demoras innec-esarias en el transporte de los mismos.
(xii) **Condiciones climáticas.** Se deberán consid-erar adecuadamente las condiciones climáticas exclusi-vas de una autopista, tales como nieve, viento, hielo, niebla u otras condiciones climáticas que puedan afec-tar la seguridad de una ruta, el esparcimiento de NRHM en caso de una liberacón, o que puedan aumentar la dificultad de su control y saneamiento.
(xiii) **Antecedentes de congestión y accidentes.** Las condiciones de tráfico exclusivas de una autopista tales como: congestiones de tráfico, experiencia en acci-dentes con automotores, estimaciones de tráfico que podrían afectar el potencial de un accidente, exposición del público a cualquier liberación, aptitud para desem-peñar actividades de respuesta a emergencias, o el cierre temporario de una autopista para el saneamiento de todo material liberado, deberán ser adecuadamente considerados.

§397.73 Requisitos de información e informes públicos.
(a) **Información pública.** Los Estados y tribus aborígenes deberán brindar al público información sobre las designaciones de ruta de NRHM mediante mapas, listas, señales de tránsito o cualquier combi-nación de las mismas. En caso de que se utilicen señales de tránsito, las mismas y su ubicación deberán cumplir con las disposiciones del Manual de Dispositivos Uni-formes de Control de Tráfico, [1] publicado por FMCSA, especialmente las señales de Cargamento Peligroso, identificadas como R14-2 y R14-3 que se establecen en el artículo 2B-43 de dicho manual.
(b) **Requisitos de informes y publicación.** Hasta el 13 de marzo de 1995, todo Estado o tribu aborigen, por medio de su agencia de rutas, deberá brindar a la FMCSA, Oficina de Aplicación y Cumplimiento (MC-ECH), 400 7th St., SW., Washington, D.C. 20590-0001, toda información que identifique las designaciones de rutas de NRHM que existen dentro de sus jurisdicciones al 14 de noviembre de 1994. El Estado o tribu aborigen deberá incluir las descripciones de dichas designaciones de rutas, junto con las fechas en que se establecieron las mismas. Esta información podrá ser publicada en el registro oficial de reglamentaciones estatales de cada Estado. Toda información sobre cam-bios posteriores o nuevas designaciones de rutas de NRHM deberá ser suministrada dentro de los 60 días con posterioridad a la implementación en FMCSA. La FMCSA tendrá esta información disponible, consol-idada y publicada anualmente en su totalidad o como actualizaciones en el *Registro Federal*. Asimismo, cada Estado podrá publicar esta información en su registro oficial de reglamentaciones estatales.
(Aprobado por la Oficina de Administración y Presu-puesto según el número de control 2125-0554)

§397.75 Resolución de Conflictos.

(a) **Pedido.** Uno o más Estados o tribus aborígenes podrán solicitar al Administrador que resuelva un con-flicto relacionado con un acuerdo sobre una propuesta de designación de rutas de NRHM. Al resolver un con-flicto según lo estipulado en el presente, el Administra-dor brindará la mayor seguridad posible sin crear una carga irracional sobre el comercio, y garantizará el cum-plimiento de las normas federales establecidas en §397.71 de la presente sección.
(b) **Presentación.** Toda solicitud de resolución de conflictos presentada en virtud del presente artículo deberá:
(1) Ser dirigida al Administrador, Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte, Ministerio de Transporte de EE.UU, 400 7th Street, SW., Washington, DC 20590-0001. Atención: Ofi-cina del Asesor General (MC-CC)
[1]Podrá adquirirse esta publicación en la Superintendencia de Documentos, Oficina de Impresión del Gobierno de los EE.UU. (GPO), Washington, D.C. 204002 con número de existencia 050-001-8100-8. La misma se encuentra disponible para su inspec-ción y copia tal como se establece en 49 CRF capítulo 7, anexo D. Ver 23 CRF 655, sección F.
(2) Identificar al Estado o tribu aborigen que pre-senta la solicitud y a todo otro Estado, subdivisión política o tribu aborigen cuya designación de ruta de NRHM sea el motivo del conflicto.
(3) Contener una certificación de que el solicitante cumplió con los requisitos de notificación estipulados en el párrafo (c) del presente artículo, e incluir una lista con los nombres y domicilios de los funcionarios de cada Estado, subdivisión política o tribu aborigen que recibi-eron notificación acerca de la presentación de la solici-tud.
(4) Establecer claramente el conflicto que requiere resolución, incluyendo una descripción completa de toda designación de ruta de NRHM en conflicto, y una expli-cación sobre la forma en que dicha designación de ruta en conflicto afecta al solicitante o la forma en que impide una ruta directa. En caso de que la designación de ruta motivo del conflicto resulte en una ruta alterna-tiva, se deberá brindar un análisis comparativo de riesgo para la ruta designada y la ruta alternativa resultante.
(5) Describir todas las acciones que lleve a cabo un Estado o tribu aborigen a fin de resolver los conflictos.
(6) Explicar las razones por las cuales el solicitante considera que el Administrador debería intervenir a fin de resolver el conflicto.
(7) Describir todas las acciones propuestas que deberá llevar a cabo el Administrador para resolver los conflictos y la forma en que dichas acciones brindarán el mayor nivel de seguridad para la autopista, sin generar una carga irrazonable para el comercio, y garantizarán el cumplimiento de las normas federales que se establecen en la presente sección.
(c) **Notificación.**
(1) Todo Estado o tribu aborigen que presente una solicitud a fin de resolver un conflicto según la presente sección deberá enviar una copia de la solicitud a todo Estado, subdivisión política o tribu aborigen afectada, acompañada por una declaración de que el Estado, sub-división política o tribu aborigen podrá presentar al Administrador, dentro de un plazo de 45 días observa-ciones referentes a la solicitud.
(2) Al notificar a todo otro Estado, subdivisión política, o tribu aborigen, que según el Administrador se encuentren posiblemente afectados por las cuestiones en conflicto, por la resolución que se busca o por la pub-licación en el *Registro Federal*, el Administrador podrá brindar a esas personas la oportunidad de realizar, por escrito, observaciones con respecto a la solicitud.
(3) Todo Estado, subdivisión política o tribu aborigen afectada, que presente al Administrador, observaciones por escrito relacionadas con la solicitud presentada según el presente artículo, deberá enviar una copia de las mismas al solicitante, y certificar al Administrador que cumplió con dicho requisito. El Administrador podrá notificar a otras personas que participen en el proceso de observaciones y, podrá otorgarles la opor-tunidad para que respondan.
(d) **Acciones Judiciales** Con posterioridad a la pre-sentación de la solicitud para resolver un conflicto en virtud del presente artículo, no se podrá entablar nin-guna acción judicial con relación al contenido de dicho conflicto hasta tanto el Administrador no haya emitido una decisión final, o hasta el último día del término de un año a partir del día en que el Administrador recibe la solicitud, según lo que ocurra primero.
(e) **Audiencias, resolución alternativa de con-flictos.** Al recibir una solicitud presentada según el párrafo (a) del presente artículo, el Administrador podrá concertar una audiencia a fin de intentar resolver el conflicto, y, en caso de que se fije una audiencia, deberá notificar a las partes en conflicto el día, la hora y lugar de la misma. Durante la audiencia, las partes podrán ofrecer toda información relacionada con la res-olución del conflicto. En caso de llegar a un acuerdo, las partes pueden estipularlo por escrito, pudiendo, en caso de que el Administrador esté de acuerdo, incorporarlo a la decisión que se menciona en el párrafo (f) del presente artículo. En caso de no llegar a un acuerdo, el Adminis-trador podrá considerar el contenido y anunciar su decisión de acuerdo con el párrafo (f) del presente artículo. Ninguna disposición del presente artículo deberá interpretarse como una prohibición a que las partes resuelvan el conflicto o busquen otros métodos alternativos de resolución del mismo, previo a la decisión final del Administrador.
(f) **Decisión.** El administrador tomará una decisión basada en la solicitud, las observaciones escritas pre-sentadas por las partes, el informe de la audiencia y toda otra información que conste en el expediente. La decisión deberá incluir una manifestación por escrito que establezca los hechos relevantes y los fundamentos legales de la misma.
(g) **Expediente.** El Administrador proporcionará una copia de la decisión al solicitante y a todas las partes que participaron en el proceso. Se archivará una copia de la decisión en el legajo público. El Administra-dor podrá publicar la decisión o la notificación de la decisión en el *Registro Federal*

§397.77 Revisión judicial de decisiones sobre con-flictos.

Todo Estado o tribu aborigen afectada negativamente por la decisión del Administrador según §397.75 de la presente sección, podrá solicitar una revisión de la misma al tribunal de distrito de los EE.UU. [tribunal de competencia originaria] correspondiente, mediante la sola presentación de una solicitud a tal tribunal dentro de los 90 días posteriores a la decisión final.

Sección D — Transporte de Materiales (Radioactivos) Clase 7

§397.101 Requisitos para empresas de autotrans-porte y conductores.

(a) Con excepción de lo estipulado en el párrafo (b) del presente artículo o en aquellas circunstancias en las que existe una sola ruta de autopista disponible, y teniendo en cuenta las prioridades de circulación y seg-uridad, la empresa de autotransporte o la persona que conduce el automotor que contiene materiales (radioac-tivos) Clase 7, según se define en 49 CRF 172.403, los cuales requieren de identificación según 49 CRF Capítulo 172, deberá
(1) Garantizar que el automotor circule por rutas que minimicen el riesgo radiológico;

(2) Considerar la información disponible sobre tasas de accidentes, tiempo de tránsito, densidad y activ-idades de la población, y la hora del día, y día de la semana durante las que se llevará a cabo el transporte, a fin de determinar el nivel de riesgo radiológico; e
(3) Informar al conductor la ruta que deberá tomar, y que el automotor contiene materiales Clase 7 (radioac-tivos).
(b) Con excepción de lo que fuera permitido según el presente párrafo o el párrafo (f) del presente artículo, la empresa de autotransporte o persona que hace circular el automotor que contiene una cantidad controlada de materiales Clase 7 (radioactivo) para el transporte por autopista, según se define en 49 CRF 173.403(1), deberá hacer circular al automotor solamente en rutas prefer-enciales.
(1) A los fines de la presente sección, una ruta pref-erencial es una Autopista del Sistema Interestatal para la cual la agencia de rutas del Estado no diseñó una ruta alternativa; una ruta designada por el Estado, selec-cionada por una agencia de rutas del Estado según §397.103; o ambas.
(2) La empresa de autotransporte o persona que hace circular el automotor que contiene una cantidad contro-lada de materiales Clase 7 (radioactivos) para el trans-porte por autopista, según se define en 49 CRF 173.403(1) e (y), deberá seleccionar rutas a fin de reducir el tiempo en tránsito sobre el segmento del viaje realizado en la ruta preferencial. Se deberá utilizar un desvío o carretera de circunvalación del Sistema Inter-estatal, alrededor de la ciudad, cuando esté disponible, en lugar de una ruta preferencial a través de una ciudad, a menos que una agencia de rutas del Estado haya designado una ruta alternativa.
(c) Un automotor podrá circular por una ruta, en lugar de una ruta preferencial, solamente bajo las sigu-ientes condiciones:
(1) Cuando sea necesario desviarse de la ruta prefer-encial a fin de recoger o entregar una cantidad contro-lada de materiales Clase 7 (radioactivos) para el transporte por autopista, tomar un descanso necesario, cargar combustible, detenerse para realizar repara-ciones en el automotor o porque condiciones de emer-gencia hacen que continuar en la ruta preferencial sea inseguro o imposible;
(2) Para recoger o realizar entregas en lugares que no están ubicados sobre rutas preferenciales, la ruta selec-cionada deberá ser la de menor distancia desde el lugar de la búsqueda hasta la entrada mas cercana de la ruta preferencial; y la ruta de menor distancia hacia el lugar de entrega desde la salida más cercana de la ruta pref-erencial. Se autorizará un desvío de la ruta mas corta para recoger o realizar entregas si dicho desvío:
(i) Se basa en los criterios del párrafo (a) del presente artículo, a fin de minimizar el riesgo radiológico, y
(ii) No supera a la ruta mas corta para recoger o realizar entrega en más de 40 Km. (25 millas) y no supera en 5 veces la longitud de la ruta mas corta para recoger o realizar entregas.
(iii) Los desvíos de rutas preferenciales, o de las rutas no preferenciales para recoger o realizar entregas, que sean necesarios para realizar paradas para descan-sar, cargar combustible o reparar el automotor, o por condiciones de emergencia, se harán de acuerdo con los criterios del párrafo (a) del presente artículo a fin de minimizar el riesgo radiológico, a menos que por condi-ciones de emergencia el tiempo no permita la implemen-tación de dichos criterios.
(d) La empresa de autotransporte (o representante designado) que haga circular el automotor que contiene una cantidad controlada de materiales Clase 7 (radioac-tivos)para el transporte por autopista, según se define en 49 CRF 173.403(1), deberá preparar un plano de ruta, por escrito, y entregar una copia al conductor del automotor antes de partir y una copia al embarcador (antes de partir en el caso de embarques de uso exclu-sivo, según se define en 49 CRF 173.403(i), o dentro de los 15 días laborales posteriores a la partida en el caso de todos los otros embarques). Deberá informarse toda variación del plan de ruta y la ruta realmente utilizada, con sus razones, mediante una enmienda al plano de ruta entregado al embarcador, lo antes posible, pero dentro de los 30 días posteriores al desvío. El plano de ruta deberá contener:
(1) Una declaración de los puntos de origen y destino, la ruta seleccionada de acuerdo con el presente artículo, todas las paradas planeadas, y los horarios estimados de partida y llegada; y
(2) Los números telefónicos para contactar una asis-tencia en caso de emergencia en cada Estado que ingresa.
(e) Ninguna persona podrá transportar un una can-tidad controlada de materiales Clase 7 (radioactivos) para el transporte por autopista pública a menos que:
(1) El conductor haya recibido dentro de los dos últi-mos años, entrenamiento por escrito acerca de:
(i) Los requisitos contenidos en 49 CRF capítulos 172, 173 y 177 relacionados con los materiales Clase 7 (radioactivos) que se transportan.
(ii) Las propiedades y peligros de los materiales Clase 7 (radioactivos) que se transportan; y
(iii) Los procedimientos a seguir en caso de un acci-dente u otra emergencia.
(2) El conductor posea a su alcance inmediato un cer-tificado del entrenamiento como evidencia del entre-namiento requerido por el presente artículo, y se coloque una copia del mismo en su expediente de ido-neidad (ver §391.51 de la presente sección), en el que conste:
(i) El nombre del conductor y el número de licencia de quien hace circular el vehículo.
(ii) Las fechas en que recibió el entrenamiento;
(iii) Los nombres y domicilios de las personas que dictaron el entrenamiento;
(iv) Que el conductor recibió entrenamiento sobre los peligros y características de la cantidad controlada de materiales Clase 7 (radioactivos)para el transporte por autopista; y
(v) Una declaración de la persona que dictó el entre-namiento en la que indique que la información que con-sta en el certificado es correcta.
(3) El conductor posea a su alcance inmediato el plano de ruta que requiere el párrafo (d) del presente artículo y conduzca el automotor de acuerdo con el plano de ruta.
(f) Una persona podrá transportar combustible reac-tivo irradiado solo mediante el cumplimiento de un plan, en caso que sea requerido según 49 CRF 173.22 (c), que garantice la seguridad física del material. Se per-miten variaciones de los requisitos contenidos en el pre-sente artículo por razones de seguridad, en tanto sean necesarias para cumplir con los requisitos impuestos por dicho plan, o impuestos por La Comisión Regulato-ria Nuclear de EE.UU. en 10 CRF capítulo 73.
(g) con excepción de los paquetes enviados de acu-erdo con los requisitos físicos de seguridad de la Comisión Regulatoria Nuclear en 10 CRF capítulo 73, toda empresa de autotransporte que acepte transportar una cantidad controlada de materiales Clase 7 (radioac-tivos)para el transporte por autopista (ver 49 CRF 173.401 (1)), deberá enviar a la Oficina de Aplicación y Cumplimiento (MC- ECH), Administración Federal de Seguridad para Empresas de Autotransporte, 400 Sev-enth Street, SW., Washington, DC 20590-0001, dentro de los 90 días posteriores a la aceptación de los paque-tes, la siguiente información con relación al transporte de dicho paquete:
(1) El plano de ruta requerido según el párrafo (d) del presente artículo, incluyendo todas las enmiendas que reflejen las rutas realmente utilizadas;
(2) Una declaración que identifique los nombres y domicilios del embarcador, la empresa de transporte y el consignatario; y
(3) Una copia del documento de embarque o la descripción del material Clase 7 (radioactivo) que se encuentra en el embarque, según lo dispuesto en 49 CRF 172.202 y 172.203.
[57 RF 44131, sept. 24, 1992]

§397.103 Requisitos para designaciones de rutas estatales.

(a) La agencia de rutas del Estado, según se define en §397.201(c) deberá seleccionar las rutas, a fin de minimizar el riesgo radiológico, utilizando los “Lin-eamientos para la Selección de Rutas Preferenciales para el Transporte por Autopista de Cantidades Contro-ladas de Embarques de Materiales Radioactivos”, o un análisis de ruta equivalente que considere adecuada-mente los riesgos globales para el público. Previo a la designación, se deberá requerir a las jurisdicciones locales afectadas y a todo otro Estado afectado, un ase-soramiento considerable para garantizar la consid-eración de todos los impactos y la continuidad de las rutas designadas.
(b) Las agencias de rutas del Estado deberán desig-nar las rutas preferenciales como una alternativa o complemento del Sistema Interestatal de Autopistas, incluyendo carreteras de desvío o circunvalación del Sistema Interestatal.
(c) Una ruta designada por el Estado será efectiva cuando—
(1) El Estado notifique por escrito mediante corre-spondencia certificada con aviso de retorno, a la Oficina de Aplicación y Cumplimiento (MC-ECH), At.: Registro Nacional de Rutas de Materiales Peligrosos, 400 Sev-enth Street, SW., Washington, DC 20590.
(2) La FMCSA acuse recibo por escrito de dicha recepción.
(d) Una lista de rutas preferenciales designadas por el Estado y una copia de los “Lineamientos para la Selección de Rutas Preferenciales para el Transporte por Autopista de Cantidades Controladas de Embarques de Materiales Radioactivos”, se encuentren disponibles, a pedido, en la Oficina de Aplicación y Cum-plimiento (MC-ECH), 400 Seventh Street, SW., Wash-ington, DC 20590.
[57 RF 44131, sept. 24, 1992]

Sección E — Procedimientos de Preferencia

§397.201 Objetivo y alcance de los procedimientos.

(a) La presente sección establece procedimientos mediante los cuales:
(1) Toda persona, incluyendo un Estado, una subdi-visión política de éste o tribu aborigen, directamente afectados por alguna designación de autopista para el traslado de materiales peligrosos podrá solicitar al Administrador que determine si dicha designación de autopista será considerada preferencial según 49 Cód. de EE.UU. §5125, §397.69 o §397.203 del presente capítulo; y
(2) Un Estado, una subdivisión política de éste o tribu aborigen podrá solicitar al Administrador la renuncia a una preferencia con relación a toda desig-nación de autopista que el Estado, su subdivisión política o tribu aborigen reconozcan como preferenciales según 49 Cód. de EE.UU. §5125, §397.69 o §397.203 del presente capítulo, o que un tribunal con jurisdicción competente haya determinado su preferencia.
(b) A menos que el Administrador disponga lo con-trario, la solicitud para determinación de una preferen-cia que incluya una solicitud de renuncia de preferencia será considerada y procesada individualmente como una solicitud para la determinación de una preferencia.
(c) A los fines de la presente sección—
Ley significa 49 Cód. de EE.UU. §5101 *y ss*., conocida con anterioridad como Ley de Transporte de Materiales Peligrosos.
Administrador significa Administrador Federal de Seguridad para Empresas de Autotransporte, Director General de la Administración Federal de Seguridad para Empresas de Autotransporte, organismo perteneciente al Ministerio de Transporte de los EE.UU., o quien éste designe.
Material Peligroso Toda sustancia o material, incluyendo una sustancia peligrosa, que según la Secre-taría de Transporte puede causar un riesgo irrazonable a la salud, seguridad, o propiedad al ser transportada durante el comercio, y que ha sido designada de ese modo.
Tribu aborigen posee el mismo significado que el estipulado en §4 de la Ley de Educación y Autodetermi-nación Aborigen, 25 Cód. de EE.UU. 450b
Persona individuo, persona jurídica, copartici-pación, sociedad, empresa, asociación, asociación con-junta de acciones incluyendo a todo fideicomisario, receptor, cesionario o representante similar, o gobierno, tribu aborigen u organismo o intermediario de un gobi-erno o tribu aborigen que solicita el traslado de materi-ales peligrosos en el comercio o que transporta materiales peligrosos para fomentar un empren-dimiento comercial. Sin embargo, dicho término no incluye al servicio postal de los EE.UU.
Subdivisión política incluye municipalidad, organismo público u otro intermediario de uno o más Estados, o una sociedad, dirección o comisión pública establecida según las leyes de uno o más Estados.
Agencia de Rutas Agencia estatal de autopistas u otro organismo estatal designado por el gobernador de un Estado, o, un organismo designado por una tribu aborigen para supervisar, coordinar y aprobar la desig-nación de traslado por autopistas para dicho Estado o tribu aborigen. Toda designación de traslado por auto-pista realizada por la subdivisión política de un Estado se considerará como una designación realizada por dicho Estado.
Designación de ruta incluye toda reglamentación, limitación, restricción, toque de queda, restricción sobre el tiempo del viaje, restricción de carril, prohibición de ruta, designación de puerto de entrada o restricción de peso en ruta que se aplica al transporte de materiales peligrosos en una autopista específica o en una parte de la ruta.
Estado Estado de los EE.UU., distrito de Columbia, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, el Estado Libre Asociado de las islas Marianas del Norte, las islas Vír-genes, Samoa norteamericana, Guam y todo territorio en posesión de los EE.UU., designado por la Secretaría.

[57 RF 44132, Sept.24, 1992, según enmienda 59 RF 51834, oct. 12, 1994]

§397.203 Normas para determinar la preferencia.

(a) Toda designación de rutas establecida, man-tenida o implementada por un Estado, una subdivisión política de éste o tribu aborigen será considerada pref-erencial si—
(1) El cumplimiento de tanto la designación de rutas como los requisitos estipulados por Ley o por una reglamentación emitida conforme a la Ley resultan imposibles.
(2) La designación de transporte por autopista tal como se implementa o se aplica presenta un obstáculo para el cumplimiento o ejecución de la Ley o reglamen-tación emitida conforme a la Ley; o
(3) La designación de ruta es preferencial según §397.69(b) del presente capítulo.
(b) [Reservada]

[57 RF 44132, sept.24, 1992, según enmienda 59 RF 51834, oct. 12, 1994]

§397.205 Solicitud de preferencia.

(a) Toda persona, incluyendo un Estado, una subdi-visión política de éste o tribu aborigen directamente afectado por una designación de ruta de otro Estado, subdivisión política o tribu aborigen, podrá solicitar al Administrador que determine si tal designación de ruta es preferencial según la ley o según §397.203 de la pre-sente sección. El Administrador deberá publicar la noti-ficación de la solicitud en el *Registro Federal.*
(b) Cada solicitud presentada en virtud del presente artículo para una decisión deberá:
(1) Ser entregada al Administrador, Administración Federal de Seguridad para Empresas de Autotrans-porte, Ministerio de Transporte de EE.UU., Washing-ton, DC 20590-0001. Atención: Oficina del Asesor General (MC-CC), Derecho de Preferencia con respecto a Materiales Peligrosos;
(2) Indicar una descripción detallada de la desig-nación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen para la cual se busca una decisión;
(3) En caso de que sea aplicable, especificar las dis-posiciones de la Ley o las reglamentaciones emitidas conforme a la Ley, en virtud de las cuales el solicitante requiere preferencia en la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen.
(4) Explicar la razón por la cual el solicitante entiende que la designación de ruta del Estado, subdi-visión política o tribu aborigen debería ser preferencial o no, según las normas de §397.203; y
(5) Explicar de que manera, el solicitante, se encuen-tra afectado por la designación de ruta del Estado, su subdivisión política o tribu aborigen.
(c) La presentación de una solicitud para una deter-minación según el presente artículo no constituye fun-damento para la falta de cumplimiento de los requisitos establecidos por la Ley o de una reglamentación emitida conforme a la Ley.
(d) Una vez que el Administrador publicó en el Reg-istro Federal la notificación de una solicitud que recibió según el párrafo (a) del presente artículo, ningún solici-tante de dicha determinación podrá solicitar una exen-ción con relación a la misma cuestión, o a una cuestión sustancialmente similar, en un tribunal hasta tanto no se haya tomado una decisión sobre la solicitud o una vez transcurridos los 180 días posteriores a la presentación de la solicitud, según lo que ocurra primero. Ninguna disposición del presente artículo se interpretará como una prohibición para que una persona, incluyendo un Estado, subdivisión política o tribu aborigen, directa-mente afectado por una designación de ruta, busque una determinación de preferencia en un tribunal con jurisdicción competente en lugar de presentar una solic-itud al Administrador, según el párrafo (a) del presente artículo.

§397.207 Notificación de Preferencia.

(a) En caso de que el solicitante no sea un Estado, subdivisión política o tribu aborigen, deberá enviar una copia de la solicitud al Estado, subdivisión política o tribu aborigen afectada, junto con una declaración men-cionado la posibilidad de presentar observaciones al Administrador con relación a la solicitud, dentro de los 45 días. La solicitud presentada al administrador deberá incluir una certificación de que el solicitante ha cumplido con el presente párrafo y deberá incluir los nombres y domicilios de cada funcionario a quien se envió una copia de la misma.
(b) El Administrador podrá otorgar a los interesados una oportunidad para presentar observaciones por escrito con respecto a la solicitud, mediante la notifi-cación a toda persona identificada por el Administrador como persona que se verá afectada por la determinación pretendida o mediante la publicación en el *Registro Fed-eral.*
(c) Toda persona que presente observaciones, por escrito, al Administrador con relación a una solicitud presentada según el presente artículo, deberá enviar una copia de dichas observaciones, al solicitante, y deberá certificar al Administrador que cumplió con dicho requisito. El Administrador podrá notificar a otras personas que participan en el procedimiento de observaciones y, brindarles una oportunidad a fin de que respondan.

§397.209 Procesamiento de la preferencia.

(a) El Administrador podrá iniciar una investigación de toda declaración de una solicitud y utilizar en su evaluación todo dato relevante que obtuvo de dicha investigación. El Administrador podrá solicitar y aceptar presentaciones de terceros que sean relevantes para la solicitud y le otorgará al solicitante la opor-tunidad de responder a dichas presentaciones de ter-ceros. Al evaluar una solicitud, el administrador podrá considerar toda fuente de información. El administra-dor podrá concertar una audiencia o conferencia, si las mismas resultarán en un progreso de la solicitud.
(b) El administrador podrá rechazar la solicitud sin prejuicio, en caso de que:
(1) Determine que no existe información suficiente para fundamentar su decisión; o
(2) Requiera información adicional del solicitante y éste no se la hubiera suministrado.

§397.211 Determinación de la Preferencia.

(a) Una vez considerada la solicitud y toda la infor-mación relevante recibida, el Administrador emitirá una decisión.
(b) Sin perjuicio de que una solicitud para una decisión no se ha presentado según §397.205, el admin-istrador podrá, por iniciativa propia, emitir una decisión acerca de si una designación de ruta de un Estado, subdivisión política o tribu aborigen será pref-erencial, según la Ley o la reglamentación emitidas con-forme a la Ley.
(c) La decisión deberá incluir una declaración, por escrito, que establezca los hechos relevantes y los funda-mentos legales de la decisión, y disponga que toda per-sona agraviada por la misma, podrá presentar una solicitud de reconsideración, dentro de los 20 días, con-forme a §397.223.
(d) A menos que se publique la decisión de acuerdo con el párrafo (d) del presente artículo, el Administrador brindará una copia de la misma al solicitante. En toda decisión acerca de la preferencia, el Administrador envi-ará una copia de la misma a toda persona que participó en el procedimiento, o a quien el Administrador identi-fique fácilmente como persona afectada por la decisión. Se archivará una copia de la decisión en el legajo público. El Administrador podrá publicar la decisión o la notificación de la decisión en el *Registro Federal*.
(e) En caso de que no se presente ninguna solicitud de reconsideración dentro de los 20 días, de acuerdo con §397.223, la decisión emitida según el presente artículo constituye la decisión final del organismo acerca de si una designación determinada de ruta de un Estado, subdivisión política o tribu aborigen es preferencial según la Ley o la reglamentación emitida conforme a ella. El hecho de que una decisión no haya sido emitida según el presente artículo, con relación a una determi-nada designación de ruta de un Estado, subdivisión política o tribu aborigen, no posee implicancia alguna con respecto a si el requisito es preferencial, según la Ley o la reglamentación emitida conforme a ella.

§397.213 Exención de solicitud de preferencia.

(a) Todo Estado, subdivisión política o tribu aborigen podrá solicitar al Administrador una renuncia a la pref-erencia con relación a toda designación de ruta que el Estado, subdivisión política o tribu aborigen reconozcan como preferenciales según el §397.203 de la presente sección, o según un tribunal con jurisdicción compe-tente. El Administrador podrá eximir la preferencia con respecto a dicho requisito una vez que decida si dicho requisito—
(1) Tiene el mismo nivel, o nivel superior de protec-ción al público que el otorgado por los requisitos de la Ley o la reglamentación emitida conforme a la Ley
(2) No genera una carga irracional para el comercio.
(b) Cada solicitud presentada en virtud del presente artículo para una decisión de exención de los derechos preferenciales deberá:
(1) Ser entregada al Administrador, Administración Federal de Seguridad para Empresas de Autotrans-porte, Ministerio de Transporte de los EE.UU., Wash-ington, DC 20590-0001. Atención: Oficina del Asesor General (MC-CC), Legajo de Causas por Derechos Pref-erenciales acerca de Materiales Peligrosos;
(2) Establecer una descripción detallada de la desig-nación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen para los cuales se busca una determinación;
(3) Incluir una copia de toda orden judicial o decisión emitida, según §397.211;
(4) Incluir un reconocimiento expreso por parte del solicitante acerca de que la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen es prefer-encial, según la Ley o las reglamentaciones emitidas conforme a la Ley, a menos que haya sido así determi-nado por un tribunal con jurisdicción competente, o en una decisión publicada, según la presente sección.
(5) Especificar toda disposición de la Ley o de las reglamentaciones emitidas conforme a ella que prioriza la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen;
(6) Establecer la razón por la cual el solicitante entiende que la designación de ruta del Estado, subdi-visión política o tribu aborigen brinda un nivel de pro-tección al público igual, o superior al que establecen los requisitos de la Ley o las reglamentaciones emitidas conforme a la ley.
(7) Mencionar la razón por la cual el solicitante entiende que la designación de ruta del Estado, subdi-visión política o tribu aborigen no crea una carga irra-cional para el comercio; y
(8) Especificar los pasos que el Estado, subdivisión política o tribu aborigen está llevando a cabo para administrar y aplicar de manera efectiva el requisito preferencial.

§397.215 Notificación de la exención.

(a) El Estado, subdivisión política o tribu aborigen solicitante deberá enviar por correo una copia de la solicitud y de las enmiendas subsiguientes u otros doc-umentos relacionados con la solicitud, a toda persona que el solicitante crea se verá, razonablemente, afectada por la decisión pretendida. La copia de la solic-itud deberá estar acompañada por una declaración que manifieste que la persona podrá presentar observa-ciones al Administrador, en relación con la solicitud, dentro de los 45 días. La solicitud presentada al Admin-istrador deberá incluir una certificación de que la solic-itud cumplió con las disposiciones del presente párrafo y deberá incluir los nombres y domicilios de cada per-sona a quien se le envió la misma.
(b) Sin perjuicio de lo estipulado en el párrafo (a) del presente artículo, en caso de que el Estado, subdivisión política o tribu aborigen determine que el cumplimiento del párrafo (a) del presente artículo resulta imposible, el solicitante deberá:
(1) Cumplir con los requisitos del párrafo (a) del pre-sente artículo con relación a las personas a quienes es razonable y factible notificar; e
(2) Incluir con la solicitud presentada al Administra-dor, una descripción de las personas o clase o clases de personas a quienes no se les envió notificación.
(c) El Administrador podrá requerir al solicitante que brinde una notificación, complementaria a la notifi-cación requerida por los párrafos (a) y (b) del presente artículo, o podrá determinar que la notificación requer-ida por el párrafo (a) del presente artículo no resulta imposible, o que se deberá publicar la notificación en el *Registro Federal.*
(d) El Administrador podrá notificar a toda otra per-sona fácilmente identificable por él como personas que se verán afectadas por la decisión y podrá brindarles la oportunidad de presentar observaciones con respecto a la solicitud.
(e) Toda persona que presente observaciones por escrito al Administrador con relación a una solicitud presentada según el presente artículo, deberá enviar una copia de las observaciones al solicitante. La persona deberá certificar al Administrador que cumplió con los requisitos del presente párrafo. El administrador podrá notificar a otras personas que participen en el proceso de observaciones y, podrá otorgarles una oportunidad a fin de que respondan.

§397.217 Procesamiento de la exención.

(a) El Administrador podrá iniciar una investigación de cualquier declaración que conste en una solicitud y utilizar todo dato relevante que obtuvo de dicha investi-gación. El Administrador podrá solicitar y aceptar pre-sentaciones de terceros que sean relevantes a una solicitud y le otorgará al solicitante la oportunidad de responder a dichas presentaciones de terceros. Al eval-uar una solicitud, el Administrador podrá concertar una audiencia o conferencia, si las mismas resultaran en un progreso de dicha evaluación.
(b) El administrador podrá rechazar la solicitud sin prejuicio, en caso de que:
(1) Determine que no existe información suficiente para fundamentar su decisión;
(2) A pedido del Administrador, el solicitante no pre-sente información adicional, a pedido de el; o
(3) El solicitante no envíe la notificación requerida por la presente sección.
(c) Con excepción de lo estipulado en la presente sec-ción, el Administrador solo considerará una solicitud de exención de preferencia si:
(1) El solicitante reconoce expresamente en su solic-itud que la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen para la cual se busca una decisión, es preferencial, según la Ley o las reglamenta-ciones conforme a ella; o
(2) Un tribunal con jurisdicción competente o una decisión emitida según §397.211 determinó la preferen-cia de la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen, según la Ley o las reglament-aciones emitidas conforme a ella.
(d) Una vez que el Administrador haya recibido toda la información importante que fuera necesaria a fin de procesar una solicitud de exención de la determinación de preferencia, se enviará notificación sobre este hecho al solicitante. La notificación adicional a toda persona que haya recibido notificación acerca del proceso podrá realizarse mediante la publicación de una notificación en el *Registro Federal.*

§397.219 Decisión y orden de la exención.

(a) Una vez considerada la solicitud y toda la infor-mación relevante recibida u obtenida durante el proced-imiento, el Administrador emitirá una orden en la que manifiesta su decisión.
(b) El Administrador podrá emitir una orden de exención de preferencia, solamente si considera que el requisito del Estado, subdivisión política o tribu aborigen brinda al público un nivel de seguridad que es, como mínimo, igual al que brindan los requisitos de la Ley y las reglamentaciones emitidas conforme a la Ley y no genera una carga irracional para el comercio. Al deter-minar si el requisito del Estado, subdivisión política o tribu aborigen genera una carga irracional para el com-ercio, el Administrador podrá considerar los siguientes factores:
(1) En que medida el aumento de costos y el des-medro del rendimiento resultan de la designación de ruta por parte del Estado, subdivisión política o tribu aborigen.
(2) Si la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen posee un fundamento razon-able.
(3) Si la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen logra alcanzar su propósito estipulado.
(4) Si se necesita uniformidad con respecto al tema en cuestión y en caso de que así sea, si la designación de ruta del Estado, subdivisión política o tribu aborigen compite o está en conflicto con dichos Estados, subdivi-siones políticas o tribus aborígenes.
(c) La orden incluye una declaración, por escrito, que establece los hechos relevantes y los fundamentos legales de la decisión, y establece que toda persona agraviada por la misma podrá presentar una solicitud de reconsideración, de acuerdo con §397.223.
(d) El Administrador envía una copia de la orden al solicitante y a toda persona que participó en el proceso, como también a toda persona fácilmente identificable por el Administrador como aquella persona afectada por dicha orden. Se archiva una copia de cada orden en el legajo público. El Administrador podrá publicar la orden o la notificación de la orden en el *Registro federal.*
(e) Si no se presenta ninguna solicitud de reconsidera-ción dentro de los 20 días, de acuerdo con §397.223, la orden emitida en virtud del presente artículo constituye la decisión final del organismo sobre si un requisito deter-minado de un Estado, subdivisión política o tribu abori-gen es preferencial según la Ley o las reglamentaciones emitidas conforme a ella, o si se exime de preferencia.

§397.221 Puntualidad.

En el caso de que el Administrador no toma ninguna medida sobre la solicitud dentro de los 90 días de pre-sentada la notificación, según §397.217(d), el solicitante podrá considerar que su solicitud fue denegada en todos sus aspectos.

§397.223 Solicitud de reconsideración.

(a) Toda persona agraviada por una orden emitida según §397.211 o §397.219 podrá presentar al Administra-dor, una solicitud de reconsideración. La solicitud deberá ser enviada dentro de los 20 días de notificada la decisión o la orden, según los artículos arriba mencionados.
(b) La solicitud deberá contener una declaración con-cisa sobre los fundamentos para solicitar reconsidera-ción, incluyendo todo error específico acerca de hechos o aspectos legales, como también información esencial que no estaba disponible anteriormente.
(c) El solicitante deberá enviar una copia de la solic-itud a toda persona que participó, ya sea como solici-tante o como intermediario, en el procedimiento de exención de preferencia, acompañada por una declaración de que la persona podrá presentar observa-ciones relacionados con la solicitud, al Administrador, dentro de los 20 días. La solicitud presentada al Admin-istrador deberá incluir una certificación de que el solic-itante cumplió con el presente párrafo y deberá incluir los nombres y domicilios de toda persona a quien se le envió una copia de la misma.
(d) La decisión del administrador en virtud del pre-sente artículo constituye la decisión final del organismo. En caso de que no se presente ninguna solicitud de reconsideración en virtud del presente artículo, al final-izar el período de 20 días, la decisión que se emitió según §397.211 o §397.219 se convierte en la decisión final del organismo.

§397.225 Revisión judicial.

Toda parte de un proceso, según §397.205(a), §397.213(a), o §397.223(a), podrá solicitar una revisión, en el tribunal de distrito de los EE.UU. correspondiente, de la decisión del Administrador con relación a dicho procedimiento, mediante la sola presentación de una solicitud en dicho tribunal dentro de los 60 días posteri-ores a la decisión final del organismo.

CAPÍTULO 398 — TRANSPORTE DE TRABAJADORES MIGRATORIOS

§398.1 Definiciones.
§398.2 Campo de aplicación.
§398.3 Idoneidad de los conductores u operadores.
§398.4 Conducción de automotores.
§398.5 Piezas y accesorios necesarios para un funciona miento seguro.
§398.6 Horas de servicio de los conductores: Tiempo máximo de conducción.
§398.7 Inspección y mantenimiento de los vehículos automotores.
§398.8 Inspección administrativa de automotores en circulación.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EEUU 31501 y 31502 y 49 CRF 1.73 CRF. FUENTE: 33 RF 19765, dic. 25, 1968, a menos que se indique lo contrario.

§398.1 Definiciones.

(a) **Trabajador migratorio.** "Trabajador migrato-rio" significa todo individuo que se dirige o regresa de un empleo en agricultura tal como se define en el Art. 3(f) de la Ley de Normas Equitativas de Trabajo de 1938, según enmienda (29 Cód. de EEUU 203 (f), o Art. 3121(g) del Código Fiscal de 1954 (26 Cód. de EE.UU 3121(g)).
(b) **Empresa de transporte automotor de traba-jadores migratorios.** "Empresa de transporte auto-motor de trabajadores migratorios" significa toda persona, incluyendo "la empresa de transporte automo-tor contratada", sin incluir las "empresas de transporte público", que, en cualquier momento, transporta

en el comercio interestatal o exterior, a tres o más trabaja-dores migratorios hacia o desde su trabajo en un auto-motor que sea distinto a un automóvil o una camioneta, salvo que se trate de un trabajador migratorio que viaje por su cuenta o transporte a sus familiares directos.
(c) **Empresa de autotransporte.** "Empresa de autotransporte" significa toda empresa que transporta trabajadores migratorios en un automotor tal como se define en el párrafo (b) del presente artículo.
(d) **Automotor.** "Automotor" significa todo vehículo, máquina, tractor, remolque, o semirremolque, propul-sado o acarreado por un impulso mecánico y utilizado en autopistas para el transporte de pasajeros o bienes, o una combinación de ambos, determinada por la Admin-istración. Esto no incluye los automóviles o camionetas, vehículos, locomotoras o autos que circulen exclusiva-mente sobre un riel o rieles, o tranvías que funcionan mediante un impulso eléctrico derivado de un cable fijo en la parte superior, y que brinda un transporte local de pasajeros a través de un servicio ferroviario en la vía.
(e) **Ómnibus.** "Ómnibus" significa todo automotor diseñado, construido y utilizado para el transporte de pasajeros: Con excepción de automóviles o camionetas de pasajeros que no sean taxis.
(f) **Camión.** " Camión" significa todo automotor autopropulsado diseñado y construido principalmente para el transporte de bienes con excepción de los camiones tractor.
(g) **Camión tractor.** "Camión Tractor" significa un vehículo automotor autopropulsado diseñado y uti-lizado principalmente para acarrear otros vehículos y que no ha sido construido para llevar una carga distinta al peso del vehículo y de su carga que acarrea.
(h) **Semiremolque.** "Semiremolque" significa todo automotor con excepción de "remolques de postes", que posean o no fuerza motriz, diseñado para ser acarreado por otro automotor y construido de modo tal que alguna parte de su peso descansa sobre el vehículo remolcador.
(i) **Conductor u operador.** "Conductor u operador" significa toda persona que conduce cualquier automotor.
(j) **Autopista.** "Autopista" denota el ancho total com-prendido entre los límites de todo camino que es man-tenido públicamente cuando alguna parte del mismo se encuentra disponible para uso público a los fines del tráfico vehicular.

§398.2 Campo de aplicación.

Las reglamentaciones enunciadas en el presente capítulo serán de aplicación para las empresas de autotransporte de trabajadores migratorios, según se define en §398.1(b), que transporten exclusivamente trabajadores migratorios en una distancia total de más de 120 Km. (75 millas), y sólo si ese transporte cruza los límites de un Estado, del Distrito de Columbia, o del Territorio de los Estados Unidos, o de un país extranjero.

§398.3 Idoneidad de los conductores u operadores.

(a) **Cumplimiento requerido.** Toda empresa de autotransporte, y sus funcionarios, agentes, represen-tantes y empleados que conducen automotores o son responsables de la contratación, supervisión, entre-namiento, asignación de tareas o despacho de conduc-tores deberán cumplir con los requisitos estipulados en el presente capítulo y ser versados en ellos.
(b) **Requisitos físicos mínimos.** Ninguna persona podrá conducir, ni ninguna empresa de autotransporte podrá solicitar ni permitir que alguna persona con-duzca, un automotor a menos que esa persona reúna los siguientes requisitos mínimos:
(1) Que no haya perdido un pie, pierna, mano o brazo.
(2) Que no presente ninguna enfermedad mental, nerviosa, orgánica o funcional, que pueda interferir con una conducción segura.
(3) Que no haya perdido algún dedo, ni posea algún tipo de inutilización de los pies, piernas, dedos, manos o brazos, o algún otro tipo de defecto o limitación estruc-tural, que pueda interferir con una conducción segura.
(4) **Visión:** Agudeza visual de 20/40 (Snellen) en cada ojo, cómo mínimo, ya sea sin gafas, o mediante corrección en el caso de gafas. El campo de visión en el meridiano horizontal no deberá ser inferior a un total de 140 grados. Capacidad para distinguir los colores rojo, verde y amarillo. Los conductores que necesitan correc-ción por medio de gafas utilizarán gafas adecuadamente prescriptas en forma permanente mientras conducen.
(5) **Audición:** La audición no deberá ser inferior a 10/20 en el oído con mejor audición, para tonos de con-versación, sin audífono.
(6) **Bebidas alcohólicas, narcóticos y drogas:** No podrá ser adicto al consumo de narcóticos o drogas que crean hábito, ni al consumo excesivo de bebidas alco-hólicas o licores.
(7) **Examen físico inicial y periódico de los con-ductores:** Ninguna persona podrá conducir, ni ninguna empresa de autotransporte podrá solicitar o permitir que una persona conduzca, un automotor a menos que en los últimos 36 meses se le haya practicado a esa persona un examen físico y haya sido certificado de acu-erdo con las disposiciones del párrafo (b)(8) del presente artículo, por parte de un médico matriculado en medic-ina u osteopatía a los efectos de cumplir con los requisi-tos del presente inciso.
(8) **Certificado de examen físico:** Toda empresa de autotransporte deberá tener para cada conductor empleado o utilizado, en sus legajos, en el domicilio comercial principal, un certificado legible, extendido por un médico matriculado en medicina u osteopatía, acerca del examen físico tal como se establece en el párrafo (b)(7) del presente artículo, o una copia fotográfica legi-ble del mismo. Asimismo, todo conductor deberá tener en su poder, mientras conduce, ese certificado o una copia fotográfica legible del mismo con respecto a su examen físico.
(9) **Certificado del médico:** El certificado del médico deberá certificar lo siguiente:

CERTIFICADO DEL MÉDICO (Conductor de trabajadores migratorios)

Por medio del presente certifico que en el día de la fecha examiné
a _____
_____, de acuerdo con
§398.3(b) de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, y que encuentro a esta persona
Apta en virtud de esas reglamentaciones [ ]
Apta solo mediante el uso de gafas [ ]
El examen completo se encuentra archivado en mi consultorio.
(Fecha)

_____
(Lugar)

_____
(Firma del médicomédico que realiza el examen)
(Domicilio del médico)
Firma del conductor _____
Domicilio del conductor _____

(c) **Requisitos mínimos de edad y experiencia.** Ninguna persona podrá conducir, ni ninguna empresa de autotransporte podrá solicitar ni permitir que una persona conduzca, un automotor a menos que esa per-sona reúna los siguientes requisitos mínimos:
(1) **Edad.** La edad mínima será de 21 años.
(2) **Aptitud para conducir.** Experiencia como con-ductor de algún tipo de automotor (incluso automóviles particulares) durante un período que no sea inferior a un año, con experiencia durante las cuatro estaciones.
(3) **Conocimiento de las reglamentaciones.** Familiaridad con las normas y reglamentaciones enun-ciadas en el presente capítulo, relacionadas con la con-ducción de automotores.
(4) **Conocimiento del idioma inglés.** Todo conduc-tor deberá estar capacitado para leer y hablar el idioma inglés, lo suficientemente como para entender los carte-les y las señales de tránsito, y las orientaciones brinda-das en inglés, y para responder a interrogatorios oficiales.
(5) **Permiso de conducir.** Posesión de un permiso válido que habilite al conductor para circular el tipo de vehículo que conduce dentro de la jurisdicción que otorga ese permiso.

§398.4 Conducción de automotores.

(a) **Cumplimiento requerido.** Toda empresa de autotransporte deberá cumplir con los requisitos del presente capítulo, deberá instruir a sus funcionarios, agentes, representantes y conductores con respecto a las mismas, y deberá implementar las medidas necesarias para asegurarse de que esas personas cumplirán con las mismas. Todo funcionario, agente, representante, con-ductor y empleado de empresas de autotransporte que se encuentre directamente involucrado con el manejo, mantenimiento, funcionamiento o conducción de auto-motores, deberá cumplir con los requisitos del presente capítulo y ser versado en ellos.
(b) **Respeto de las normas de conducción.** Todo automotor deberá ser conducido de acuerdo con las leyes, ordenanzas y reglamentaciones de la jurisdicción en la cual circula, a menos que esas leyes, ordenanzas y reglamentaciones difieran con reglamentaciones especí-ficas de esta Administración que imponen una obli-gación afirmativa o una restricción mayor.
(c) **Conducción en momentos en que el conduc-tor se siente enfermo o fatigado.** Ningún conductor podrá conducir, ni se le podrá pedir o permitir que con-duzca un automotor cuando su capacidad o su estado de alerta se encuentre disminuido como consecuencia de fatiga, enfermedad o cualquier otra causa, a tal punto de que sea inseguro para él iniciar o continuar con-duciendo, con excepción de aquellos casos de emergen-cia grave por la cual el cumplimiento de los estipulado en el presente artículo aumentaría el riesgo a los pasa-jeros, en cuyo caso podrá continuar conduciendo hasta el punto más cercano donde quede garantizada la segu-ridad de los pasajeros.
(d) **Bebidas alcohólicas.** Ningún conductor podrá conducir, ni se le podrá pedir o permitir que conduzca un automotor, que controle en forma activa cualquier vehículo de ese tipo, o que entre o continúe en servicio, cuando se encuentre bajo la influencia de cualquier bebida alcohólica o licor, independientemente de su graduación alcohólica. El conductor tampoco podrá beber ese tipo de bebida o licor mientras se encuentre en servicio.
(e) **Planes para cumplir con los límites de velocidad.** Ninguna empresa de autotransporte podrá permitir ni solicitar que un automotor recorra determi-nados puntos en un lapso de tiempo que exigiría que el vehículo circule a velocidades superiores a las permiti-das por las jurisdicciones en las cuales o a través de las cuales está circulando el vehículo.
(f) **Equipo y dispositivos de emergencia.** No se podrá conducir un automotor a menos que el conductor del mismo se encuentre satisfecho de que las siguientes partes, accesorios y dispositivos de emergencia se encuentran en buenas condiciones de funcionamiento. Asimismo, ningún conductor podrá dejar de utilizar esas partes, accesorios y dispositivos de emergencia cuando y como sea necesario:

Frenos de servicio, incluyendo las conexiones con el freno del remolque.
Freno para estacionamiento (de mano).
Mecanismo de dirección.
Dispositivos de iluminación y reflectores.
Neumáticos.
Bocina.
Limpiaparabrisa(s).
Espejo(s) retrovisor(es).
Dispositivos de acoplamiento.
Extinguidor de incendio, uno, como mínimo, deberá estar correctamente colocado.
Dispositivos de advertencia para el camino, como mínimo una antorcha de camino roja y tres bengalas (antorchas con aceite ardiente), linternas eléctricas rojas, o reflectores de emergencia rojos.

(g) **Carga segura - (1) Distribución y aseg-uramiento de la carga.** No se podrá conducir un auto-motor, ni tampoco una empresa de autotransporte podrá permitir o solicitar que se conduzca un automotor si la carga está inadecuadamente distribuida o se encuentra incorrectamente asegurada, o si está cargado de manera tal, que no permita un funcionamiento seguro.
(2) **Puertas, lonas, puertas traseras y otros equipos.** No se podrá conducir ningún vehículo a menos que la puerta trasera, la compuerta de cola, la lona, las puertas, todo el equipo y los aparejos utilizados para el funcionamiento de ese vehículo, y todos los ele-mentos para ajustar la carga, estén firmemente aseg-urados en el lugar correcto.
(3) **Interferencia con el conductor.** No se podrá conducir un automotor cuando haya algún objeto que oscurezca la visión delantera, lateral derecho o izquierdo, o trasera, o interfiera con el libre movimiento de los brazos o piernas del conductor, o evite el libre acceso a los elementos requeridos en caso de emergen-cia, o evite la salida libre y rápida de cualquier persona de la cabina o compartimiento del conductor.
(4) **Bienes en los automotores.** No se podrá con-ducir un vehículo que transporte personas y bienes a menos que dichos bienes estén acomodados de manera tal que se asegure que: (i) El conductor goce de libertad absoluta de movimiento para poder conducir el vehículo adecuadamente; (ii) el camino hacia las

salidas se encuentre libre de toda obstrucción para toda persona; y (iii) los pasajeros y demás personas se encuentren ade-cuadamente protegidos contra lesiones que puedan resultar del desplazamiento o caída de dichos objetos.
(5) **Cantidad máxima de pasajeros en automo-tores.** No se podrá conducir un automotor si la cantidad total de pasajeros excede el número de asientos según lo permitido en §398.5(f) cuando ese artículo entre en vigencia. Todos los pasajeros transportados en ese vehículo deberán permanecer sentados mientras el automotor se encuentre en movimiento.
(h) **Paradas para descansar y comer.** Toda empresas de autotransporte deberá proporcionar para-das razonables para descansar, como mínimo, una vez entre paradas para comer. Las paradas para comer deberán realizarse a intervalos que no excedan las seis horas, y no podrán durar menos de 30 minutos.
(i) **Tipos de automotores que pueden transpor-tar trabajadores migratorios.** Solamente los sigu-ientes tipos de automotores podrán transportar trabajadores: un ómnibus, un camión sin remolque aco-plado, o un semirremolque acoplado a un camión tractor en tanto no haya ningún otro remolque acoplado al semirremolque. No se podrán utilizarán furgones cer-rados sin ventanillas o medios que aseguren la ventilación.
(j) **Limitación para la distancia de viaje en camiones.** Cuando se traslade trabajadores migrato-rios en cualquier camión por una distancia superior a las 960 Km. (600 millas), el camión deberá detenerse por un período no inferior a las ocho horas consecutivas ya sea antes o al completar el viaje de 960 Km. (600 millas), y antes o después de completar cada tramo subsiguiente de 960 Km. (600 millas) a fin de permitir que los pasajeros y los conductores descansen.
(k) **Dispositivos de iluminación y reflectores.** No se podrá conducir ningún automotor cuando alguna de las luces o reflectores requeridos se encuentren oscu-recidos por la compuerta de cola, y cada uno de los dis-positivos de iluminación estipulados en la Sección B del Capítulo 393 del presente subtítulo deberán encenderse durante las horas de oscuridad o en cualquier momento en que no haya luz suficiente para permitir la visibil-idad de vehículos y personas sobre la carretera a 150 m (500 pies) de distancia.
(l) **Inflamación del combustible; prevención.** Ningún conductor o empleado de una empresa de autotransporte podrá: (1) Cargar combustible a un auto-motor con el motor encendido, excepto en los casos en que es necesario encender el motor para cargarle com-bustible al vehículo; (2) fumar o exponer una llama cerca de un vehículo que está cargando combustible; (3) cargar combustible a un automotor a menos que la boquilla de la manguera de combustible se encuentre en contacto permanente con el tubo de entrada del tanque de combustible; (4) permitir que alguna persona se involucre en actividades tales que pudieran ocasionar un incendio o explosión.
(m) **Combustible de reserva.** No podrá transpor-tarse en el automotor ningún tipo de aprovisionamiento de combustible para la propulsión de un automotor o para el funcionamiento de algún accesorio del mismo, excepto en uno o más tanques de combustible adecuada-mente colocados.
(n) **Conducción por parte de personas no autor-izadas.** Excepto en caso de emergencia, ningún conduc-tor podrá permitir que el automotor al que está asignado sea conducido por una persona no autorizada por la empresa de autotransporte que ejerce control sobre el mismo, para conducir ese tipo de vehículo.
(o) **Protección a los pasajeros contra condi-ciones climáticas.** No se podrá conducir un automotor que transporte pasajeros a menos que los mismos se encuentren protegidos de las inclemencias del clima, como por ejemplo, lluvia, nieve, o nevisca, mediante la utilización de los dispositivos superiores o de protección requeridos por §398.5(f).
(p) **Vehículos sin vigilancia; precauciones.** El conductor no podrá dejar el automotor solo hasta tanto el freno de estacionamiento haya quedado colocado de manera segura, se hayan bloqueado las ruedas, y se hayan tomado todas las precauciones necesarias para evitar el movimiento de ese vehículo.
(q) **Cruces de ferrocarril a nivel, requisito de detención del vehículo, advertencia en la parte posterior del vehículo.** Todo automotor deberá deten-erse por completo, al aproximarse a un cruce de ferro-carril a nivel, a una distancia inferior a 50 pies, y supe-rior a 15 pies de la vía más cercana de ese cruce a nivel, y no podrá avanzar hasta no haber tomado las precau-ciones debidas para asegurarse de que no se aproxima ningún tren. Sin embargo, no es necesario detener com-pletamente el automotor cuando se trata de:
(1) Un cruce de tranvía dentro de un distrito comer-cial o residencial de una municipalidad;
(2) Un cruce de ferrocarril a nivel en el cual un oficial de policía o una señal de control de tráfico (que no sea una señal de ferrocarril intermitente) dirijan el tráfico para que siga avanzando;
(3) Un cruce de ferrocarril a nivel abandonado o des-vinculado que se encuentra claramente identificado como tal por la autoridad estatal correspondiente, o bajo su consentimiento, cuando esa identificación puede leerse desde la ubicación del conductor.
Todos esos automotores llevarán un rótulo en la parte posterior que diga “Este vehículo se detiene en los cruces de ferrocarril”.

§398.5 Piezas y accesorios necesarios para un fun-cionamiento seguro.

(a) **Cumplimiento.** Toda empresa de autotrans-porte y sus funcionarios, agentes, conductores, repre-sentantes y empleados involucrados directamente en la instalación y el mantenimiento de los equipos y acceso-rios deberá cumplir con los requisitos y disposiciones del presente capítulo y ser versado en ellos. Asimismo, nin-guna empresa de autotransporte podrá hacer circular o permitir la circulación de un automotor a menos que el mismo esté equipado de acuerdo con esos requisitos y disposiciones.
(b) **Dispositivos de iluminación.** Todo automotor deberá estar equipado con los dispositivos de ilumi-nación y reflectores requeridos por la Sección B del Capítulo 393 del presente subtítulo.
(c) **Frenos.** Todo automotor deberá estar equipado con frenos según lo dispuesto por la Sección C del Capítulo 393 del presente subtítulo, con excepción de lo estipulado en §393.44 del presente subtítulo, y deberá satisfacer los requisitos relacionados con el rendimiento de los frenos que se detallan en la misma.
(d) **Dispositivos de acoplamiento; montaje y bloqueo de la quinta rueda.** La mitad inferior de toda quinta rueda montada en un camión tractor o plataforma rodante deberá estar firmemente fijada al marco correspondiente con pernos en forma de U del tamaño adecuado, ajustada, o por otros medios que ofrezcan como mínimo el mismo grado de seguridad. Esos pernos en forma de U no deberán ser de una estructura soldada. La instalación se deberá realizar de manera tal que no ocasione fracturas, combaduras o deformaciones del marco. Se deberán proveer los medios adecuados para evitar el movimiento de la mitad infe-rior de la quinta rueda en el marco al cual está fijada. La mitad superior de la quinta rueda deberá ajustarse al automotor respetando como mínimo la seguridad requerida para ajustar la mitad inferior a un camión tractor o plataforma rodante. Se deberán proveer medios de bloqueo para cada mecanismo de quinta rueda incluyendo adaptadores, en caso de utilizarse, de manera tal que la mitad superior e inferior sólo puedan separarse mediante una liberación manual. Se entenderá que un mecanismo de liberación operado por el conductor desde la cabina cumple con el presente req-uisito. En el caso de las quintas ruedas diseñadas y construidas para que sea posible separarlas con facil-idad, los dispositivos de bloqueo de la quinta rueda se aplicarán automáticamente al acoplado de todo automo-tor cuya fecha de fabricación sea posterior al 31 de dici-embre de 1952.
(e) **Neumáticos.** Todo automotor deberá estar equi-pado con neumáticos que posean la capacidad adecuada para soportar su peso bruto. Ningún automotor podrá circular con neumáticos que se encuentren gastados de manera tal que el tejido de la banda de rodamiento quede expuesto o que posea algún otro defecto que pueda ocasionar una falla. Ningún vehículo que trans-porta pasajeros podrá circular con neumáticos sin huel-las en la banda de rodamiento que

tiene contacto con la superficie del camino. Ningún vehículo que transporte pasajeros podrá circular con neumáticos en las ruedas delanteras cuyas huellas hayan sido nuevamente dibu-jadas, o sean recapados, o posean la superficie nueva.
(f) **Compartimiento de pasajeros.** Todo automo-tor que transporte pasajeros, diferente a un ómnibus, deberá contar con un compartimiento de pasajeros que cumpla con los siguientes requisitos:
(1) **Pisos.** Un piso sustancialmente suave, sin obstrucciones que sobresalgan más de dos pulgadas, con excepción de aquellas que son necesarias para asegurar los asientos u otros dispositivos al piso; tampoco podrá tener rajaduras o agujeros.
(2) **Laterales.** Las paredes laterales y extremos deberán tener como mínimo una altura de 1,5 m (60 pulgadas) por encima del piso, adosando los paneles laterales a la estructura permanente de la carrocería de ser necesario. Se considerará que una carrocería de varal cumple con el presente requisito solamente si todos los espacios de seis pulgadas o más, entre el varal se encuentran adecuadamente cerrados para evitar que los pasajeros se caigan del vehículo.
(3) **Clavos, tornillos, astillas.** El piso e interior de los laterales y extremos del espacio destinado al trans-porte de pasajeros deberá estar libre de clavos, tornillos y astillas que sobresalgan hacia adentro, así como de otros objetos que sobresalgan y puedan dañar a los pasajeros o a su vestimenta.
(4) **Asientos.** A partir del 1 de Noviembre de 1957, inclusive, deberá proporcionarse un asiento para cada trabajador que se transporta. Los asientos cumplirán con los siguientes requisitos: Deberán estar unidos firmemente al vehículo durante el período en que dure el transporte; a una distancia superior a 40,6 cm (16 pulgadas) e inferior a 48 cm (19 pulgadas) por encima del piso, con una profundidad mínima de 33 cm (13 pul-gadas), equipados con respaldos que alcancen una altura de cómo mínimo 91 cm (36 pulgadas) por encima del piso, con un espacio de 60 cm (24 pulgadas) entre los respaldos o entre los bordes de los asientos opuestos cuando se encuentren enfrentados. Deberán estar dis-eñados para proporcionar, como mínimo, 45,7 cm (18 pulgadas) de asiento para cada pasajero; sin rajaduras de más de 5 cm (2 pulgadas) de ancho, y en caso de que sean de madera, las superficies expuestas deberán estar cepilladas o lijadas y libres de astillas.
(5) **Protección contra condiciones climáticas.** Cada vez que sea necesario proteger a los pasajeros de las inclemencias del cima, el automotor deberá estar equipado con un techo que se encuentre a un distancia no inferior a 2 m (80 pulgadas)del piso y con elementos para cerrar los laterales y extremos del compartimiento de transporte pasajeros. Las lonas u otros dispositivos similares desmontables para protegerse de las condi-ciones climáticas deberán estar asegurados en su lugar.
(6) **Salida.** Deberán proporcionarse los medios adec-uados de ingreso y egreso hacia y desde el espacio desti-nado para los pasajeros en la parte trasera o lateral derecho del vehículo. Esos medios de ingreso y egreso deberán tener como mínimo 45,7 cm (18 pulgadas) de ancho. El techo y el espacio libre deberá tener como mínimo 1,5 m (60 pulgadas) de altura, o deberá tener la misma altura que la pared lateral del espacio destinado para pasajeros en caso de que fuera inferior a las 1,5 m (60 pulgadas). La parte inferior deberá estar en el piso del espacio destinado para los pasajeros.
(7) **Entradas y puertas.** Deberán proporcionarse entradas y puertas para cerrar los medios de ingreso y egreso, y cada una de esas entradas o puertas deberá estar equipada con al menos un pestillo u otro disposi-tivo de cierre de esa estructura a fin de mantener la entrada o puerta cerrada y segura durante el período de transporte. Asimismo deberán funcionar sin necesidad de emplear herramientas.
(8) **Escaleras o escalones.** Toda vez que sea nece-sario, se utilizarán escaleras o escalones a los fines del ingreso o egreso. El espacio vertical máximo entre peldaños no podrá superar las 12 pulgadas, excepto cuando el vehículo está vacío, en cuyo caso el escalón más bajo no podrá estar a una distancia superior a las 45,7 cm (18 pulgadas).
(9) **Agarraderas.** Deberán proporcionarse agarrad-eras o dispositivos similares a los fines de permitir el ingreso y egreso sin riesgo para los pasajeros.
(10) **Salida de emergencia.** Todo vehículo que ten-gan techos adosados en forma permanente contará, como mínimo, con una salida de emergencia que posea una entrada o puerta, pestillo y agarradera tal como se establece en los párrafos (f)(7) y (9) del presente artículo, y ubicada en un lateral o en la parte trasera cuando no esté equipado con la salida descripta en el párrafo (f)(6) del presente artículo.
(11) **Comunicación con el conductor.** Deberán proporcionarse los medios para permitir la comuni-cación entre los pasajeros y el conductor. Esos medios podrán incluir teléfonos, tubos para hablar, timbres, cuerdas de halar, u otros medios mecánicos o eléctricos.
(g) **Protección del frío.** Todo automotor deberá contar con un medio seguro para proteger a los pasa-jeros del frío o de exposición indebida, pero bajo ninguna circunstancia se podrán utilizar los siguientes tipos de calefacción:
(1) **Calefactores mediante gases de escape.** Todo tipo de calefactor por gases de escape en los cuales los gases que libera el motor son conducidos dentro, o a través de, un espacio ocupado por personas, o todo tipo de calefactor que conduce el aire del motor hacia alguno de esos espacios.
(2) **Calefactores de llama no encapsulada.** Todo tipo de calefactor que utiliza una llama que no está com-pletamente encapsulada.
(3) **Calefactores que permiten la filtración de combustible.** Todo tipo de calefactor de cuyo quemador puede haber un derrame o filtración de combustible al inclinarse o volcar el vehículo en el cual está montado.
(4) **Calefactores que permiten la contami-nación del aire.** Todo calefactor que toma aire, ya sea caliente o para calentarlo, del compartimiento del motor o del contacto directo con cualquier parte del sistema de escape; o todo calefactor que toma el aire del exterior el cual es transportado a través del compartimiento del motor, a menos que esos conductos hayan sido fabrica-dos y estén instalados de manera tal que no permitan que los gases de escape o del compartimiento del motor contaminen el aire así transportado.
(5) Todo calefactor que no se encuentre firmemente sujetado al vehículo.

§398.6 Horas de servicio de los conductores: Tiempo máximo de conducción.

Ninguna persona deberá conducir, ni ninguna empresa de autotransporte deberá permitir o solicitar a un conductor empleado o contratado que conduzca o preste servicio durante más de 10 horas en total (excluy-endo las paradas para descansar y para comer) en todo período de 24 horas consecutivas a menos que se le ofrezca a ese conductor 8 horas consecutivas de des-canso inmediatamente posteriores a las 10 horas totales de conducción. El término “24 horas consecutivas” tal como se emplea en el presente capítulo significa todo período que comienza en el momento en que el conduc-tor se presenta para prestar servicio.

§398.7 Inspección y mantenimiento de los auto-motores.

Toda empresa de autotransporte deberá inspeccio-nar y mantener sistemáticamente todos los automo-tores y sus accesorios que se encuentren bajo su control o hacer que los mismos sean sistemáticamente manteni-dos, para asegurarse de que esos automotores y acceso-rios se encuentren en condiciones seguras y adecuadas de funcionamiento.

§398.8 Inspección administrativa de los vehículos automotores en circulación

(a) Personal de la Administración autorizado a real-izar inspecciones. Todas las personas designadas como Agentes Especiales de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, según se detalla en el Apéndice B del Título III del presente libro, están autorizadas a realizar inspecciones de los vehículos en circulación de las empresas de autotrans-porte.
(b) **Informe de inspección establecido.** Se deberá utilizar el formulario MCS 63, Verificación de Cum-plimiento del Equipo del Conductor, para registrar las conclusiones sobre automotores seleccionados para una inspección final realizada por los empleados autoriza-dos por la Administración.
(c) **Automotores declarados "fuera de servicio".** (1) Los Empleados Autorizados por la Administración declararán e identificarán como "fuera de servicio" a todo aquel automotor que, en virtud de su estado mecánico o de carga, su funcionamiento resulta peli-groso en la medida que pueda ocasionar un accidente o tener una avería. Deberá utilizarse un autoadhesivo que diga "Vehículo fuera de servicio", formulario MCS 64, para identificar a los vehículos "fuera de servicio".
(2) Ninguna empresa de autotransporte podrá solici-tar o permitir que una persona haga circular, ni nin-guna persona podrá hacer circular, un vehículo automotor declarado e identificado como "fuera de ser-vicio" hasta que no se hayan completado satisfactoria-mente todas las reparaciones requeridas por la "notificación de fuera de servicio"en el formulario MCS 63. El término circular según se emplea en el pre-sente artículo deberá incluir la acción de remolcar el vehículo, con excepción de los vehículos identificados como "fuera de servicio" los cuales pueden ser remolca-dos por un vehículo que utilice una grúa o un montac-arga siempre que la combinación de vehículos compuesta por el vehículo de remolque d emergencia y el vehículo "fuera de servicio" cumpla con los requisitos de rendimiento estipulados en §393.52.
(3) Ninguna persona podrá quitar el autoadhesivo de "Vehículo fuera de servicio" de un automotor antes de que se le realicen todas las reparaciones requeridas por la "notificación de fuera de servicio" en el formulario MCS 63.
(4) Toda persona que complete las reparaciones requeridas por la "notificación de fuera de servicio" fir-mará la "Certificación de Reparación" de acuerdo con los términos establecidos en el formulario MCS 63, colo-cando el nombre de su negocio o taller y la fecha y hora en que se completaron las reparaciones. En el caso de que el conductor sea la persona que realiza las repara-ciones requeridas, será él quien firme y complete el "Certificado de Reparación".
(d) **Disposición de la empresa de autotrans-porte con respecto al formulario MCS 63.** (1) Las empresas de autotransporte deberán analizar con cuidado los formularios MCS 63 y deberán subsanar todas y cada una de las infracciones o defectos mecáni-cos que en él se indiquen. En caso de que se demuestre que los conductores no cumplen con las Reglamenta-ciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, la empresa de autotransporte deberá llevar a cabo las medidas correctivas adecuadas.
(2) Las empresas de autotransporte deberán comple-tar la "Certificación de la Empresa de Autotransporte sobre Medidas Implementadas" en el formulario MCS 63, de acuerdo con los términos establecidos en el mismo. Las empresas de autotransporte deberán enviar los formularios MCS63 a la dirección indicada en esos formularios dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de inspección del vehículo.

CAPÍTULO 399 — NORMAS PARA LA SEGURIDAD Y SALUD DE LOS EMPLEADOS

Secciones A — K [Reservado]

Sección L — Requisitos que deben cumplir los escalones, agarraderas y plataformas de los automotores comerciales

§399.201 Objetivo y alcance.
§399.203 Campo de aplicación.
§399.205 Definiciones.
§399.207 Requisitos para el acceso a camiones y camions tractores.
§399.209 Procedimientos de prueba.
§399.211 Mantenimiento.

NORMAS APLICABLES: 49 Cód. de EE.UU 31502; y 49 CRF 1.73.

Sección A — K [Reservado]

Sección L — Requisitos que deben cumplir los escalones, agarraderas y plataformas de los automotores comerciales

§399.201 Objetivo y alcance.

La presente sección establece los requisitos aplica-bles a los escalones, las agarraderas y plataformas de los automotores comerciales. Estos requisitos tienen como finalidad mejorar la seguridad de los empleados de las empresas de autotransporte.

§399.203 Campo de aplicación.

La presente sección se aplica a todos los camiones y camiones tractores que poseen una configuración de corte vertical alto con cabina sobre el motor (COE),

para el ingreso, egreso y acceso a la parte trasera de la cab-ina, fabricados a partir del 1 de Septiembre de 1982.

[44 RF 43732, jul. 26, 1979, según enmienda 46 RF 56799, nov. 19, 1981]

§399.205 Definiciones.

Cabina sobre el motor (COE) — Un camión o cam-ión tractor que posee todo el motor, o bien una parte delantera del mismo, debajo de la cabina.
COE - Corte vertical alto — Cabina sobre el motor (COE) que posee el escalón del umbral de la puerta por encima de la altura de los neumáticos delanteros.
Placa o plataforma — Superficie horizontal dis-eñada para que una persona pueda pararse con estabil-idad para realizar trabajos por ej., de conexión y desconexión de las líneas de aire y eléctricas, permitién-dole acceder a los equipos o maquinarias de montaje permanente, o bien, para necesidades similares.
Escalón del umbral de la puerta — Todo escalón que generalmente al cerrar la puerta de la cabina queda protegido de elementos.
Agarre periférico efectivo — Toda superficie moldeada, sin bordes filosos, de la cual una persona puede asirse de manera segura.
Agarre de dedos — Superficie de agarre que per-mite a la persona un contacto restringido a los segmen-tos 1 y/ó 2 de los dedos solamente, o que limita el cierre envolvente del segmento 1 del dedo con la palma de la mano a 90 grados, tal como se muestra en la Ilus-tración I.

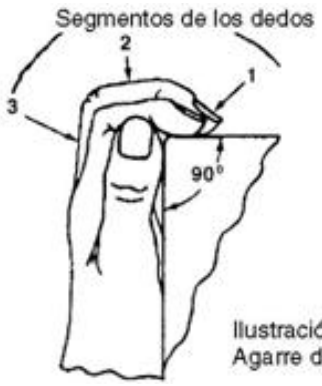


Ilustración I
Agarre de dedos

Agarre completo — Superficie de agarre que per-mite a la persona un contacto con los segmentos 2 y 3 de los dedos y que ofrece espacio para que el segmento 1 del dedo se doble hacia la palma de la mano, más allá de la restricción de superficie de 90 grados que se muestra en la Ilustración I. El agarre no requiere de un contacto entre los dedos y el pulgar. Por ejemplo, la posición de la mano que se muestra en la Ilustración II reúne las condiciones de un agarre completo.

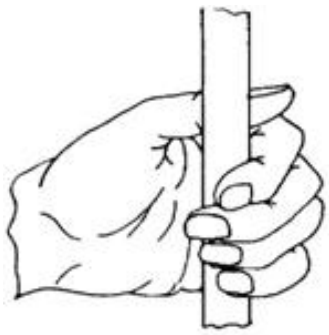


Ilustración II
Agarre completo

Terreno — La superficie horizontal plana sobre la cual descansan los neumáticos de un automotor.
Agarradera — Aquella que reúne las condiciones que permiten un agarre completo si la persona puede encontrar la posición de su mano sobre la agarradera que le permita tomarse más que con los dedos.
Huella de la mano — El área de superficie que toma contacto con la mano al asirse de una agarradera. El tamaño de este área equivale al ancho de la mano a través del metacarpo y la mitad de la circunferencia de la agarradera. La medida normal de la mano de una persona es de 88,9 milímetros (3,5 pulgadas).
Persona — Todo individuo comprendido dentro del 5° percentil femenino adulto y el 95° percentil mascu-lino adulto de las medidas antropométricas que se describen en el Estudio de Investigación de la Salud de 1962, “Peso, Altura y Dimensiones Corporales Selec-cionadas de los Adultos, Estados Unidos 1960-1962”, que se incorpora por referencia. Corresponde a la publi-cación No. 1000-Serie 11, No. 8 del Servicio de Salud Pública, que se encuentra a la venta en el Ministerio de Comercio de los EE.UU., Servicio Nacional de Infor-mación Técnica (NTIS), 5285 Port Royal Road, Spring-field, Virginia 22161. Al realizar el pedido, utilice el No. de acceso NTIS PB 267174. También se encuentra dis-ponible para su inspección en la Oficina de la Biblioteca del Registro Federal, Sala 8301, 1100 L Street, NW, Washington, D.C. 20408. El Director del Registro Fed-eral aprobó la presente incorporación por referencia el 17 de julio de 1979. Estos materiales se incorporan tal como existen a la fecha de la aprobación, y toda notifi-cación de cambio en los mismos será publicada en el *Registro Federal*.
Material antideslizante — Cualquier material dis-eñado para minimizar la acumulación de grasa, hielo, barro y otros desechos y asegurar la protección contra un deslizamiento accidental.

§399.207 Requisitos para el acceso a camiones y camiones tractores.

(a) **Norma general.** Toda persona que ingrese o salga de la cabina, o que acceda a la parte trasera de un camión o camión tractor COE de corte vertical alto, deberá contar con una cantidad suficiente de escalones y agarraderas y/o plataformas que le permitan tener como mínimo 3 de sus extremidades en contacto con el camión o camión tractor en todo momento. La presente disposición se aplica tanto a las posiciones intermedias como a la transición entre posiciones intermedias. Para permitir cambios en la secuencia de movimientos de ascenso, el diseño del escalón deberá incluir, como mín-imo, un escalón intermedio del tamaño suficiente para permitir la colocación de ambos pies. **Excepción.** En el caso de que se acceda desde el suelo a las conexiones necesarias para acoplar o desacoplar un camión tractor de un remolque, no será necesario ningún tipo de escalón, agarradera o plataforma para acceder a la parte trasera de la cabina.

(b) **Requisitos de rendimiento.** Todo camión o camión tractor COE de corte vertical alto deberá estar equipado, en cada lateral del vehículo donde se encuentra un asiento, con la cantidad suficiente de escalones y agarraderas que le permitan cumplir con los requisitos del párrafo (a) del presente artículo y con los requisitos de rendimiento:

(1) **Altura vertical.** Todas las mediciones de altura vertical deberán tomarse desde el nivel del suelo con el vehículo descargado.

(2) **Distancia entre escalones.** La distancia entre escalones, hasta el escalón del umbral de la puerta e incluyendo el mismo, deberá proporcionar a toda persona una posición estable de descanso en la cual pueda mantenerse sin mover el cuerpo y ejerciendo una fuerza de brazos que no supere el 35 por ciento de su peso corporal cada vez que se toma de la agarradera durante todas las etapas de la entrada y salida. El presente cri-terio se aplica tanto a posiciones intermedias como a la transición entre posiciones intermedias por encima del nivel del suelo.

(i) Cuando el suelo brinda a la persona un apoyo para el pie durante la entrada, o bien es el último paso en la secuencia durante la salida, y el escalón se encuentra a 508 milímetros (20 pulgadas) o más sobre el suelo, para alcanzar la posición estable de descanso, la persona deberá utilizar ambas manos y tomarse de la(s) agar-radera(s), ejerciendo una fuerza con el brazo que no supere el 35 por ciento de su peso corporal por cada vez que se agarre.

(ii) La altura vertical del primer paso no debe superar los 609 milímetros (24 pulgadas) del nivel del suelo.

(3) **Estructura.** Cada escalón o plataforma deberá tener un diseño que la haga resistente a los deslizamientos, minimizando la acumulación de materi-ales ajenos. Cada vez que resulte posible, deberá uti-lizarse un material auto-limpiante.

(4) **Colocación de los pies.** La profundidad y el espacio libre del escalón y el ancho del mismo necesarios para que una persona se incorpore durante el proceso de ascenso, se definen utilizando un disco con un diámetro mínimo de 127 milímetros (5 pulgadas) según se mues-tra en la Ilustración III.

(i) **Colocación de un solo pie.** El disco deberá adaptarse al ancho del peldaño, o en un receso del escalón, sin que nada sobresalga.

(ii) **Colocación de ambos pies.** Dos discos deberán adaptarse al ancho del peldaño, o en un receso del escalón, sin que nada sobresalga.

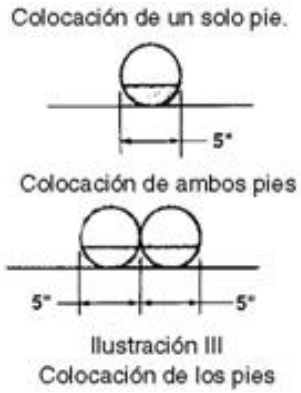


Ilustración III
Colocación de los pies

Nota: El disco de 127 milímetros (5 pulgadas) solo tiene por finalidad evaluar los requisitos mínimos de profundidad y ancho. No es necesario que el escalón retenga el disco durante el des-canso.

(5) **Resistencia del escalón.** Cada escalón deberá soportar un peso estático vertical mínimo de 204 Kg. (450 libras), distribuidos de modo uniforme sobre cualquier incremento de 127 milímetros (5 pulgadas) en el ancho del escalón.

(6) **Ubicación de la agarradera.** Deberá colocarse una agarradera al alcance de cualquier persona que entra o salga del vehículo.

(7) **Especificaciones del montaje exterior para las agarraderas.** Cada agarradera, unida al exterior del vehículo, deberá tener un espacio libre mínimo de 38 milímetros (1,5 pulgadas) entre la agarradera y la superficie a la cual está unida para la distancia entre sus puntos de montaje.

(8) **Tamaño y forma de la agarradera.** Toda agar-radera deberá estar libre de bordes filosos (radio mín-imo de 1 milímetro [0,04 pulgadas]) y tendrá una longitud de agarre periférico efectivo que permita un agarre completo.

(9) **Resistencia de la agarradera.** Cada agarrad-era deberá soportar una carga estática horizontal mín-ima de 114 Kg. (250 libras), distribuidos de modo uniforme sobre el área de la huella de la mano y aplica-dos fuera de la superficie de montaje.

(10) **Plataformas.** Las plataformas deberán estar ubicadas en la parte trasera de un camión tractor, según sea necesario para acoplar o desacoplar conexiones de aire y/o eléctricas.

(11) **Resistencia de las plataformas.** Cada plataforma deberá soportar una carga estática horizon-tal mínima de 205 Kg. (450 libras) distribuidos de man-era uniforme sobre un diámetro de disco de 127 milímetros (5 pulgadas).

§399.209 Procedimientos de prueba.

(a) La fuerza ejercida sobre una agarradera se medirá con una escala manual de resorte, o con un transductor de fuerza que pueda fijarse al vehículo y rote libremente a fin de alinearse con la posición de la mano de una persona.

(b) Será posible evaluar el agarre de la mano medi-ante la observación de la fuerza de la mano de cualquier individuo que responda a la definición de "persona", según §399.205 de la presente sección.

§399.211 Mantenimiento.

Todos los escalones, agarraderas y/o plataformas requeridas por esta sección deberán ser mantenidas de manera adecuada para cumplir con su función

prevista.

Apéndice A — [Eliminado y reservado.]

Apéndice B — Agentes Especiales

Advertencia: Este apéndice se refiere sólo a la autori-dad federal para aplicar y hacer cumplir las reglament-aciones estipuladas en este subtítulo. En su forma actual, no tiene aplicación alguna para los Estados y las autoridades estatales no deberán adoptar estipulación alguna de estas reglamentaciones, como condición de idoneidad, para emitir los permisos establecidos en el Cap. 350 de este título.

1. *Autorización* Se autoriza a todas las personas des-ignadas como agentes especiales de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte, (la "Administración"), a ingresar, inspeccionar y examinar todas y cada una de las tierras, edificios y equipos de las empresas de autotransporte y a otras personas, conforme a la Ley de Comercio Interestatal (ICA), a la Ley del Ministerio de Transporte de los EE.UU. y a otras leyes relacionadas; se las autoriza asi-mismo a inspeccionar y copiar todas y cada una de las cuentas, libros, registros, memorandos, correspondencia y otros documentos de esas empresas de autotransporte y otras personas.

2. *Cumplimiento*. Las empresas de autotransporte y otras personas sujetas a estas leyes deberán presentar sus cuentas, libros, registros, memorandos, correspon-dencia y otros documentos para que se inspeccionen y copien, y deberán permitir que sus tierras, edificios y equipos se inspeccionen e investiguen cuando cualquier agente especial de la Administración así lo requiera y presente una credencial de la Administración que lo identifique como tal.

3. *Definición de agente especial.* Los agentes espe-ciales son empleados de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA), quienes se identifican mediante credenciales emitidas por la FMCSA, que los autoriza a exigir el cumplimiento de las reglamentaciones, conforme se establece en 42 Cód. de EE.UU. 4917, y a ejercer la autoridad de la Secretaría de Transporte, según 49 Cód. de EE.UU. 113, títulos 5, 51, 57, 131-149, 311, 313 y 315 y otros estatutos, según delegación conferida a la FMCSA conforme al 49 CRF 1.73 y las reglamenta-ciones emitidas por fuerza de ley de esos estatutos. Se autoriza a los agentes especiales a inspeccionar y copiar los registros y a inspeccionar e investigar tierras, edifi-cios y equipos en la forma y con el alcance establecido por ley.

4. *Fax de la Credencial de la Administración:*

MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LOS EE.UU. DE AMÉRICA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE SEGURIDAD PARA LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE

Se certifica que _____, cuya fotografía y firma aparecen en la presente, se encuentra debidamente acredi-tado(a) como _____ con autorización para ingre-sar, inspeccionar e investigar tierras, edificios y equipos, e inspeccionar y copiar registros y documentos del transportista y otras personas, en cumplimiento de sus funciones según la Ley del Ministerio de Transporte, leyes relacionadas y reglamenta-ciones del Ministerio.

Por disposición de la Secretaría

_____
(Autoridad certificante)

_____

(Portador)

(49 Cód. de EE.UU. 504, 5121, 14122, 31502 y 31503; y 49 CRF 1.73)

Apéndice C — [Eliminado y reservado.]

Apéndice D — [Eliminado y reservado.]

Apéndice E — [Eliminado y reservado.]

Apéndice F del Subtítulo B—Zonas Comerciales

ZONAS COMERCIALES

Nota: El texto contenido en estas definiciones es idéntico al que figura en 49 CRF Cap. 1048, revisado al 1° de octubre de 1975, cuya impresión ya no se encuentra disponible.

Zonas comerciales

Art.
1 Nueva York, N.Y.
2 Chicago, Ill.
3 St. Louis, Mo.- St. Louis Este, Ill.
4 Washington, D.C.
5 Los Ángeles, CA., y municipalidades adyacentes y contiguas

6 Filadelfia, Pa.
7 Cincinnati, Ohio
8 Ciudad de Kansas, Mo. – Ciudad de Kansas, Kans.
9 Boston, Mass.
10 Davenport, Iowa, Rock Island y Moline, Ill.
11 Zonas comerciales de las municipalidades de Nueva Jersey, dentro de los 8 Km. (5 millas) de Nueva York, NY.
12 Zonas comerciales de las municipalidades de los Condados de Westchester y Nassau, NY.
13 Tucson, Ariz.
14 Albuquerque, N. Méx.
18 Ravenswood, W. Va.
19 Lake Charles, La.
20 Syracuse, N.Y.
21 Baltimore, Md.
22 Cleveland, Ohio
23 Detroit, Mich.
24 Seattle, Wash.
25 Albany, N.Y.
26 Minneapolis-St. Paul, Minn.
27 Nueva Orleans, La.
28 Pittsburgh, Pa.
29 Portland, Oreg.
30 Vancouver, Wash.
31 Charleston, C.S.
32 Charleston, W.Va.
33 Memphis, Tenn.
34 Houston, Tex.
35 Pueblo, Colo.
36 Warren, Ohio
37 Louisville, Ky.
38 Sioux City, Iowa
39 Beaumont, Tex.
40 Gobierno Metropolitano de Nashville y Condado de Davidson, Tenn.
41 Ciudad Consolidada de Indianápolis, Ind.
42 Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky
43 Definiciones
44 Zonas comerciales determinadas en general, con excep-ciones.
45 Distancias de control y datos poblacionales

Art. 1 Nueva York, NY

(a) La aplicación del Art. 372.241 sobre las zonas comerciales determinadas en general, con excepciones, se extiende por el presente a Nueva York, NY.
(b) La exención prevista en el Art. 203 (b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal, sobre el transporte real-izado por automotor dentro del comercio interestatal o exterior, que circula enteramente dentro del área cuyos límites se definen en el párrafo (a) de este artículo, se elimina por el presente en todo lo relacionado con ese transporte, a excepción de:
(1) El transporte que se desarrolla enteramente den-tro del siguiente territorio: El área comprendida dentro de los límites corporativos de las ciudades de Nueva York, Yonkers, Mount Vermon, North Pelham, Pelham, Pelham Manor, Great Neck Estates, Floral Park y Val-ley Stream, N.Y. y Englewood. N.J., el área comprendida dentro de los límites del distrito de Alpine, Tenafly, Englewood Cliffs, Leonia, Fort Lee, Edgewater, Cliffside Park, Fairview, Palisades Park y Ridgefield, el Condado Bergen, N.J y esa parte del Condado de Hudson, N.J., al este de la Bahía Newark y el Río Hackensack;
(2) El transporte que se realiza en relación a un embarque que ha tenido, o tendrá, un movimiento ulte-rior por transporte fluvial y que se desarrolla entera-mente entre los puntos nombrados en el subpárrafo (1) de este párrafo, por un lado y, por el otro, aquellos pun-tos localizados en Newark y Elizabeth, N.J., que se iden-tifican como sigue: Todos los puntos localizados en el área comprendida dentro de los límites corporativos de las ciudades de Newark y Elizabeth, N.J., oeste de la Bahía de Newark y limitado al sur, por la línea principal del Ferrocarril Central de Nueva Jersey; al oeste, por el Ramal Newark y Elizabeth de la Compañía Central Fer-roviaria de Nueva Jersey y al norte, por el límite propiedad de la Empresa Central de Transporte Penn.
(3) El transporte por ferrocarril que se realiza en rel-ación a un embarque, enteramente entre los puntos comprendidos en el subpárrafo (1) de este párrafo, por un lado y, por el otro,
(a) Esas porciones de Kearny, N.J., dentro del área comprendida al norte, por la línea principal del Ramal Jersey City de la Empresa Central de Transporte Penn; al sur y al este, por Fish House Rd. y Pennsylvania Ave., y al oeste, por la línea propiedad de la Empresa Central de Transporte Penn, Terminal trenes de carga.
(b)(i) La porción de Newark, N.J., dentro del área comprendida al norte, por South Street y Delancey Street; al este, por Doremus Avenue; al sur, por la servi-dumbre de paso de carga de la Empresa Central de Transporte Penn (Waverly Yark, Newark, N.J., hasta Greeville Piers, Ciudad de Jersey, N.J., línea), y al oeste, por el depósito de producción de la Empresa Central de Transporte Penn en Hunter Street, y
(ii) La porción de Newark, N.J., dentro del área com-prendida al norte, por Poinier Street; al este, por Broad St.; al sur, por la servidumbre de paso de pasajeros de la línea principal de la Empresa Central de Transporte Penn, y al oeste, por Frelinghuysen Avenue.
(c) La porción de Port Reading, N.J., dentro del área comprendida al este por Arthur Kill; al sur, por la servi-dumbre de paso de Reading Co.; al oeste, por Cliff Rd. y al norte, por Woodbridge-Carteret Rd., y
(d) La porción de Elizabeth, N.J., dentro del área comprendida por una línea que se extiende desde New-ark Bay hacia el oeste, recorriendo la calle Trumbull St. hacia su intersección con Division Street; desde allí, hacia el norte por Trumbull St. hasta su intersección con East North Ave.; desde allí, hacia el este por East North Ave. hasta su intersección con New Jersey Turn-pike; desde allí, a lo largo de la Autopista New Jersey Turnpike hasta Elizabeth Channel; desde allí, con dirección este, recorriendo Elizabeth Channel hasta Newark Bay; desde allí, recorriendo la costa oeste de Newark Bay hacia el lugar de inicio.

Art. 2 Chicago, Ill.

La zona adyacente a Chicago Ill, y comercialmente, una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona, se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
El área comprendida dentro de los límites corporati-vos de Chicago, Evanston, Oak Park, Cicero, Berwyn, River Forest, Willow Springs, Bridgeview, Hickory Hills, Worth, Homewood y Lansing, Ill.; el área comprendida dentro de los límites de los distritos de Niles, Maine, Leyden, Norwood Park, Proviso, Lyons, Riverside, Stickeny, Worth, Calumet, Bremen y Thornton, Condado de Cook, Ill.; el área que comprende esa parte del distrito de Lemont, Condado de Cool y esa parte del distrito de Downers Grove, Condado de Du Page, Ill., limitada por una línea que nace en la intersección de la avenida Archer y los límites corporativos del sur de Wil-low Springs, Ill., que se extiende en dirección suroeste a lo largo de la avenida Archer, hasta su cruce con Chi-cago Joliet Rd. (Autopista Sag. Lemont); desde allí en dirección oeste, a lo largo de Chicago Joliet Rd. hasta su cruce con Walker Rd.; desde allí, directamente hacia el norte, a lo largo de una línea imaginaria hasta la línea costera del sur de Chicago Sanitary y Ship Canal; desde allí, en dirección noreste, a lo largo de esa línea costera hasta los límites corporativos de Willow Springs, incluy-endo los puntos localizados en las porciones indicadas de las autopistas especificadas, el área comprendida dentro Burr Ridge, Condado de Du Page, comprendido por una línea que comienza en la intersección de County Line Rd.y Frontage Rd.; desde allí, en dirección suroeste a lo largo de Frontage Rd. hasta su intersección con Garfield St.; desde allí, hacia el norte a lo largo de la calle Garfield hacia su cruce con la calle 74 (74th St.); desde allí, hacia el oeste a lo largo de una línea imagi-naria, hasta el cruce de las calles 74th y Grant St.; desde allí, hacia el sur a lo largo de Grant St hasta el cruce de 75th St.; desde allí, hacia el oeste a lo largo de la calle 75th St. hasta el cruce de Brush Hill Rd.; desde allí, hacia el sur a lo largo de Brush Hill Rd., hasta el cruce de Frontage Rd.; desde allí, al noreste a lo largo de Frontage Rd. hasta el cruce con County Line Rd. y el área comprendida dentro de los límites corporativos de Hammond, Whiting, Chicago del Este y Gary, Ind.

Art.3 St. Louis, Mo.- St. Louis Este, Ill.

(a) La zona adyacente a St. Louis, Mo.- East St. Louis, Ill, y comercialmente, una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor del comercio inter-estatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona, se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en el Art. 203(b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(1) Todos los puntos dentro de los límites corporati-vos de St. Louis, Mo.,
(2) Todos los puntos localizados en el Condado de St. Louis, Mo., dentro de una línea trazada a 0,8 Km. (0,5 millas) al sur, oeste y norte del siguiente límite: Comenzando en el puente Jefferson Barracks a través del río Mississippi y extendiéndose hacia el oeste a lo largo de la Autopista Missouri 77 hacia su unión con el desvío de la Autopista U.S. 61; desde allí, a lo largo del desvío de la Autopista U.S. 61 hacia su unión con la Autopista U.S. 66; desde allí, hacia el oeste, a lo largo de la Autopista U.S. 66 hacia su unión con Bowles Ave.; desde allí, hasta el norte, a lo largo de la avenida Bowles, real o proyectada, hacia el río Meramec; desde allí, hacia el este a lo largo de la orilla sur del río Mer-amec, hasta un punto directo al sur del límite oeste de Kirkwood; desde allí, cruzando el río Meramec hasta Kirkwood a lo largo de su límite oeste con dirección a Marshall Rd.; desde allí, hacia el oeste de Marshall Rd. hasta su unión con Treecourt Ave.; desde allí, hacia el norte a lo largo de la avenida Treecourt hacia su unión con Big Bend Rd.; desde allí, en dirección este, a lo largo del camino Big Bend, hacia el límite oeste de Kirkwook; desde allí, en dirección norte a lo largo del límite oeste de Kirkwood hacia su unión con Dougherty Ferry Rd.; desde allí, en dirección oeste a lo largo de Dougherty Ferry Rd hacia su unión con la Autopista Interestatal 244; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Auto-pista Interestatal 244 hasta su unión con Manchester Rd.; desde allí, en dirección este, recorriendo Manches-ter Rd hasta su unión con el esquina noroeste de Kirk-wood; desde allí, a lo largo de los límites oeste y norte de Kirkwood hacia el límite oeste de Huntleigh, Mo.; desde allí, a lo largo de los límites oeste y norte de Huntleigh hacia su unión con Lindbergh Boulevard; desde allí, en dirección norte recorriendo a lo largo de Lindbergh Bou-levard hasta su unión con Lackland Ave.; desde allí, en dirección oeste, a lo largo de la avenida Lackland hacia su unión con la servidumbre de paso de la Autopista Circunsferencial propuesta (Autopista Interestatal 244); desde allí, en dirección norte a lo largo de la men-cionada servidumbre de paso hacia su unión con la servidumbre de paso del Ferrocarril de Chicago, Rock Island y Pacific; desde allí, en dirección este a lo largo de la mencionada servidumbre de paso hacia su unión con Dorsett Road; desde allí, en dirección este a lo largo de Dorsett Road, hasta su unión con Lindbergh Blvd.; desde allí, en dirección norte a lo largo de Lindbergh Blvd. hacia su unión con St. Charles Rock Road; desde allí, hacia el oeste, a lo largo de St. Charles Rock Road hasta alcanzar el río Missouri; desde allí, en dirección norte a lo largo de la ribera este del río Missouri hasta su unión con la servidumbre de paso de la Compañía de Ferrocarril Norfolk y Western; desde allí, en dirección este, a lo largo del límite sur de la servidumbre de paso de la Compañía de Ferrocarril Norfolk y Western hacia Lindbergh Boulevard; desde allí, en dirección este a lo largo del bulevar Lindbergh al límite oeste de St. Ferdi-nand (Florissant), Mo.; desde allí, a lo largo de los límites oeste, norte y este de St. Ferdinand hacia la unión de la Autopista Interestatal 270, y desde allí, a lo largo de la Autopista Interestatal 270 hasta los límites corporativos de St. Louis (cerca del puente Chain of Rocks); y
(3) Todos los puntos dentro de los límites corporati-vos de East St. Louis, Belleville, Granite City, Madison, Venice, Brooklyn, National City, Fairmont City, Wash-ington Park, y Sauget, Ill.; esa parte de la villa de Cahokia, Ill., limitada por la Autopista Illinois 3 al este; First Avenue y Red House (Cargill) Road al sur y sudo-este; el límite este de la servidumbre de paso del Ferro-carril Alton y Southern al oeste y los límites corporativos de Sauget, Ill., al noroeste y norte, esa parte de Centerville, Ill., limitada por una línea que nace en la unión de 26th St. y el límite corporativo de St. Louis, Ill., y extendiéndose en dirección noreste a lo largo de 26th St hacia su unión con Bond Avenue; desde allí, en dirección sudeste a lo largo de Bond Avenue hacia su unión con Owen Street, desde allí en dirección sudoeste a lo largo de Owen Street hacia su unión con Church Road; desde allí, en dirección sudeste a lo largo de Church Road hacia su unión con Illinois Avenue; desde allí, en dirección sudoeste a lo largo de Illinois Avenue hacia el lado sudoeste de la servidumbre de paso de la Compañía Central de Ferrocarril de Illinois; desde allí, a lo largo del lado sudoeste de la servidumbre de paso de la Compañía Central de Ferrocarril de Illi-nois hacia los límites corporativos de East St. Louis, Ill.; desde allí, a lo largo de los límites corporativos de East St. Louis, Ill., hacia el lugar de inicio; y el área limitada por una línea que nace en la intersección de la servi-dumbre de paso del Ferrocarril Alton y Southern, y Madison, Ill., límites corporativos cerca de 19th Street, extendiéndose al este y sur, a lo largo de esa servidum-bre de paso hasta su intersección con la servidumbre de paso de la Terminal Illinois Terminal Railroad Co; desde allí, en dirección sudoeste a lo largo de la servi-dumbre de paso de Illinois Terminal Railroad Co hacia su intersección con la Autopista Illinois 203; desde allí, en dirección noroeste a lo largo de esa autopista hacia su intersección con Madison, Ill., límite corporativo cerca de McCambridge Avenue; desde allí, en dirección norte, a lo largo de Madison, Ill., límite corporativo hasta el lugar de nacimiento.
(b) La exención prevista por el Art. 203(b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal sobre el transporte por automotor, dentro del comercio interestatal o exterior, entre Belleville, Ill., por un lado, y por el otro, cualquier otro punto de la zona comercial, cuyos límites se definen en el párrafo (a) de este artículo, se elimina

por el pre-sente y el transporte mencionado se sujeta por el pre-sente a todas las disposiciones establecidas por la Ley de Comercio Interestatal (ICC).

Art. 4 Washington, DC.

La zona adyacente a Washington, DC, y comercial-mente, una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un trans-porte o embarque continuo, hacia o desde un punto fuera de la zona, se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en el Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
Comenzando en la intersección de MacArthur Boule-vard y Falls Road (Autopista Maryland 189) y extendiéndose en dirección noreste a lo largo de Fall Road hacia su unión con Scott Drive; desde allí, al oeste en Scott Drive hacia su unión con Viers Drive; desde allí, al oeste en Viers Drive hacia su unión con Glen Mill Road; desde allí, al noreste sobre Glen Mill Road hacia su unión con la Autopista Maryland 28; desde allí, al oeste sobre la Autopista Maryland 28 hacia su unión con Shady Grove Road; desde allí, al noreste en Shady Grove Road aproximadamente a 2 Km. (2,7 millas) hacia Crabbs Branch; desde allí, en dirección sudeste a lo largo del curso de Crabbs Branch hasta Rock Creek; desde allí, en dirección sur a lo largo del curso de Rock Creek hasta Viers Mill Road (Autopista Maryland 586); desde allí, en dirección sudeste a lo largo de Viers Mill Road aproximadamente a 480 m (0,3 millas) hacia su unión con Aspen Hill Road; desde allí, en dirección nor-este a lo largo de Aspen Hill Road hacia su unión con Brookeville Road (Autopista Maryland 97); desde allí, en dirección sudeste a lo largo de Brookeville Road hacia su unión con la Autopista Maryland 183; desde allí, en dirección noreste a lo largo de la Autopista Maryland 183 hasta Colesville, Md.; desde allí, en direc-ción sudeste a lo largo de Beltsville Road hacia su unión con Powder Mill Road (Autopista Maryland 212); desde allí, en dirección este sobre Powder Mill Road hacia su unión con Montgomery Road; desde allí, en dirección noreste a lo largo de Montgomery Road, aprox. a 320 m (0,2 millas) hacia su unión con una autopista sin número, que se extiende en dirección noreste hasta el norte del Instituto Normal Ammendale; desde allí, a lo largo de esa autopista sin número recorriendo una dis-tancia de casi 3,5 Km. (2,2 millas) hacia su unión algo al norte de Virginia Manor, Md., con una autopista sin número que se extiende en dirección este hasta Muirkirk, Md.; desde allí, a lo largo de esa autopista sin número a través de Muirkirk hacia su unión, aprox. a 2,8 Km. (1,8 millas) al este del Ferrocarril Baltimore y Ohio, con una autopista sin número; desde allí, en direc-ción sudoeste a lo largo de esa autopista sin número recorriendo una distancia de alrededor de 800 m (0,5 millas) hacia su unión con una autopista sin número; desde allí, en dirección sudeste a lo largo de esa autopista sin número artavesando Springfield y Hill-meade, Md., hacia su unión con la Autopista Defense (Autopista U.S. 50); desde allí, en dirección sudoeste a lo largo de la Autopista Defense aproximadamente a 1,2 Km. (0,8 millas) hacia su unión con Enterprise Road (Autopista Maryland 556); desde allí, en dirección sur sobre Enterprise Road hacia su unión con Central Avenue (Autopista Maryland 214); desde allí, en direc-ción oeste sobre Central Avenue alrededor de 800 m (0,5 millas) hasta su cruce con Western Branch; desde allí, en dirección sur curso abajo de Western Branch hasta la Autopista Maryland 202; desde allí, en direc-ción oeste aproximadamente 480 m (0,3 millas) a lo largo de la Autopista Maryland 202 hacia su unión con White House Road; desde allí, en dirección sudoeste a lo largo de White House Road hacia su unión con la Auto-pista Maryland 221; desde allí, en dirección sudeste a lo largo de la Autopista Maryland 221 hacia su unión con la Autopista Maryland 4; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la Autopista Maryland 4 hasta el límite de la Base de la Fuerza Aérea Andrews; desde allí, al sur y al oeste a lo largo de ese límite hasta Brandywine Road (Autopista Maryland 5); desde allí, en dirección noroeste a lo largo de la Autopista Maryland 5 hacia su unión con la Autopista Maryland 337; desde allí, en dirección sudoeste sobre la Autopista Maryland 337 hacia su unión con la Autopista Maryland 224; desde allí, en dirección sur a lo largo de la Autopista Maryland 224 hasta un punto enfrente de la desembocadura de Broad Creek; desde allí, directamente al oeste cruzando el río Potomac hasta la orilla oeste de éste; de allí, en dirección sur a lo largo de la orilla oeste del río Potomac hasta Guston Cove; desde allí, siguiendo el curso de Gunston Cove hasta Pohick Creek; desde allí, siguiendo el curso de Pohick Creek hasta la Autopista Virginia 611; desde allí, en dirección sudoeste a lo largo de la Autopista Virginia 611 hasta el límite del Condado Fair-fax-Prince William; desde allí, a lo largo de ese límite hasta la Autopista Virginia 123; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Autopista Virginia 123 hacia su unión con la Autopista Virginia 636; desde allí, en direc-ción noreste a lo largo de la Autopista Virginia 636 hacia su unión con la Autopista Virginia 638; desde allí, en dirección noroeste a lo largo de la Autopista Virginia 638 hacia su unión con la Autopista Virginia 620; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la Autopista Virginia 620 hacia su unión con la Autopista Virginia 655; desde allí, en dirección noreste a lo largo de la Autopista Virginia 655 hacia su unión con la Autopista U.S. 211; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la Autopista U.S. 211 hasta su unión con la Autopista Virginia 608; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Autopista Virginia 608 hasta el cruce la autopista U.S. 50; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la Autopista U.S. 50 hacia el límite del condado de Farifax-Loudoun; desde allí, en dirección noreste a lo largo del límite de ése condado hacia su intersección con el Aeropuerto Internacional Dulles; desde allí, a lo largo de los límites sur, oeste y norte de ese aeropuerto hasta el límite del Condado Fairfax-Loudoum (en o cerca del camino Acceso al Aeropuerto Dulles); desde allí, en dirección noreste a lo largo del límite de ése condado hacia su unión con la Autopista Virginia 7; desde allí, en direc-ción sudeste a lo largo de la Autopista Virginia 7 hacia su unión con la Autopista Virginia 193; desde allí, a lo largo de la autopista Virginia 193 hacia su unión con Scott Run Creek; desde allí, en dirección norte curso abajo de Scott Run Creek hasta el Río Potomac; desde allí, directamente al norte cruzando el río hasta Mac-Arthur Boulevard hacia su unión con la Autopista Maryland 189, el punto de nacimiento.

Art. 5 Los Ángeles, Calif., y municipalidades ady-acentes y contiguas

(a) La exención prevista por el Art. 203(b)(8) del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal en la medida que afecta al transporte por automotor, en el comercio interestatal o exterior, que circula entera-mente dentro de Los Ángeles, Calif., o enteramente den-tro de cualquier municipalidad contigua o adyacente a Los Ángeles, Calif., o enteramente en una parte de Los Ángeles, según se define en el párrafo (b) de este artículo, o enteramente dentro de la zona adyacente a los Distritos de San Pedro, Wilmington y Terminal Island de Los Ángeles y Long Beach, y comercialmente, una parte de ellos, según se define en el párrafo (c) de este artículo, o enteramente dentro de la zona de cual-quier municipalidad independiente, contigua o adya-cente a Los Ángeles, según se determina en el Art. 372.241, o de lo contrario, entre cualquier punto del Condado de Los Ángeles, Calif., al norte del límite que se describe abajo, por un lado, y por el otro, cualquier punto del Condado de Los Ángeles, Calif., de allí al sur, se elimina por el presente y el transporte mencionado se encuentra por el presente sujeto a todas las disposi-ciones aplicables de la Ley de Comercio Interestatal.
Comenzando en el océano Pacífico y extendiéndose en dirección este a lo largo de los límites corporativos norte y este de Manhattan Beach hasta los límites corporati-vos del norte de Redondo Beach; desde allí, a lo largo de los límites corporativos norte y este de Redondo Beach hasta la intersección de Inglewood Ave. y Redondo Beach Blvd.; desde allí, recorriendo Redondo Beach Blvd.. hasta los límites corporativos de Torrance; desde allí, a lo largo de los límites corporativos norte y este de Torrance hasta 182d St.; desde allí, a lo largo de la calle 182d St., las calles Walnut y Main hasta Alondra Boule-vard; desde allí, a lo largo de Alondra Boulevard hacia su intersección con Dwight Ave.; desde allí, en dirección sur a lo largo de Dwight Ave. y de un línea recta imagi-naria que se extiende en dirección sur hasta Greenleaf Boulevard; desde allí, en dirección este a lo largo de Greenleaf Boulevard hasta la esquina noroeste de los

límites corporativos de Long Beach; desde allí, a lo largo de los límites corporativos norte y este de Long Beach hasta Artesia Boulevard, y desde allí, al este en Artesia Boulevard hasta el límite del Condado Los Ángeles Orange.
(b) A los fines administrativos y de cumplimiento del Capítulo II de la Ley de Comercio interestatal, la zona adyacente a Los Ángeles, y comercialmente, una parte de ésta, y, las municipalidades contiguas (excepto los distritos de San Pedro, Wilmington y Terminal Island de Los Ángeles y Long Beach, Calif.), dentro de las cuales el transporte por automotor en el comercio inter-estatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte o embarque continuo, hacia o desde un lugar por fuera de la zona, quede parcial-mente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la Ley, por el presente se definen para incluir el área comprendida por una línea que por lo general se extiende en dirección noroeste y norte desde la intersección de Inglewood Ave. y Redondo Beach Blvd., a lo largo de los límites corporativos este y norte de Redondo Beach, Calif., hasta los límites corporativos este de Manhattan Beach, Calif., desde allí, a lo largo de los límites corporativos norte y este de Manhattan Beach hasta el océano Pacífico, desde allí, a lo largo de la costa del océano Pacífico hasta los límites corporati-vos oeste de Los Ángeles, en el punto este del cañón Topanga y desde allí, a lo largo de los límites corporati-vos oeste de Los Ángeles hasta un punto cerca del Paso Santa Susana, sur de una línea que se extiende, por lo general, en dirección este desde un punto cerca del Paso Santa Susana, a lo largo de los límites corporativos norte de Los Ángeles hasta los límites corporativos este de Burbank, Calif., desde allí, a lo largo de los límites corporativos este de Burbank hasta los límites corpora-tivos norte de Glendale, Calif., y desde allí, a lo largo de los límites corporativos norte de Glendale y Pasadena, Calif., hasta la esquina noreste de Pasadena, oeste de una línea que se extiende en dirección por lo general sur y sudoeste desde la esquina noreste de Pasadena a lo largo de los límites corporativos este y una porción del sur de Pasadena hasta los límites corporativos este de San Marino, Calif.; desde allí, a lo largo de los límites corporativos este de San Marino y los límites corporati-vos este y una porción del sur de Alhambra, Calif., hasta los límites corporativos oeste de Monterrey Park, Calif., y los límites corporativos oeste de Montobello, Calif.; desde allí, a lo largo de los límites corporativos de Mon-tebello, Calif., hasta Río Hondo y Los Ángeles River hasta los límites corporativos al norte de Long Beach, y norte de una línea que se extiende por lo general en dirección oeste, desde Los Ángeles River a lo largo de los límites corporativos norte de Long Beach y desde allí, a lo largo de Greenleaf Blvd. hasta su intersección con una línea recta imaginaria, que se extiende en dirección sur desde Dwight Ave; desde allí, al norte en la línea recta imaginaria que se extiende en dirección sur desde Dwight Ave, y desde allí en dirección norte a lo largo de Dwight Ave hasta Alondra Blvd.; desde allí, en dirección oeste a lo largo de Alondra Blvd, las calles Main, Walnut y 182d St. hasta los límites corporativos este de Tor-rance; desde allí, a lo largo de una porción de los límites corporativos este y noroeste de Torrance hasta Redondo Beach Blvd, y desde allí, a lo largo de Redondo Beach Blvd. hasta Inglewood Ave.
(c) A los fines administrativos y de cumplimiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente a los distritos de San Pedro, Wilmington y Terminal Island de Los Ángeles y Long Beach y comer-cialmente, una parte de éstos, en los que el transporte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un trans-porte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona, quede parcialmente exento de la reglamentación prevista por el Art. 203(b)(8) de la Ley, por el presente se definen para incluir el área este de una línea que se extiende en dirección por lo general norte y noroeste desde el océano Pacífico a lo largo de los límites corporativos oeste de los Ángeles hasta la calle 258; desde allí, a lo largo de la calle 258 hasta los límites corporativos este de Torrance, y desde allí a lo largo de una porción de los límites corporativos este y a lo largo de los límites corporativos sur y oeste de Torrance hasta la esquina noroeste de Torrance, sur de una línea que se extiende en dirección por lo general este desde la esquina noroeste de Torrance a lo largo de los límites corporativos norte y una porción del este de Torrance hasta la calle 182; desde allí, a lo largo de las calles 182, Walnut, Main y el bulevar Alondra hasta su intersec-ción con la avenida Dwight; desde allí, en dirección sur a lo largo de la avenida Dwigh y de una línea recta imaginaria que se extiende en dirección sur desde Dwight Ave. hasta el bulevar Greenleaf y desde allí a lo largo del bulevar Greenleaf y los límites corporativos norte de Long Beach hasta la esquina noreste de Long Beach, oeste de los límites corporativos este de Long Beach, y norte de los límites corporativos sur de Long Beach y Los Ángeles.

Art. 6 Filadelfia, Pa.

La zona adyacente a Filadelfia, Pa., y comercial-mente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor en el comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un trans-porte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona, quede parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
(a) El área comprendida dentro de Pennsylvania incluida dentro de los límites corporativos de Filadelfia y Bensalem y municipios de Baja Southhampton en el Condado de Bucks, Conshohocken y Conshohocken Oeste, Pa., y Baja Moreland, Abington, Cheltenham, Springfield, Whitemarsh y municipios de Baja Merino en el Condado Montgomery, un área en el Municipio de Alto Dublín, Condado de Montgomery, limitado por una línea que nace en la intersección de la avenida Pennyl-vania y la avenida Fort Washington y se extiende hacia el noreste a lo largo de la avenidda Fort Washington hacia su unión con el camino Susquehanna; desde allí, sudeste a lo largo del camino Susquehanna hasta el cruce la servidumbre de paso de la Compañía del Ferro-carril Pennsylvania; desde allí, a lo largo de la servi-dumbre de paso de la Compañía del Ferrocarril Pennsylvania hasta la avenida Pennsylvania; desde allí, a lo largo de la avenida Pennsylvania hasta el cruce la avenida Fort Washington, lugar de nacimiento; el muni-cipio de Haverford en el Condado de Delaware; y un área en el Condado de Delaware sur y este de una línea que se extiende en dirección sur desde la intersección de los límites oeste y norte del municipio Alto Darby a lo largo de Darby Creek hasta la avenida Bishop; desde allí, al sur a lo largo de la avenida Bishop hasta Balti-more Pike; desde allí, al oeste a lo largo de Baltimore Pike hasta la Autopista Pennsylvania 320; desde allí, al sur a lo largo de la Autopista Pennsylvania 320 hasta los límites corporativos de Chester; desde allí, a lo largo del límite corporativo norte de Chester en sentido oeste hasta el límite este del municipio de Alta Chichester; desde allí, al sur hasta el límite sur de ese municipio a lo largo del límite este de allí, y desde allí oeste a lo largo del límite sur de ese municipio hasta la línea del Estado de Delaware y desde allí sur a lo largo de la línea del Estado de Delaware hasta el río Delaware y
(b) El área en Nueva Jersey incluida en los límites corporativos de Camden, Gloucester City, Woodlynne, Merchantville y Palmyra Boroughs y el área incluida en el Municipio de Pennsuken en el Condado de Camden.

Art. 7 Cincinnati, Ohio

La zona adyacente a Cincinnati, Ohio, y comercial-mente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor en el comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un trans-porte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona esté parcialmente exento de la reglamentación estipulada en el Art. 203(b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal (203(b)(8) Cód. de EE.UU. 49), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
Addyston, Ohio

Bend del Norte, Ohio
Cheviot, Ohio
Norwood, Ohio
Cincinnati, Ohio
St. Bernard, Ohio
Cleves, Ohio
Covington, Ky.
Elmwood Place, Ohio
Newport, Ky.
Fairfax, Ohio
Cold Spring, Ky.
Mariemont, Ohio

Esa parte de Ohio limitada por una línea que nace en la intersección del límite del Municipio Colerain-Springfield y los límites corporativos de Cincinnati, Ohio y se extiende a lo largo de esa punta del municipio en dirección norte hasta su intersección con el límite del Condado Butler-Hamilton; desde allí, en dirección este a lo largo de ese límite del condado hasta su intersección con el camino Seward; desde allí, en dirección norte a lo largo de ese camino hasta su intersección con el camino Port Union; desde allí, al este a lo largo del camino Port Union hasta el límite del Municipio de Fairfield-Muni-cipio de Union; desde allí, en dirección norte a lo largo de ese límite del municipio hasta su intersección con la servidumbre de paso de la Compañía de Ferrocarril de Pennsylvania; desde allí, en dirección sudeste a lo largo de la servidumbre de paso de la Compañía de Ferrocar-ril de Pennsylvania hasta su intersección con el camino Princeton-Glendale (Autopista Ohio 747); desde allí, en dirección sur a lo largo de ese camino hasta la intersec-ción con el camino Mulhauser; desde allí, en dirección este a lo largo de ese camino hasta la estación terminal oeste de la Compañía de Ferrocarril de Pennsylvania; desde allí, continúa en dirección este en una línea recta hasta el camino Allen; desde allí, a lo largo de este último hasta la unión de allí con el camino Cincinnati-Dayton; desde allí, en dirección sur a lo largo del camino Cincinnati-Dayton, hasta el límite del Condado de But-ler, Hamilton; desde allí, a lo largo de ese límite del condado hasta el límite del Condado Warren-Hamilton en dirección este hasta el límite del Municipio Sym-mnes-Sycamore; desde allí, en dirección sur a lo largo del límite del Municipio Symmers-Sycamore hasta su intersección con el límite del Municipio de Columbia; desde allí, en dirección oeste a lo largo del límite del Municipio Symmers-Sycamore hasta el Municipio de Madeira; desde allí, en sentido de las agujas del reloj alrededor del límite del Municipio de Madeira hasta el límite del Municipio Sycamore-Columbia; desde allí, en dirección oeste a lo largo de ese límite del municipio hasta el Municipio de Silverton; desde allí, en dirección sur a lo largo de ese límites corporativos hasta la unión con el camino Redbank; desde allí, en dirección sur sobre el camino Redbank hasta los límites Corporativos de Cincinnati.

Esa parte del Condado de Kenton, Ky., que se encuen-tra en y al norte de una línea que nace en la intersección del límite del Condado Kenton-Boone y la Autopista Dixie (Autopistas U.S. 25 y 42) y se extiende sobre esa autopista hasta los límites corporativos de Covington, Ky., incluyendo las comunidades en los límites descrip-tos.

Esa parte del Condado Campbell, Ky., que se encuen-tra en y al norte de una línea que nace en los límites corporativos sur de Newport, Ky., y se extiende a lo largo de Licking Pike (Autopista de Kentucky 9) hasta la unión con el camino Johns Hills; desde allí, a lo largo del camino Johns Hill hasta la unión de Alexandria Pike (Autopista de U.S 27); desde allí, en dirección norte a lo largo de Alexandria Pike hasta la unión con el camino River (Autopista de Kentucky 445) desde allí sobre el último hasta el río Ohio, incluyendo las comunidades en los límites descriptos.

Esa parte del Condado Boone, Ky., limitado por una línea que nace en la línea del Condado Boone-Kenton al oeste de Erlunger, Ky., y se extiende en dirección noroeste a lo largo de la Autopista Donaldson hasta su intersección con el camino Zig-Zag; desde allí, a lo largo del camino Zig-Zag hasta su intersección con la Auto-pista Kentucky 18; desde allí, a lo largo de la Autopista Kentucky 18 hasta su intersección con la Autopista Kentucky 237; desde allí, a lo largo de la Autopista Kentucky 237 hasta su intersección con la Autopista Kentucky 20, y desde allí en dirección este a lo largo de la Autopista Kentucky 20 hasta el límite del Condado Boone-Kenton.

Esa parte de los Condados Boone y Kenton, Ky., lim-itada por una línea que nace en la intersección de la línea del Condado Boone-Kenton y la Autopista U. S. 42, y se extiende en dirección sudoeste a lo largo de la Auto-pista U.S. 42 hasta el cruce el camino Gunpowder; desde allí, en dirección sur a lo largo del camino Gunpowder hasta el cruce el camino SunnyBrook; desde allí, en dirección ese a lo largo del camino Sunnybrook hasta el cruce la Autopista Interestatal 75; desde allí, en una línea recta en dirección noreste hasta el camino Rich-ardson; desde allí, en dirección este sobre el camino Richardson hasta el cruce la ruta 1303 del Estado de Kentucky; desde allí, en dirección norte sobre la ruta 1303 del Estado de Kentucky hasta el límite sur de Edgewood, Condado de Kenton, Ky.

Art. 8 Ciudad de Kansas, Mo. – Ciudad de Kansas, Kans.

La zona adyacente a la Ciudad de Kansas, Mo.-Ciudad de Kansas, Kans., y comercialmente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor en el comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona esté parcialmente exento del reglamento bajo el Art. 203(b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:

Nace en el lado norte del río Missouri en la línea dek límite oeste de Parkville, Mo.; desde allí, a lo largo de los límites oeste y norte de Parkville hasta la Ciudad de Kansas, Mo., límites corporativos; desde allí, a lo largo de los límites corporativos oeste, norte y este de la Ciudad de Kansas, Mo., hasta el cruce el desvío U.S. 71 (cerca de Liberty, Mo.); desde allí, a lo largo del desvío U.S. 71 hasta Liberty; desde allí, a lo largo de los límites norte y este de Liberty hasta el cruce el desvío U.S. 71 sur de Liberty; desde allí, al sur a lo largo del desvío U.S. 71 hasta el cruce los límites corporativos de Indepen-dence, Mo.; desde allí, a lo largo de Independecne este, Mo., límites corporativos hasta el cruce la Autopista Interestatal 70; desde allí, a lo largo de la Autopista Interestatal 70 hasta el cruce los límites corporativos de Blue Springs, Mo.; desde allí, a lo largo de los límites corporativos oeste, norte y este de Blue Springs, Mo., hasta el cruce la Autopista U.S. 40; desde allí, al este a lo largo de la Autopista U.S. 40 hasta el cruce el camino Brizen-Dine; desde allí, al sur a lo largo de la extensión sur del camino Brizen-Dine hasta el cruce la Autopista Missouri AA; desde allí, a lo largo de la Autopista Mis-souri AA hasta el cruce los límites corporativos de Blue Springs, Mo.; desde allí, a lo largo de los límites corpo-rativos sur y oeste de Blue Springs, Mo., hasta el cruce la Autopista U.S. 40; desde allí, al oeste a lo largo de la Autopista U.S. 40 hasta el cruce los límites corporativos de Lee's Summit, Mo.

Desde allí a lo largo de los límites corporativos de Lee' s Summit hasta la línea del Condado Jackson-Cass; desde allí, al oeste a lo largo de la línea del

Condado Jackson-Cass hasta los límites corporativos este de Bel-ton, Mo.; desde allí, a lo largo de los límites corporativos ese, sur y oeste de Belton hasta el borde oeste de la Base de la Fuerza Aérea Richards-Gebaur; desde allí, a lo largo del borde oeste de esa Base de la Fuerza Aérea hasta la Autopista Missouri 150; desde allí, al oeste a lo largo de la Autopista Missouri 150 hasta la línea del Estado de Kansas-Missouri; desde allí, a lo largo de la línea del Estado Kansas-Missouri, hasta la calle 110; desde allí, al oeste a lo largo de la calle 110 hasta el cruce la Autopista U.S. 69; desde allí, al norte a lo largo de la Autopista U.S. 69 hasta el cruce la calle 103; desde allí, al oeste a lo largo de la calle 103 hasta el cruce el camino Quivera (límite corporativo de Lenexa, Kans.) desde allí a lo largo de los bordes sur y este de Lenexa hasta el camino Black Bob; desde allí, al sur a lo largo del camino Black Bob hasta la calle 119; desde allí, al este a lo largo de la calle 119 hasta los límites corpora-tivos de Olathe, Kans.; desde allí, al sur y este a lo largo de los límites corporativos de Olathe hasta el camino Schlagel; desde allí, al sur a lo largo del camino Schlagel hasta el camino Olathe Morse; desde allí, al oeste a lo largo del camino Olathe Morse hasta la esquina noreste del Aeropuerto del Condado de Johnson; desde allí, sur, oeste y norte a lo largo de los límites de ese areropuerto hasta el camino Pflumm; desde allí, al norte a lo largo del camino Pflumm hasta el cruce el camino Olathe Martín City; desde allí, al oeste a lo largo del camino Olathe Martín City hasta el cruce el camino Murden; desde allí, al sur a lo largo del camino Murden hasta el cruce el camino Olathe Morse (el límite corporativo de Olathe, Kans.); desde allí, al oeste y norte a lo largo de ese límite corporativo hasta su intersección con la Auto-pista U.S. 56; desde allí, sudoeste a lo largo de la Auto-pista U.S. 56 hasta el cruce la calle 159.

Desde allí oeste a lo largo de la calle 159 hasta el cruce el Aeropuerto Industrial del Condado de Johnson; desde allí, sur, oeste, norte y este a lo largo de los límites de ese aeropuerto hasta el lugar de nacimiento de la calle 159, desde allí, al este a lo largo de la calle 159 hasta el cruce la Autopista U.S. 56; desde allí, noreste a lo largo de la Autopista U.S. 56 hasta el cruce el camino Park; desde allí, al norte a lo largo del camino Park hasta el borde oeste de Olathe; desde allí, al este y norte a lo largo de los límites corporativos norte de Olathe hasta el camino Pickering; desde allí, al norte a lo largo del camino Pickering hasta la calle 107 (el límite corpo-rativo de Lenexa, Kans.); desde allí, a lo largo de los límites oeste y norte de Lenexa hasta el camino Pflumm; desde allí, al norte a lo largo del camino Pflumm hasta el cruce la Autopista Kansas 10; desde allí, a lo largo de la Autopista Kansas 10 hasta el cruce la Autopista Kansas 7; desde allí, a lo largo de una línea imaginaria directamente al oeste a través del río Kan-sas hasta la línea del Condado de Wyandotte-Condado de Leavenworth (calle 142) en Loring, Kans.; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la ruta del Condado N° 82, una distancia de tres cuarto de un kilómetro de la entrada de las instalaciones de Mid-Continet Under-ground Storage, en Loring; desde allí, desde Loring en dirección norte a lo largo de Loring Lane y la avenida Lindwood hasta el límite sur de Bonner Springs, Kans.

Desde allí a lo largo de los límites sur, oeste y norte de Bonner Springs hasta su intersección con la Auto-pista Kansas 7; desde allí, sudeste a lo largo de la Auto-pista Kansas 7 hasta el cruce la Autopista Kansas 32; desde allí, al este en la Autopista Kansas 32 hasta el límite corporativo de la Ciudad de Kansas, Kans.; desde allí, norte, oeste y este a lo largo de los límites corpora-tivos de la Ciudad de Kansas, Kans., hasta el cruce el camino Cernech y Pomeroy Drive; desde allí, en direc-ción noroeste a lo largo de Pomeroy Drive hasta el cruce la calle 79; desde allí, a lo largo de la calle 79 hasta el cruce Walcotte Drive en Pomeroy, Kans.; desde allí, directamente oeste 2,09 Km. hasta el cruce un camino sin nombre; desde allí, al norte a lo largo de ese camino sin nombre hasta la entrada de las instalaciones Powell Port; desde allí, directamente norte hasta la orilla sur del río de Missouri; desde allí, al este a lo largo de esa orilla sur del río de Missouri hasta un lugar directa-mente enfrente del borde oeste de Parkville, Mo.; desde allí, a través del río Missouri hasta el lugar de nacimiento.

Art. 9 Boston, Mass.

A los fines administrativos y de cumplimiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente a Boston, Mass., y comercialmente, una parte de ésta, y las municipalidades contiguas, en las cuales el transporte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona, quede parcialmente exento de la reglamentación estipulada por el Art. 203(b)(8) de la ley, por el presente se define para incluir lo siguiente:

Boston, Mass.; Winthrop, Mass.; Chelsea, Mass.; Revere, Mass.; Everett, Mass.; Malden, Mass.; Medford, Mass.; Somerville, Mass.; Cambridge, Mass.; Water-town, Mass.; Brookline, Mass.; Newton, Mass.; Needham, Mass.; Dedham, Mass.; Milton, Mass.; Quincy, Mass.

Art. 10 Davenport, Iowa, Rock Island y Moline, Ill.

A los fines administrativos y de cumplimiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente a Davenort, Iowa, Rock Island y Moline, Ill., y comercialmente, una parte de estas, en las cuales el transporte automotor del comercio interestatal o exte-rior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de tales municipalidades o zonas, quede parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), se determinan por el presente para ser coextensivas, e incluir y abarcar lo siguiente:

(a) Todos los puntos dentro de los límites corporati-vos de la ciudad de Davenport y de la ciudad de Betten-dorf y del distrito de Davenport, Iowa

(b) Todos los puntos norte del distrito de Davenport dentro de esa porción del distrito de Sheridan, Iowa, limitado por una línea según lo siguiente: Comenzando en los puntos donde la Autopista U.S. 61 cruza la línea municipal Davenport-Sheridan y se extiende en dirección norte a lo largo de la Autopista U.S. 61 hasta la servidumbre de paso de la Compañía de Ferrocarril de Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific; desde allí, en dirección norte a lo largo de esa servidum-bre de paso hasta el cruce la primera autopista sin número que corre en dirección este-oeste; desde allí, en dirección oeste aproximadamente 400 m (0,25 millas) hasta el cruce la autopista sin número que corre en dirección norte-sur; desde allí, en dirección sur a lo largo de esa autopista sin número hasta la esquina noreste del Aeropuerto Mount Joy; desde allí, a lo largo de los bordes norte y oeste de ese aeropuerto hasta la esquina sudoeste del mismo y desde allí en una línea recta hasta el borde norte del Distrito de Davenport.

(c)(1) Esa parte de Iowa que se encuentra al oeste de los límites municipales de Davenport sur de la Auto-pista Iowa 22, norte del río Mississippi y este del actual límite oeste de la Compañía de Cemento de Portland Dewey, en Linwood, incluyendo puntos localizados en tales límites; y (2) esa parte de Iowa este de los límites municipales de Bettendorf, sur de la Autopista U.S. 87, oeste de un camino privado que corre entre la Autopista U.S. 67 y la Central Eléctrica de Riverside de la Com-pañía de Gas & Eléctrica de Iowa-Illinois y norte del río Mississippi, incluyendo los puntos localizados en tales límites.

(d) Las municipalidades de Carbon Cliff, Silvis, Moline de Este, Moline, Rock Island y Milan, Ill., y esa parte de Illinois que se encuentra al sur o este de tales municipalidades, dentro de un límite según lo siguiente: Nace en un lugar donde la Autopista Illinois 84 cruza los límites municipales sur de Carbon Cliff y se extiende en dirección sur a lo largo de esa autopista hasta el cruce de camino Colona; desde allí, en dirección oeste a lo largo de Colona Rd. hasta Bowlesburg

Rd.; desde allí, en dirección sur en Bowlesburg Rd. hasta el borde sur del distrito Hampton; desde allí, a lo largo de los bordes sur de los distritos Hampton y South Moline hasta la Autopista U.S. 150; desde allí, en dirección sur a lo largo de la Autopista U.S. 150 hasta el límite sur del Aeropu-erto de Moline; desde allí, a lo largo de los límites sur y oeste del Aeropuerto de Moline hasta la Autopista Illi-nois 92 y desde allí a lo largo de la Autopista Illinois 92 hasta los límites corporativos de Milan.
(e) Todos los puntos localizados en Illinois dentro de los dos kilómetros (1,5 millas) a cada lado, o de la Ruta Estatal Auxiliar N° 9 del Condado de Rock Island que se extiende en dirección sudoeste desde los límites corpo-rativos, o Milan por una distancia de 1,6 Km. (1 milla), incluyendo los puntos localizados en esa autopista.

Art. 11 Zonas comerciales de las municipalidades de Nueva Jersey dentro de los 8 Km. (5 millas) de Nueva York, N.Y.
(a) La aplicación del §372.241 se extiende por el pre-sente a cada municipalidad en Nueva Jersey, cualquier parte de la cual se encuentre a 8 Km. (5 millas) de los límites corporativos de Nueva York, N.Y.
(b) La exención prevista por el Art. 203(b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal, del transporte por auto-motor en el comercio interestatal o exterior, desarrollado enteramente dentro de cualquier zona comercial, cuyos límites se definen en el párrafo (a) de este artículo, por el presente se elimina en todo lo relacionado con ese transporte, excepto (1) el transporte que se desarrolla enteramente entre cualesquier dospuntos localizados en Nueva Jersey, o (2) el transporte que se desarrolla enteramente dentro de los puntos localizados en Nueva Jersey que se nombran en §372.201, por un lado y, por el otro, los puntos localizados en Nueva Jersey que se nombran en §372.201.

Art. 12 Zonas comerciales de las municipalidades de los Condados de Westchester y Nassau, N.Y.

(a) La aplicación de §372.241 se extiende por el pre-sente para cada municipalidad de los Condados de Westchester o Nassau, N.Y.
(b) La exención prevista por el Art. 203(b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal, de transporte por auto-motor en el comercio interestatal o exterior, que circula enteramente dentro de cualquier zona comercial, cuyos límites se definen en el párrafo (a) de este artículo, por el presente se elimina en todo lo relacionado con ese transporte, excepto (1) el transporte que se desarrolla enteramente entre puntos localizados en Nueva York, cuando ninguno de éstos sea la Ciudad de Nueva York, o (2) el transporte que se desarrolla enteramente dentro de los puntos localizados en Westchester o el Condado de Nassau que se nombran en §372.201, por un lado y, por el otro, la Ciudad de Nueva York, N.Y., o los puntos localizados en Nueva Jersey que se nombran en §372.201.

Art. 13 Tucson, Ariz.

Esa zona adyacente a Tucson, Ariz., y comercial-mente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un trans-porte o embarque continuo, hacia o desde un lugar por fuera de la zona, se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
(a) La municipalidad misma de Tucson, Ariz,.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 8 Km. (5 millas) por fuera de los límites corporativos de Tucson, Ariz.
(c) Todos los puntos localizados en esa área sur de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, limi-tada por una línea según lo siguiente: Comenzando en el lugar donde la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, intercepta el camino Wilmot; desde allí, al sur a lo largo del camino Wilmot hasta la unión de Nogales Old Vail Connection; desde allí, al oeste a lo largo de Nogales Old Vail Connection, real o extendida, hasta el río Santa Cruz; desde allí, al norte a lo largo de la orilla este del río Santa Cruz hasta el cruce la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo.
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas definidas en los párrafos (b) y (c) de este artículo.
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad enteramente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la ciudad de Tucson o por cualquier municipalidad que se incluya según los términos del párrafo (d) de este artículo.

Art. 14 Albuquerque, N. Méx.

La zona adyacente a Alburqueque, N. Méx., y comer-cialmente, una parte de ésta, dentro de la cual el trans-porte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte o embarque continuo, hacia o desde un lugar por fuera de la zona, se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Alburqueque, N. Méx,.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 8 Km. (5 millas) por fuera de los límites corporativos de Alburqueque, N. Méx.
(c) Todos los puntos localizados en esa área norte de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, lim-itada por una línea según lo siguiente: Comenzando en la intersección de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo en la Autopista Nueva México 528, que se extiende en dirección noreste a lo largo de la Autopista Nueva México 528 hasta su intersección con la Auto-pista Nueva México 44; desde allí, en dirección este a lo largo de la Autopista Nueva México 44 hasta su inter-sección con la Autopista Nueva México 422; desde allí, en dirección sur a lo largo de la Autopista Nueva México 422 hasta su intersección con la línea descripta en el párrafo (h) de este artículo.
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas definidas en los párrafos (b) y (c) de este artículo;
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad enteramente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la ciudad de Alburqueque, N. Méx., o por cualquier municipalidad que se incluya según los términos del párrafo (d) de este artículo.

Art. 18 Ravenswood, W.Va.

Esa zona adyacente a Ravenswood, W.Va., y comer-cialmente, una parte de ésta, dentro de la cual el trans-porte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte o embarque continuo, hacia o desde un lugar por fuera de la zona, se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca

todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Ravenswood, W.Va.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 4,8 Km. (3 millas) por fuera de los límites corporativos de Ravenswood, W.Va.
(c) Todos los puntos localizados en Virginia Oeste en esa área sur y sudoeste de aquellos descriptos en el pár-rafo (b) de este artículo, limitada por una línea según lo siguiente: Comenzando en el lugar donde el río Ohio se encuentra con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, al sudoeste de Ravenswood; desde allí, en dirección sur a lo largo de la orilla este del río Ohio hasta el lugar donde el río Lick Run desemboca sus aguas en el río Ohio; desde allí, en dirección noreste a lo largo de la orilla norte del río Lick Run hasta el lugar donde se cruza con la Autopista Virginia Oeste 2 sur de Ripley Virginia Landing, W.Va.; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Autopista Virginia Oeste 2 hasta su intersección con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo sur de Pleasant View, W.Va.

Art. 19 Lake Charles, La.

Esa zona adyacente a Lake Charles, La., y comercial-mente, una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor del comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un trans-porte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona, se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
(a) La municipalidad misma de Lake Charles, La.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 6,4 Km. (4 millas) por fuera de los límites corporativos de Lake Charles, La.
(c) Todos los puntos localizados en esa área sur y oeste de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, limitada por una línea, según lo siguiente: Comenzando en el lugar donde la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo se intercepta con la Auto-pista Louisiana 385; desde allí, al sur a lo largo de la Autopista Louisiana 385 hasta su intersección con el límite del Condado Calcasieu-Cameron; desde allí, al oeste a lo largo del límite del Condado Calcasieu-Cam-eron hasta su intersección con la Autopista Louisiana 27; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Auto-pista Louisiana 27 hasta el lugar a 3,2 Km. (2 millas) al sur de la Autopista U.S. 90, desde allí, hacia el este a lo largo de una línea paralela a la Autopista U.S. 90 hasta la Autopista Louisiana 108, desde allí, al norte a lo largo de la Autopista Louisiana 108 hasta la unión con la Autopista U.S. 90, desde allí, al este a lo largo de la Autopista U.S. 90 hasta la intersección de allí con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo:
(d) Todos los puntos de la municipalidad, cuando cualquier parte de ella se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas en los párrafos (b) y (c) de este artículo; y
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad enteramente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la Ciudad de Lake Charles o por cualquier municipalidad que se incluya según los términos del párrafo (d) de este artículo.

Art. 20 Syracuse, N.Y.

La zona adyacente a Syracuse, N.Y., y comercial-mente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por automotor en el comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un trans-porte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en el Art. 203(b)(8) de la Ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
(a) La municipalidad misma de Syracuse, N.Y.,
(b) Todas las otras municipalidades y áreas no incor-poradas dentro de los 8 Km. (5 millas) de los límites corporativos de Syracuse, N.Y., y todos los puntos de cualquier otra municipalidad, que se encuentren dentro de los 8 Km. (5 millas) de esos límites corporativos:
(c) Todos los puntos del pueblo de Geddes, Condado de Onondaga, N.Y., que no se encuentren dentro de los 8 Km. (5 millas) de los límites corporativos de Syracuse, N.Y.;
(d) Todos los puntos localizados en los pueblos de Van Buren y Lysander, Condado de Onondaga, N.Y., no den-tro de los 8 Km. (5 millas) de los límites corporativos de Syracuse, N.Y., y dentro de un área limitada por una línea que nace en la intersección del camino Van Buren con la línea descripta arriba en (c); desde allí, en direc-ción noroeste a lo largo del camino Von Buren hasta su intersección con la servidumbre de paso de la Central Eléctrica Niagara Mohawk; desde allí, en dirección noroeste y norte a lo largo de esa servidumbre hasta su interesección entre el camino Church y el camino Emer-ick, con la servidumbre de paso de la Administración Eléctrica del Estado de Nueva York; desde allí, en direc-ción este a lo largo de esa servidumbre de paso hasta su intersección con el río Séneca; desde allí, al sur a lo largo del río Séneca hasta su intersección, cerca del camino Gaskin, con la servidumbre de paso de la Central Eléc-trica Niagara Mohawk; desde allí, en dirección sudoeste a lo largo de esa servidumbre de paso hasta su intersec-ción con los límites este de la Villa de Baldwinsville; desde allí, al sur a lo largo de los límites de esa Villa hasta su intersección con una línea de las vías actual-mente bajo el funcionamiento de la Compañía de Ferro-carril Erie-Lackawanna; desde allí, en dirección sudeste a lo largo de esa línea del ferrocarril hasta su intersec-ción con el límite del pueblo Van-Buren Lysander; desde allí, en dirección sudeste a lo largo del límite del pueblo Van-Buren Lysander hasta su intersección con el límite del pueblo Van-Buren Geddes; desde allí, en dirección sudeste a lo largo del límite del pueblo Van-Buren Ged-des hasta la línea descripta arriba en (b).

Art. 21 Baltimore, Md.

La zona adyacente a Baltimore, Md., y comercial-mente una parte de ella, dentro de la cual el transporte por automotor en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un trans-porte o embarque continuo hacia o desde un lugar por fuera de la zona se encuentre parcialmente exento de la reglamentación estipulada en Art. 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
(a) La municipalidad misma de Baltimore,
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 8 Km. (5 millas) por fuera de los límites de Baltimore.
(c) Todos los puntos localizados en esa área este de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, limi-tada por una línea según lo siguiente: Comenzando en un lugar donde la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo cruza Dark Head Creek y se extiende en dirección este a lo largo del centro de Dark Head Creek y más allá hasta un lugar fuera de Wilson Point; desde allí, en dirección noreste hasta y a lo largo del centro de Frog Mortar Creek hasta el camino Stevens; desde allí, en dirección norte a lo largo del camino Stevens hasta Eastern Ave.; desde allí, en dirección este a lo largo de Eastern Ave. hasta Bengies Rd.; desde allí, en dirección noroeste a lo largo de Bengies Rd. hasta la servidumbre de paso de la Empresa Central de Transporte Penn; desde allí, en dirección oeste a lo largo de esa servidum-bre de paso hasta la unión del mismo con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo

(d) Todos los puntos localizados en esa área al sur de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, lim-itados al oeste por la servidumbre de paso de las vías de la Empresa Central de Transporte Penn, que se extiende entre Stony Run y Severn, Md., y al sur por esa parte de la Autopista Maryland 116, que se extiende en dirección este desde esas vías hasta su empalme con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo:
(e) Todos los puntos localizados en esa área sudoeste de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, limitada por una línea según lo siguiente: Comenzando en el lugar donde la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo cruza la Autopista Baltimore-Washington y se extiende en dirección sudoeste a lo largo de la Auto-pista Baltimore-Washington hasta su intersección con la Autopista Maryland 176; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la Autopista Maryland 176 hasta su intersección con la línea del Condado Howard-Anne Arundel; desde allí, en dirección sudoeste a lo largo de ese condado hasta su intersección con la Autopista Maryland 32; desde allí, en dirección noroeste a lo largo de la Autopista Mayriland 32 hasta su intersección con el río Little Patuxent; desde allí, en dirección norte a lo largo del río Little Patuxent hasta la intersección de su cruce norte y su cruce este ubicado aproximadamente a 1,6 Km. (1 milla) al norte de la intersección de la Auto-pista Maryland 32 y Berger Rd.; desde allí, en dirección este a lo largo del cruce este del río Little Patuxent hasta su intersección con Broken Land Parkaway; desde allí, en dirección sur a lo largo de Broken Land Park-away hasta su intersección con Snowden River Park-away; desde allí, en dirección este a lo largo de Snowden River Parkaway, hasta su intersección con la nueva-mente establecida Autopista Maryland 175; desde allí, en dirección sudeste a lo largo de la nuevamente establecida Autopista Maryland 175, hasta su intersec-ción con el camino Lake Brown; desde allí, en dirección noreste a lo largo del camino Lake Brown hasta su intersección con la Autopista Maryland 175, luego en dirección sur a lo largo de la Autopista Maryland 175 hasta su intersección con la Autopista Interestatal 95; desde allí, en dirección noreste a lo largo de la Autopista Interestatal 95 hasta su intersección con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo:
(f) Todos los puntos localizados en esa área norte de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, lim-itada por una línea según lo siguiente: Comenzando en el cruce de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo y de la Autopista Baltimore-Harrisburg (Auto-pista Interestatal 83); desde allí, en dirección norte a lo largo de la Autopista Interestatal 83 hasta su cruce con Shawan Rd.; desde allí, en dirección este a lo largo dShawan Rd. hasta su cruce con York Rd. (Autopista M a rylan d 45) y continuando hasta un lugar 45.720.00 cm este de la Autopista Maryland 45; desde allí, en dirección sur a lo largo de una línea 45.720,00 cm este del paralelo hasta la Autopista Maryland 45 hasta su cruce con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo;
(g) Todos los puntos localizados en esa área oeste de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, lim-itada por una línea según lo siguiente: Comenzando en el lugar donde la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo intercepta la Autopista U.S. 40 oeste de Balti-more, Md., y extendiéndose en dirección oeste a lo largo de la Autopista U.S. 40 hasta su intersección con St. John’s Lane; desde allí, en dirección sur a lo largo de St. John’s Lane hasta su intersección con la Autopista Maryland 144; desde allí, en dirección este a lo largo de la Autopista Maryland 144 hasta su intersección con la línea en el párrafo (b) de este artículo;
(h) Todos los puntos de cualquier municipalidad, cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los límites de las áreas combinadas definidas en los pár-rafos (b), (c), (d), (e), (f) y (g) de este artículo;
(i) Todos los puntos de cualquier municipalidad enteramente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la ciudad de Balti-more o por cualquier municipalidad que se incluya según los términos del párrafo (h) anterior.

Art. 22 Cleveland, Ohio

La zona adyacente a a Cleveland, Ohio, y comercial-mente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona esté exento parcialmente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (303(b)(8) U.S.C. 49), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
(a) Todas los puntos en el Condado de Cuyahoga, Ohio y
(b) Todo los puntos en Wickliffe, Willoughby Hills, Waite Hill, Willoughby, Willowick, Eastlake, Lakeline, Timberlake y el Condado de Mentor Lake, Ohio.

Art. 23 Detroit, Mich.

Para propósitos de administración y acatamiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente y comercialmente una parte de Detroit Mich., en la cual el transporte por vehículo automotor en el comercio interestatal o exterior, no bajo control, admin-istración o arreglo común para un transporte o carga-mento continuo hacia o desde un punto más allá de la zona, estará parcialmente exento del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley, por la presente se define para incluir lo siguiente y para que conste de, toda esa área dentro de una línea según lo siguiente:
Comenzando en un punto en el lago St. Clair enfrente de la intersección del camino Fifteen Mile y la Autopista Michigan 29 y extendiéndose sur y suroeste a lo largo de la costa del lago St. Clair, hasta el río Detroit; desde allí, a lo largo de dicho río (este de la Isla Belle) y el canal Trenton hasta un punto enfrente del camino Sibley; desde allí, oeste y a lo largo del camino Sibley hasta el camino Waltz; desde allí, norte a lo largo del camino Waltz hasta el camino Wick; desde allí, oeste a lo largo del camino Wick hasta el camino Cogswell; desde allí, norte a lo largo del camino Cogswell hasta el camino Van Born; desde allí, este a lo largo del camino Van Born hasta el camino Newburgh; desde allí, norte a lo largo del camino Newburgh hasta su cruce con el camino Hal-sted; desde allí, norte a lo largo del camino Halsted hasta el camino West Maple; desde allí, este a lo largo del camino West Maple hasta el camino Telegraph; desde allí, norte a lo largo del camino Telegraph hasta el camino Sixteen Mile; desde allí, este a lo largo del camino Sixteen Mile hasta el camino Utica; desde allí, en dirección sureste a lo largo del camino Utica hasta el camino Fifteen Mile (también llamado camino East Maple); desde allí, a lo largo del camino Fifteen Mile y enfrente de la Autopista Michigan 29 hasta el lago St. Clair, el punto de nacimiento.

Art. 24 Seattle, Wash.

La zona adyacente a y comercialmente una parte de Seattle, Wash., dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exte-rior, sin control, administración o arreglo común para un transporte continuo o embarques hacia o desde un punto más allá de la zona está exenta parcialmente del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley de Comer-cio Interestatal (303(b)(8) U.S.C. 49), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Seattle.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 8 Km. (5 millas) más allá de los límites municipales de Seattle, excepto puntos en la Isla Bainbridge, Isla Vas-hon e Isla Blake.

(c) Todos los puntos a más de 8 Km. (5 millas) más allá de los límites municipales de Seattle (1) dentro de una línea según: Comience en ese punto sur de Seattle donde la costa este del Estrecho Puget intercepta la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo; desde allí, en dirección sur a lo largo de la costa este del Estre-cho Puget hasta la calle Southwest 192; desde allí, en dirección este a lo largo de la calle Southwest 192 hasta el punto donde nuevamente intercepta la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo y (2) dentro de una línea según: Comience en el cruce de los límites corporativos sur de Kent, Wash., y la Autopista Washington 181 y se extienda sur a lo largo de la Auto-pista Washington 181 hasta los límites corporativos norte de Auburn, Wash.; desde allí, a lo largo de los límites corporativos oeste, sur y este de Auburn hasta el cruce de los límites corporativos norte de Auburn y la Autopista Washington 167; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Autopista Washington 167 hasta su cruce con los límites corporativos sur de Kent, Wash., incluyendo todos los puntos de las autopistas nombra-das.
(d) Todos los puntos a más de 8 Km. (5 millas) km más allá de los límites municipales de Seattle dentro de una línea según: Comience en el cruce de los límites corporativos norte de Lunwood, Wash., y la Autopista U.S. 99; desde allí, norte a lo largo de la Autopista U.S. 99 hasta su unión con la Autopista Washington 525; desde allí, a lo largo de la Autopista Washington 525 hasta su unión con el camino West Casino; desde allí, este a lo largo del camino West Casino hasta el límite oeste de las instalaciones Everett de la Compañía Boeing en o cerca de la Avenida 4 West; desde allí, a lo largo de los límites oeste, norte y este de las instala-ciones de la Compañía Boeing hasta el camino West Casino; desde allí, este a lo largo del camino West Casino hasta su unión con la Autopista U.S. 99; desde allí, sur a lo largo de la Autopista U.S. 99 hasta la calle 112; desde allí, en dirección este a lo largo de la calle 113 hasta su unión con la Autopista Interestatal 5; desde allí, en dirección sur a lo largo de la Autopista Inter-estatal 5 hasta su intersección con los límites zonales presentes, incluyendo todos los puntos de las rutas nom-bradas.
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad cualquier parte de las cuales se encuentra dentro de los límites establecidos en (b) anteriormente.
(f) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la ciudad de Seattle o por cualquier municipalidad que se incluye según los términos del párrafo (b) antes mencionado.

Art. 25 Albany, N.Y.

Para propósitos de administración y acatamiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente y comercialmente una parte de Albany, N.Y.., en la cual el transporte por vehículo automotor en el comercio interestatal o exterior, no bajo control, admin-istración o arreglo común para un transporte o carga-mento continuo hacia o desde un punto más allá de la zona, estará parcialmente exento del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley, por la presente se define para incluir lo siguiente y para que conste de, según lo siguiente:
(a) La municipalidad misma de Albany,
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 8 Km. (5 millas) más allá de los límites corporativos de Albany,
(c) Todos los puntos en esa área a más de 8 Km. (5 millas) más allá de los límites municipales de Albany limitado por una línea según:: Comience en un punto en el camino Swatling (en el Pueblo deColonie) donde cruza la línea descripta en (b) arriba y extendiéndose en direc-ción norte a lo largo de dicho camino hasta los límites municipales de Cohoes; desde allí, a lo largo del límite oeste y norte de Cohoes hasta el río Mohawk; desde allí, a lo largo de dicho río hasta el límite norte del Pueblo de Waterford; desde allí, a lo largo de los límites norte y este del Pueblo de Waterford hasta el límite norte de la Ciudad de Troy (toda la ciudad se incluye bajo la sigu-iente disposición),
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad que cualquier parte de las mismas esté dentro de los límites de las áreas combinadas definidas en (b) y (c) antes mencionadas, y
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por municipalidad de Albany o por cualquier otra municipalidad que se incluye según los términos del párrafo (d) antes menci-onado.

Art. 26 Minneapolis-St. Paul, Minn.

La zona adyacente a y comercialmente una parte de Minneapolis-St. Paul, Minn, dentro de la cual el trans-porte por vehículo automotor, en el comercio inter-estatal o exterior, sin control común, administración o arreglo para un transporte continuo o cargamento hacia o desde un punto más allá de la zona está exenta par-cialmente del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (303(b)(8) U.S.C. 49), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a con-tinuación:
Comenzando en la intersección de la Autopista Min-nesota 36 y el río Minnesota y extendiéndose a lo largo del río Minnesota hasta la esquina suroeste de la ciudad de Bloomington; desde allí, norte a lo largo de los límites oeste de la ciudad de Bloomington y la villa de Edina hasta el límite sur de la ciudad de Hopkins; desde allí, a lo largo de los límites sur, oeste y norte de la ciudad de Hopkins hasta el límite oeste de la ciudad de St. Louis Park; desde allí, norte a lo largo de los límites oeste de la ciudad de St. Louis Park y la villa del Valle Golden hasta la esquina sureste de la villa de Plymouth; desde allí, oeste a lo largo del límite sur de Plymouth hasta la Autopista Interestatal 494; desde allí, norte a lo largo de la Autopista Interestatal 494 hasta la Autopista Minnesota 55; desde allí, a lo largo de la Autopista Minnesota 55 hasta el límite oeste de la villa del Valle Golden; desde allí, norte a lo largo de los límites oeste de las villas del Valle Golden y New Hope hasta la esquina noroeste de la villa de New Hope; desde allí, este a lo largo del límite norte de la villa de New Hope y la ciudad de Cristal hasta el límite oeste de la villa de Brooklyn Center; desde allí, norte a lo largo del límite oeste de la villa de Brooklyn Center hasta su límite norte; desde allí, este a lo largo de dicho límite norte hasta la línea del Condado Hennepin-Condado Anoka; desde allí, norte a lo largo de dicha línea del condado hasta la esquina noroeste de la villa de Spring Lake Park en el Condado Anoka; desde allí, este a lo largo del límite norte de la villa de Spring Lake Park hasta la esquina noroeste del Municipio de Mounds View en el Condado de Ramsey; desde allí, este y sur a lo largo de los límites norte y este del Municipio de Mounds View hasta la esquina noroeste de la villa de Little Canada; desde allí, este y sur a lo largo de los límites norte y este de Little Canada hasta la esquina noroeste de la villa de Maple-wood; desde allí, este y sur a lo largo de los límites norte y este de la villa de Maplewood hasta la esquina noreste de la villa de St. Paul Norte; desde allí, sur a lo largo del límite este de la villa de St. Paul Norte hasta la esquina sureste de dicha villa; desde allí, sur a lo largo del límite este de la villa de Maplewood hasta la esquina noreste de la villa de Newport; desde allí, sur y oeste a lo largo de los límites este y sur de la villa de Newport hasta la Autopista U.S. 61; desde allí, en dirección sureste a lo largo de la Autopista U.S. 61, hasta el límite este de la villa de St. Paul Park; desde allí, a lo largo de los límites este, sur y oeste de la villa de St. Pul Park hasta un punto en el río Mississippi enfrente de la esquina sur-este de la villa original de Inver Grove; desde allí, en dirección oeste a través del río y a lo largo de los límites sur y oeste de la villa original de Inver Grove hasta la esquina noroeste de dicha villa; desde allí, directamente al norte hasta el límite sur de St. Paul Sur; desde allí, norte y oeste a lo largo de los límites oeste y sur de St. Paul Sur hasta la esquina sureste de St. Paul Oeste; desde allí, oeste a lo largo del límite sur de St. Paul Oeste hasta la Autopista del Condado 63; desde allí, sur a lo largo de la Autopista del Condado 63 hasta su unión con la Autopista del Condado 63A; desde allí, oeste a lo largo de la Autopista del Condado 63A hasta su cruce con la Autopista Minnesota 49; desde allí, norte a lo largo de la Autopista Minniesota 49 hasta su unión con la Autopista del Condado 28; desde allí, oeste a lo largo

de la Autopista del Condado 28 hasta su unión con la Autopista Minnesota 13; desde allí, suroeste a lo largo de la Autopista Minnesota 13 hasta su unión con la Autopista Minnesota 36; desde allí, norte y noroeste a lo largo de la Autopista Minnesota 36 hasta el río Minne-sota, el punto de comienzo.

Art. 27 Nueva Orleans, La.

La zona adyacente a y comercialmente una parte de Nueva Orleáns, La., dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exte-rior, sin control común, administración o arreglo para un transporte continuo o cargamento hacia o desde un punto más allá de la zona está exenta parcialmente del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley de Comer-cio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
Comenzando en un punto en la ribera del lago Pont-chartrain donde la línea Jefferson Parish-Orleans Par-ish lo cruza; desde allí, en dirección este a lo largo de la ribera del lago Pontchartrain hasta los Rigolets; desde allí, a través de los Rigolets en dirección este hasta el lago Borgne; desde allí, en dirección suroeste a lo largo de la ribera del lago Borgne hasta Bayou Bienvenue; desde allí, en dirección general al oeste a lo largo de Bayou Bienvenue (que también constituye la línea Orleáns Parish-St. Bernar Parish) hasta el camino Paris; desde allí, en dirección sur a lo largo del camino Paris hasta Back Protection Levee; desde allí, en direc-ción sureste a lo largo de Back Protection Levee (a través del lago Borgne Canal) hasta un punto 1,61 km norte de la Autopista Louisiana 46; desde allí, en direc-ción ese 1,61 km norte de la Autopista Louisiana 46 hasta la longitud 89°50’ O.; desde allí, sur a lo largo de la línea de longitud 89°50’ O. (cruzando la Autopista Louisiana 46 aproximadamente tres cuarto de un kilómetro este de Toca) hasta el canal Forty Arpent; desde allí, en dirección oeste, noroeste y sur a lo largo del canal Forty Arpent hasta el canal Scardale; desde allí, en dirección noroeste a lo largo del canal Scardale y más allá de éste en la misma dirección hasta la mitad del río Mississippi; desde allí, en dirección sur a lo largo del río Mississippi hasta el canal Augusta; desde allí, en dirección oeste a lo largo del canal Augusta hasta la vía de navegación intracostera del Golfo; desde allí, en dirección norte a lo largo de la mitad de la vía de nave-gación intracostera del Golfo (canal Harvey) hasta el punto donde el bulevar Lapalco corre perpendicular hasta la vía de navegación intracostera del Golfo (canal Harvey); desde allí, dirección oeste a lo largo del bulevar Lopalco hasta su unión con el bulevar Barataria; desde allí, norte en el bulevar Barataria hasta un punto aproximadamente a 3,22 km sur del río Mississippi donde el cable de transmisión de alta tensión cruza el bulevar Barataria; desde allí, en dirección oeste sigu-iendo dicho cable de transmisión hasta la intersección del mismo con la Autopista U.S. 90; desde allí, oeste a lo largo de la Autopista U.S 90 hasta la línea Jefferson Parish-St. Charles Parish; desde allí, norte a lo largo de dicha línea hasta la mitad del río Mississippi; desde allí en dirección oeste a lo largo de la mitad del río Missis-sippi hasta un punto sur del camino Almeida; desde allí, norte hasta el camino Almeida; desde allí, en dirección norte a lo largo del camino Almeida hasta su cruce con la Autopista 61 desde allí norte hasta la ribera del lago Pontchartrain; desde allí, a lo largo de la ribera del lago Pontchartrain en dirección este hasta la línea Jefferson Parish-Orleans Parish, punto de nacimiento.

Art. 28 Pittsburgh, Pa.

Para propósitos de administración y acatamiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente y comercialmente una parte de Pittsburg Pa., en la cual el transporte por vehículo automotor en el comercio interestatal o exterior, no bajo control, admin-istración o arreglo común para un transporte o carga-mento continuo hacia o desde un punto más allá de la zona, estará parcialmente exento del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley (303(b)(8) C. E.U 49), por la presente se define para incluir lo siguiente y para que conste de, según lo siguiente:
(a) Todos los puntos en el Condado de Allegheny, Pa., excepto los municipios de Forward, Versailles Sur, Mar-shall (incluyendo el municipio de Bradford Woods), Pine Richland, Deer Oeste y Fawn y esa parte del Municipio de Frazer norte de una línea hecha al extenderse en dirección este en una línea recta el límite sur del Muni-cipio Deer Oeste
(b) Municipio de Trafford situado en los Condados de Alleghency y Westmoreland.
(c) Municipio de Ambridge y Municipio de Harmony ubicados en el Condado de Beaver, y
(d) La Ciudad de New Kensington y el Municipio de Arnold en el Condado de Westmoreland.

Art. 29 Portland, Oreg.

Para propósitos de administración y acatamiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente y comercialmente una parte de Pórtland, Oreg., en la cual el transporte por vehículo automotor en el comercio interestatal o exterior, no bajo control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto más allá de la zona, estará parcialmente exento del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley (303(b)(8) C. E.U 49), por la presente se define para incluir lo siguiente y para que conste de, según lo siguiente:
(a) La municipalidad misma.
(b) Todos los puntos en Oregon dentro de una línea trazada a 8 Km. (5 millas) más allá de los límites corpo-rativos de Pórtland.
(c) Todos los puntos de cualquier municipalidad cual-quier parte de la cual se encuentre dentro de la línea descripta en (b) arriba.
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la ciudad de Portland o por cualquier municipalidad que se incluye según los términos del párrafo (c) antes mencionado.

Art. 30 Vancouver, Wash.

Para propósitos de administración y acatamiento del Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, la zona adyacente y comercialmente una parte de Vancouver, Wash., en la cual el transporte por vehículo automotor en el comercio interestatal o exterior, no bajo control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto más allá de la zona, estará parcialmente exento del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley (303(b)(8) C.E.U 49), por la presente se define para incluir lo siguiente y para que conste de, según lo siguiente:
(a) La municipalidad misma.
(b) Todos los puntos en Washington dentro de una
línea trazada a 6,4 Km. (4 millas) más allá de los límites corporativos de Vancouver.
(c) Todos los puntos de cualquier municipalidad cual-quier parte de la cual se encuentre dentro de la línea descripta en (b) arriba.
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la ciudad de Vancou-ver o por cualquier municipalidad que se incluye según los términos del párrafo (c) antes mencionado.

Art. 31 Charleston, C.S.

La zona adyacente a y comercialmente una parte de Charleston, C.S., dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte continuo o cargamento hacia o desde un punto más allá de la zona está parcialmente exenta del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley de Comer-cio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y consta de, todos los puntos y puntos a continuación:
(a) La municipalidad misma de Charleston.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 6,4 Km. (4 millas) más allá de los límites de Charleston.
(c) Todos los puntos en esa área norte de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, limitada por una línea según lo siguiente: Comience en el punto donde la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo cruza el río Cooper y se extiende en dirección norte a lo largo del centro del río Cooper hasta Goose Creek; desde allí, norte y oeste a lo largo del centro del río Goose hasta el dique de la represa de la instalación de abastec-imiento de agua de Charleston; desde allí, en dirección noroeste a lo largo de la ribera oeste de la represa de agua de Charleston por aproximadamente un kilómetro y medio hasta un arroyo sin nombre; desde allí, en direc-ción oeste a lo largo del centro de este arroyo sin nombre por aproximadamente un kilómetro y medio hasta la Autopista U.S. 52; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Autopista U.S. hasta el cruce con la Auto-pista South Caroline S-10-75; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la Autopista South Carloline S-10-75 aproximadamente dos kilómetros hasta un punto un cuarto de kilómetro al oeste de las vías de la Compañía del Ferrocarril Southern; desde allí, en dirección sureste a lo largo de un cuarto de kilómetro oeste de, y paralelo hasta, las vías de la Compañía del Ferrocarril Southern hasta la unión de allí con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo.
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad que cualquier parte de las mismas esté dentro de los límites de las áreas combinadas definidas en los párrafos (b) y (c) de este artículo.
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la ciudad de Charles-ton o por cualquier municipalidad que se incluye según los términos del párrafo (d) de este artículo.

Art. 32 Charleston, Va. O.
Esa zona adyacente a y comercialmente una parte de Charleston, Va. O., dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en comercio interestatal o extran-jero, sin control común, administración o arreglo para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona, está exenta parcialmente del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley de Comer-cio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos y puntos según se detalla:
(a) La municipalidad misma de Charleston, Va. O.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 6,4 Km. (4 millas) más allá de los límites corporativos de Charleston, Va. O.
(c) Todos los puntos en esa área noroeste de aquellos descriptos en el párrafo (b) arriba, limitada por una línea según lo siguiente: Comenzando en un punto en la línea descripta en (b) anteriormente, alrededor de dos kilómetros sur de la Autopista U.S. 60 oeste de Charles-ton; desde allí, en dirección oeste a lo largo de una línea dos kilómetros sur de y paralela a la Autopista U.S. 60 hasta un punto dos kilómetros sur del cruce de la Auto-pista U.S. 60 con la Autopista Virginia Oeste 17 cerca de 2¾ Mile Creek; desde allí, en dirección oeste a lo largo de una línea dos kilómetros sur de y paralela a la Auto-pista Virginia Oeste 17 hasta el río Coal; desde allí, norte a lo largo del centro del río Coal hasta la Autopista Virginia Oeste 17; desde allí, en dirección norte a lo largo de la Autopista Virginia Oeste 17 hasta Scary Creek, cerca de Scary, Va. O.; desde allí, este a lo largo de Scary Creek hasta el centro del río Kanawha; desde allí, en dirección norte a lo largo del río Kanawha hasta un punto al otro lado de la desembocadura del Blake Creek (entre Nitro y Poca, Va. O.); desde allí, en direc-ción este a lo largo de una línea recta trazada a través del cruce de la Autopista U.S. 35 y la Autopista Virginia Oeste 25 hasta un punto dos kilómetros más allá de dicho cruce; desde allí, en dirección sur a lo largo de una línea dos kilómetros noreste de y paralela a la Autopista Virginia Oeste 25 hasta el cruce de la línea descripta en (b) arriba.
(d) Todos los puntos en esa área sureste de aquellos descriptos en el párrafo (b) arriba, limitada por una línea según lo siguiente: Comenzando en un punto de la línea descripta en (b) arriba dos kilómetros sur del río Kanawha; desde allí, en dirección este a lo largo de una línea dos kilómetros sur de, y paralela al río Kanawha hasta su unión con una línea recta que intercepta el puente de la autopista en Chelyan, Va. O.; desde allí, en dirección norte a lo largo de dicha línea recta opuesta al río Kanawha hasta un punto dos kilómetros norte del río Kanawha; desde allí, en dirección oeste a lo largo de una línea dos kilómetros norte de y paralela al río Kanawha hasta el cruce de la línea descripta en (b) arriba.
(e) Todos los puntos de cualquier municipalidad que cualquier parte de las mismas esté dentro de los límites de las áreas combinadas definidas en (b), (c) y (c) antes mencionadas.

Art. 33 Memphis, Tenn.

Esa zona adyacente a y comercialmente una parte de Menphis, Tenn., dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona, está exenta parcialmente del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley de Comer-cio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Menphis, Tenn.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 8 Km. (5 millas) más allá de los límites corporativos de Menphis, Tenn.
(c) Todos los puntos en esa parte del Condado de Shelby, Tenn., norte de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo, limitada por una línea según lo sigu-iente: Comenzando en la intersección de la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo y la Autopista U.S. 51 norte de Menphis; desde allí, en dirección nor-este a lo largo de la Autopista U.S. 51 por aproximada-mente 4,83 Km. (3 millas) hasta su intersección con el camino Lucy; desde allí, en dirección este a lo largo del camino Lucy pro aproximadamente 2,25 km hasta su intersección con el camino Chase; desde allí, en direc-ción norte a lo largo del camino Chase por aproximada-mente 0,97 km hasta su intersección con el camino Lucy; desde allí, en dirección este a lo largo del camino Lucy por aproximadamente 1,29 km hasta su intersec-ción con el camino Main; desde allí, en dirección sureste a lo largo del camino Main aproximadamente 0,48 km hasta su intersección con el camino Amherst; desde allí, en dirección sur y este a lo largo del camino Amherst por aproximadamente 1,29 km hasta su intersección con el camino Raleigh-Millington; desde allí, en dirección sur a lo largo del camino Raleigh-Millington por aproxima-damente 3,22 km hasta su intersección con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo norte de Men-phis;
(d) Todos los puntos de cualquier municipalidad cualquier parte de las mismas esté dentro de los límites de las áreas combinadas descriptas en los párrafos (b) y (c) de este artículo.

Art. 34 Houston, Tex.

La zona adyacente a, y comercialmente una parte de Houston, Tex., y municipalidades contiguas en las cuales el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para, cargamento o transporte contin-uos hacia o desde un punto más allá de la zona, estará parcialmente exenta del reglamento según el artículo 203(b)(8) de la ley, por la presente se define para incluir el área que resultaría según la aplicación de la fórmula general promulgada en §372.241 y además de la misma, las municipalidades de Baytown, La Porte y Lomas, Tex.

Art. 35 Pueblo, Colo.

La zona adyacente a y comercialmente una parte de Pueblo, Colo., dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona esté exento parcialmente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Pueblo, Col.;
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 6,4 Km. (4 millas) más allá de los límites corporativos de Pueblo, Colo.;
(c) Toda el área conocida como Pueblo Memorial Air-port, que abarca alrededor de 1.416,40 ha, no dentro de los 6,4 Km. (4 millas) de los límites corporativos de Pueblo, Colo., y dentro de un área ubicada al este de Pueblo, el punto más cercano está alrededor de 6,12 km de los límites de la ciudad de Pueblo, y limitado al sur por las vías del Ferrocarril de Santa Fe y el Ferrocarril Pacific Missouri y una autopista estatal conocida como el camino Baxter y llamada Desvío Autopista U.S. 50 y la Autopista Colorado 96, con dicha propiedad que se extiende norte, oeste y este de la línea base sur descripta.

Art. 36 Warren, Ohio

La zona adyacente a y comercialmente una parte de Warren Ohio, dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona, está exenta parcialmente del reglamento bajo el artículo 203(b)(8) de la ley de Comer-cio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Warren, Ohio.
(b) Todos los puntos dentro de una línea trazada a 6,4 Km. (4 millas) más allá de los límites corporativos de Warren, Ohio.
(c) Todos los puntos en esa área sur de la línea en el párrafo (b) de este artículo, limitada por una línea según lo siguiente: Comenzando en el punto donde la línea descripta en párrafo (b) de este artículo intercepta el camino Ellsworth Baily; desde allí, sur a lo largo del camino Ellsworth Baily hasta la Autopista Ohio; desde allí, sureste a lo largo de la Autopista Ohio hasta el camino New Hallock-Young; desde allí, noreste a lo largo del camino New Hallock-Young hasta el camino Young; desde allí, este a lo largo del camino Hallock-Young hasta el cruce con la Autopista Ohio 45 (camino Salem-Warrem); desde allí, norte a lo largo de la Autopista Ohio 45 (camino Salem-Warren) hasta su intersección con la línea descripta en el párrafo (b) de este artículo.

Art. 37 Louisville, Ky.

La zona adyacente a y comercialmente una parte de Louisville, Ky., dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona esté exento parcialmente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La municipalidad misma de Louisville, Ky;
(b) Todas las otras municipalidades y áreas no incor-poradas dentro de los 8 Km. (5 millas) de los límites corporativos de Louisville, Ky., y todas de cualquier otra municipalidad cualquier parte de éstas se encuentre dentro de los 8 Km. (5 millas) de tales límites corporati-vos; y
(c) Esos puntos que no estén dentro de los 8 Km. (5 millas) de los límites corporativos de Louisville, Ky., y dentro de un área limitada por una línea que comienza en el cruce de la Autopista Kentucky 146 (LaGrange Rd.) y Autopista Kentucky 1447 (Westport Rd.); desde allí, sobre la Autopista Kentucky 146 hasta el cruce de la Autopista Kentucky 146 y Autopista Kentucky 841 (Autopista Jefferson); desde allí, sobre la Autopista Kentucky 841 hasta el cruce de la Autopista Kentucky 841 y Autopista Kentucky 1447; desde allí, sobre la Autopista Kentucky 1447 hasta el cruce de la Autopista Kentucky 1447 y Autopista Kentucky 146, el punto de nacimiento, todo dentro del Condado de Jefferson, Ky.

Art. 38 Sioux City, Iowa

La zona adyacente a la Ciudad de Sioux, Iowa, y com-ercialmente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio inter-estatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona esté exento parcial-mente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) El área que resultaría por aplicación de la fór-mula general promulgada en §372.241 y, además de la misma,
(b) Esa área limitada por una línea que comienza en la intersección de la Autopista Interestatal 29 y la línea descripta en el párrafo (a) de este artículo y que se extiende en dirección sureste a lo largo de la Autopista Interestatal 29 hasta su intersección con la línea del Municipio de Liberty-Lakeport, Iowa, luego en dirección oeste a lo largo de la línea del Municipio de Liberty-Lakeport, Iowa hasta el río Missouri; desde allí, en dirección norte a lo largo del este de la ribera del río Missouri hasta su intersección con la línea descripta en el párrafo (a) de este artículo; desde allí, a lo largo de la línea descripta en el párrafo (a) de este artículo, hasta el punto de nacimiento.

Art. 39 Beaumont, Tex.

La zona adyacente a Beaumont, Tex., y comercial-mente una parte de ésta, dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona esté exento parcialmente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos

los puntos que se detallan a continuación:
(a) Las áreas que resultarían por aplicación de la fór-mula general promulgada en §372.241 para Beaumont, Tex.; y además de la misma,
(b) Esa área limitada por una línea que comienza en el punto donde la ribera oeste de Hillebrandt Bayou intercepta la línea descripta en el párrafo (a) de este artículo; desde allí, a lo largo de la ribera oeste de Hill-ebrandt Bayou hasta su confluencia con Taylors Bayou; desde allí, en dirección sureste a lo largo de las riberas oeste y sur de Taylors Bayou hasta su confluencia con la vía de navegación Intracostera; desde allí, a lo largo de las riberas oeste y norte de la vía de navegación intrac-ostera hasta su confluencia con el río Sabine y el lago Sabine en un punto inmediatamente este de las arbole-das; desde allí, en dirección noreste a lo largo de las riberas norte y oeste del lago Sabine y río Sabine hasta el límite del condado Orange-Newton; desde allí, en dirección oeste a lo largo del límite de dicho condado hasta el derecho de paso oeste de la Autopista Estatal 87; desde allí, en dirección sur a lo largo del derecho de paso oeste de la Autopista Estatal 87 hasta la línea norte del derecho de paso de la Autopista Interestatal 10; desde allí, en dirección oeste a lo largo de la línea norte del derecho de paso de la Autopista Interestatal 10 hasta la intersección con la línea descripta en el pár-rafo (a) de este artículo; desde allí, a lo largo de la línea descripta en el párrafo (a) de este artículo, el punto de nacimiento.

Art. 40 Gobierno Metropolitano de Nashville y del Condado de Davidson, Tenn.

La zona adyacente a el Gobierno Metropolitano de Nashville y del Condado de Davidson, Tenn., y com-ercialmente una parte del estos, dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio inter-estatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona, esté exento parcial-mente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Interestatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) El mismo Gobierno Metropolitano de Nashville y del Condado de Davidson.
(b) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por el Gobierno Metropol-itano de Nashville y del Condado de Davidson.

Art. 41 Ciudad Consolidada de Indianápolis, Ind.

La zona adyacente a la Ciudad Consolidada de Indi-anápolis, Ind., y comercialmente una parte de ésta, den-tro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, adminis-tración o arreglo común para un transporte o carga-mento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona, esté exento parcialmente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Inter-estatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) La misma Ciudad Consolidada de Indianápolis, Ind.
(b) Todos los puntos de cualquier municipalidad totalmente rodeada, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la Ciudad Consol-idada de Indianápolis.

Art. 42 Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky.

La zona adyacente al Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky., y comercialmente una parte de él, dentro de la cual el transporte por vehículo automotor, en el comercio interestatal o exterior, sin control, adminis-tración o arreglo común para un transporte o carga-mento continuo hacia o desde un punto fuera de la zona esté exento parcialmente de la reglamentación prevista por el artículo 203(b)(8) de la ley de Comercio Inter-estatal (49 Cód. de EE.UU. 303(b)(8)), incluye y abarca todos los puntos que se detallan a continuación:
(a) El mismo Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky.
(b) Todas las otras municipales y áreas no incorpora-das dentro de los 8 Km. (5 millas) de la intersección de la Autopista U.S. 27 (Nicholasville Rd.) con la límite corporativo entre el Condado de Jessamine, Ky. y el Condado Urbano de Lexington-Fayette, Ky.

Art. 43 Definiciones

Para los propósitos de este capítulo, se definen los siguientes términos:
(a) “Municipalidad” hace referencia a cualquier ciudad, pueblo, villa o municipio que haya sido creado por ley legislativa especial o que haya sido, de lo con-trario, individualmente incorporado u otorgado por carta de acuerdo con las leyes estatales generales, o el que es reconocido como tal, bajo la Constitución o por las leyes del Estado donde se encuentra, y el que cuenta con gobierno local. No incluye un pueblo del municipio o del tipo de Nueva Inglaterra.
(b) “Municipalidades contiguas” hacen referencia a las municipalidades, definidas en el párrafo (a) de este artículo, las que tienen en algún punto un límite munic-ipal o corporativo en común.
(c) “Áreas no incorporadas” hacen referencia a cual-quier área que no se encuentra dentro de los límites corporativos o municipales de una municipalidad, según se define en el párrafo (a) de este artículo.

Art. 44 Áreas comerciales determinadas en gen-eral, con excepciones

La zona comercial de cada municipalidad en los Esta-dos Unidos, con las excepciones indicadas en la nota al pie de este artículo, dentro de la cual el transporte de pasajeros o bienes, en el comercio interestatal o exterior, sin control, administración o arreglo común para un transporte o cargamento continuos hacia o desde un punto sin esa zona, esté exento de todas las disposi-ciones previstas en el Capítulo II de la Ley de Comercio Interestatal, excepto las disposiciones previstas en el artículo 204 relativas a las calificaciones y horas máxi-mas de servicio de los empleados, seguridad del funcio-namiento o normas de equipos, se considerará comprendida por:
(a) La misma municipalidad, a continuación denom-inada municipalidad base;
(b) Todas las municipalidades contiguas a la munici-palidad base;
(c) Todas las otras municipalidades y todas las áreas no incorporadas dentro de los EE.UU. adyacentes a la municipalidad base según:
(1) Cuando la municipalidad base tiene una población menor de 2.500 todas las áreas no incorpora-das dentro de los 3,2 Km. (2 millas) de su límite corpo-rativo y todos los puntos de cualquier municipalidad, cuando cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 3,2 Km. (2 millas) de los límites corporativos de la municipalidad base,

(2) Cuando la municipalidad base tiene una población de 2.500 pero menor de 25.000 todas las áreas no incorporadas dentro de los 4,83 Km. (3 millas) de su límite corporativo y todos los puntos de cualquier municipalidad, cuando cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 4,83 Km. (3 millas) de los límites corporativos de la municipalidad base,
(3) Cuando la municipalidad base tiene una población de 25.000 pero menor de 100.000 todas las áreas no incorporadas dentro de los 6,4 Km. (4 millas) de su límite corporativo y todos los puntos de cualquier municipalidad, cuando cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 6,4 Km. (4 millas) de los límites corporativos de la municipalidad base, y
(4) Cuando la municipalidad base tiene una población de 100.000 o más, todas las áreas no incorpo-radas dentro de los 8 Km. (5 millas) de su límite corpo-rativo y todos los puntos de cualquier municipalidad, cuando cualquier parte de la cual se encuentre dentro de los 8 Km. (5 millas) de los límites corporativos de la municipalidad base, y
(d) Todas las municipalidades totalmente rodeadas, o poco más o menos rodeada excepto por un límite de agua, por la municipalidad base, por cualquier munici-palidad contigua a ella, o por cualquier municipalidad adyacente a ella la que se incluye en la zona comercial de dicha municipalidad según las disposiciones previs-tas en el párrafo (c) de este artículo.

Nota: Excepto: Municipalidades de las zonas comerciales las cuales han sido o son, en lo futuro, determinadas de manera individual o especial.

Art. 45 Distancias de control y datos poblaciona-les

En la aplicación de §372.241:
(a) Se deberá utilizar distancias en línea recta o kilómetros (millas) alrededor de los límites corporati-vos.
(b) Se deberá considerar a la población de cualquier municipalidad como la cifra más alta para esa munici-palidad en cualquier censo decenal a partir del censo decenal de 1940, inclusive.

Apéndice G del Subtítulo B — Normas de Inspección Periódica Mínimas

Un vehículo no pasa la inspección si presenta uno de los siguientes defectos o deficiencias:
1. Sistema de frenos.

a. **Frenos de servicio.**

(1) Ausencia de acción de frenos en cualquier eje que se requiera freno ante la aplicación de los frenos de servicio (tales como falta de frenos o patín (es) de freno que no se muevan ante la aplicación de una cuña. Leva-S, leva o freno de disco).
(2) Componentes mecánicos faltantes o averiados incluyendo: patines, almohadilla de revestimiento, resorte, vástagos de anclaje, crucetas, rodillas de leva, varilla de empuje y tornillos de montaje de la cámara de aire.
(3) Componentes sueltos del freno incluyendo cámaras de aire, crucetas y ménsulas de apoyo del eje de distribución.
(4) Pérdidas de aire audibles en la cámara de freno (Por ejemplo, ruptura de diafragma, grampa de cámara suelta, etc.).
(5) **Límites de reajuste.** A continuación se detalla el recorrido máximo que se deben reajustar los frenos. Cualquier freno ¼" o más pasando el límite de 4 reajuste o cualquier dos frenos menos de ¼" pasando el límite de reajuste puede ser causa de rechazo. Se debe medir el recorrido con el motor apagado y la presión del depósito de 80 a 90 psi con los frenos totalmente aplicados.

DATOS DE CÁMARA DE FRENOS TIPO PERNO

Tipo	Área efectiva (pulg. cuad.)	Diámetro externo (pulg)	Recorrido máximo al que se debe reajustar los frenos
A	12	6 15/16	1 3/8
B	24	9 3/16	1 ¾
C	16	8 1/16	1 ¾
D	6	5 ¼	1 ¼
E	9	6 3/16	1 3/8
F	36	11	2 ¼
G	30	9 7/8	2

DATOS DE CÁMARA DEL ROTOR

Tipo	Área efectiva (pulg. cuad.)	Diámetro externo (pulg)	Recorrido máximo al que se debe reajustar los frenos
9	9	4 9/32	1 1/2
12	12	4 13/16	1 1/2
16	16	5 13/32	2
20	20	5 15/16	2
24	24	6 13/32	2
30	30	7 1/16	2 1/4
36	36	7 5/8	2 3/4
50	50	8 7/8	3

DATOS DE CÁMARA DE FRENOS GRAMPA

Tipo	Área efectiva (pulg. cuad.)	Diámetro externo (pulg)	Recorrido máximo al que se debe reajustar los frenos
6	6	4 ½	1 1/4

9	9	5 ¼	1 3/8
12	12	5 11/16	1 3/8
16	16	6 3/8	1 3/4
20	20	6 25/32	1 3/4
24	24	7 7/32	1 3/4
30	30	8 3/32	2
36	36	9	2 1/4

[1](2″ para diseño de recorrido largo).

DATOS DE FRENO DE CUÑA**.—** El movimiento de la marca del trazado sobre el revestimiento no deberá exceder [1]/16 pulgadas.
(6) Revestimientos o almohadillas de frenos
(a) El revestimiento o almohadilla no se adhiere firmemente al patín.
(b) Saturado con aceite, grasa, o líquido de freno, o
(c) Sin ejes de dirección**:** Revestimiento de un grosor menor de [1]/4 pulgada en el centro del patín para los frenos de tambor de aire, [1]/pulgada o menor en el centro del patín para los frenos de tambor hidráulicos y eléctricos y menor de [1]/8 pulgada para los frenos de disco de aire.
(d) Ejes de dirección**:** Revestimiento de un grosor menor de [1]/4 pulgada en el centro del patín para los frenos de tambor, menor de [1]/8 pulgada para los frenos de disco de aire y [1]/16 pulgada o menor para los frenos de disco hidráulicos y frenos eléctricos.
(7) Freno faltante en cualquier eje requiere que lleve frenos.
(8) Desajuste en paralelo de cualquier eje de dirección de la unidad motriz de:
(a) Tamaños de las cámaras de aire.
(b) Largo del ajustador del juego.

b. **Sistema de frenos para estacionamiento.** Vehículo sin frenos o una combinación se aplican en caso de par-ticipación del control de freno para estacionamiento incluyendo los frenos para estacionamiento controlado por la línea de conducción manual
c. **Tambor de frenos o rotores.**
(1) Con cualquier rajadura o rajaduras externas que se abran ante la aplicación del freno (no confundir las pequeñas rajaduras de control de calor con las raja-duras de flexión)
(2) Cualquier porción faltante del tambor o rotor o en peligro de desprenderse.
d. **Manguito de acoplamiento de la canalización de frenos.**
(1) Manguito de acoplamiento que presente cualquier daño que se extienda a través de los pliegues de refuerzo exteriores. (La tapa de tela impregnada de goma no es un pliegue de refuerzo). (El nylon termo-plástico puede llegar a tener un refuerzo trenzado o una diferencia de color entre la tapa y la cámara. Exposición de un segundo color es causa de rechazo.
(2) Pandeo o hinchazón cuando se aplica presión de aire.
(3) Cualquier pérdida audible.
(4) Dos mangueras unidas de manera incorrecta (como ser una unión hecha al deslizar los extremos de la manguera sobre un pedazo de tubo y al grapar la manguera al tubo).
(5) Manguera de aire rajada, quebrada o estrecha.
e. **Tubos de freno.**
(1) Cualquier pérdida audible.
(2) Tubos rajados, dañados por el calor, quebrados o estrechos.
f. **Dispositivo de advertencia de presión** baja falt-ante, inoperante, o no funciona a 55 psi y menos, o [1]/ 2 la presión de muesca reguladora, la que sea menor.
g. **Válvula de protección del tractor.** Válvula(s) de pro-tección del tractor en el grupo motor sin funcionar o faltante.
h. **Compresor de aire.**
(1) Correa de transmisión compresora en condición de impedimento o falla probable.
(2) Tornillos de montaje del compresor flojos.
(3) Roldana rajada, quebrada o floja.
(4) Consola para el montaje, soportes o adaptadores rajados o quebrados.
i. **Frenos eléctricos.**
(1) Ausencia de acción de frenado en cualquier rueda que requiera frenos.
(2) Dispositivo de frenado automático faltante o sin funcionar.
j. **Frenos hidráulicos. (Incluyendo Servofreno sobre hidráulico y Servo de mando hidráulico impulsado por el motor).**
(1) Cilindro maestro menor que [1]/ 4 completo.
(2) Sin reserva de pedal con el motor en funciona-miento excepto al bombear el pedal.
(3) No funciona la unidad del servofreno.
(4) Manguito(s) de acoplamiento de la canalización de frenos con filtraciones o hinchazones bajo la apli-cación de presión.
(5) Válvula de frenado faltante o sin funcionar.
(6) Presenta cualquier pérdida visual de fluido hidráu-lico en el sistema de frenos.
(7) Presenta manguera(s) para agua a presión desgas-tada por rozamiento desde el recubrimiento externo hasta el nivel del tejido.
(8) Líneas de fluidos o conexiones que pierden en forma restringida, estrechas, rajadas o quebradas.
(9) Luz de advertencia por falla en los frenos o fluido bajo encendida y/o en funcionamiento.
k. **Sistemas de vacío.** Cualquier sistema de vacío que:
(1) Presente reserva de vacío insuficiente para per-mitir una aplicación completa de frenos luego de apagar el motor.
(2) Presente línea(s) o manguera(s) de vacío restring-ida, desgastada desde la tapa externa hasta el pliegue de cable, estrecha, rasgada o quebrada o presenta colapso de la manguera de vacío cuando se aplica el vacío.
(3) No presente un dispositivo de advertencia en funci-onamiento de vacío bajo según se requiere.

2. Dispositivos de acoplamiento.
a. **Quinta rueda.**
(1) Montaje en el marco.
(a) Cualquier sujetador faltante o inservible.

(b) Cualquier movimiento entre los componentes del montaje.
(c) Cualquier ángulo de hierro del montaje rajado o quebrado.
(2) Placas de montaje y ménsulas de pivotes.
(a) Cualquier sujetador faltante o inservible.
(b) Cualquier soldadura o metal matriz rajado.
(c) Más de $^{3}/_{8}$ pulgada movimiento horizontal entre un vástago de ménsula pivote y una ménsula.
(d) Vástago de ménsula pivote faltante o no seguro.
(3) Deslizadores.
(a) Cualquier sujetador del mecanismo de enga-nche faltante o inservible.
(b) Cualquier detención en sentido longitudinal faltante o adherido inseguramente.
(c) Movimiento de más de $^{3}/_{8}$ pulgadas entre la ménsula de desplazamiento y la base de desplazamiento.
(d) Cualquier componente de desplazamiento rajado en metal matriz o soldadura.
(4) Acoplador inferior.
(a) Movimiento horizontal entre las mitades de la quinta rueda superior e inferior excede $^{1}/_{2}$ pul-gadas.
(b) La manija de funciones no debe estar en posición cerrada o trabada.
(c) El pivote de orientación de la rueda no engra-nado correctamente.
(d) La separación entre el acoplador inferior y superior dejando punto a la luz de lado a lado.
(e) Rajaduras en la placa de la quinta rueda. Excepciones**:** Las rajaduras en la quinta rueda apro xima n l as ra mpas y rajaduras de encogimiento de la colada en el lomo de la car-rocería de una quinta rueda fundida.
(f) Partes del mecanismo de cierre faltantes, que-bradas o deformadas hasta el punto que el piv-ote de orientación de la rueda no está seguramente sostenido.

b. **Ganchos del pivote central.**
(1) Montaje en el marco.
(a) Cualquier sujetador faltante o defectuoso (no se considera que falta un sujetador si hay un agujero vacío en el dispositivo pero no un agujero correspondiente en el marco o vise versa).
(b) Rajaduras superficiales de montaje que se extienden desde el punto de acoplamiento *por ej*., rajaduras en el marco en los agujero de los tornillos de montaje).
(c) Montaje suelto.
(d) Travesaño del bastidor que facilita el aco-plamiento del gancho del pivote central rajado.
(2) Integridad.
(a) Rajaduras en todas partes en el montaje del gancho del pivote central.
(b) Cualquier reparación de soldadura al gancho del pivote central.
(c) Cualquier parte de la sección de la bocina redu-cida en más de un 20%.
(d) Pestillo inseguro

c. **Argolla de barra de enganche/ barra de tracción**
(1) Montaje.
(a) Cualquier rajadura en las soldaduras de aco-plamiento.
(b) Cualquier sujetador faltante o inservible.
(2) Integridad.
(a) Cualquier rajadura.
(b) Cualquier parte de la argolla reducida más de un 20%.

d. **Espiga de barra de engnache/barra de tracción**
(1) Desplazamiento (eléctrico o manual).
(a) Mecanismo de enganche inservible.
(b) Seguro faltante o inservible.
(c) Movimiento de más de $^{1}/_{4}$ pulgadas entre el desplazamiento y alojamiento.
(d) Cualquier pérdida, cilindros de aire o hidráu-lico, mangueras o cámaras (distinta al derra-mamiento normal de un poco de aceite con anillos estancos hidráulicos).
(2) Integridad.
(a) Cualquier rajadura.
(b) Movimiento de $^{1}/_{4}$ pulgadas entre el submarco y la barra de enganche en el punto de aco-plamiento.

e. **Dispositivos de seguridad.**
(1) Dispositivos de seguridad faltantes.
(2) No acoplado o incapaz de brindar un acoplamiento seguro.
(3) Cadenas y ganchos.
(a) Desgastado hasta el punto de una reducción mensurable en la sección transversal del eslabón.
(b) Reparaciones incorrectas incluyendo solda-dura, cable, tornillos pequeños, soga y cinta.
(4) Cable.
(a) Filamentos de cable rotos o deformados.
(b) Grampa o fijación incorrecta.

f. **Suspensión-vagón.**
(1) Método de acoplamiento.
(a) Cualquier sujetador faltante o inservible.
(b) Montajes sueltos.
(c) Cualquier rajadura o quebraduras en piezas de carga o tensión.
(d) Movimiento horizontal entre las mitades supe-rior e inferior de la suspensión-vagón excede $^{1}/_{4}$ pulgadas.

3. Sistema de escape.
a. Cualquier sistema de escape cuando se determina que pierde en un punto delante o directamente por debajo del compartimiento de la litera.
b. Sistema de escape de ómnibus que pierde o descarga a la atmósfera:
(1) **A nafta** — exceso de 15,24 cm (6 pulg) delante de la zona más cercana a la parte trasera del ómnibus.
(2) **Impulsado por otra cosa que no sea nafta** — exceso de 38,10 cm (15 pulg) delante de la zona más cercana a la parte trasera del ómnibus.

(3) **Impulsado por otra cosa que no sea nafta**— delante de una puerta o ventana diseñada para abrirse. (**Excepción:** Salidas de emergencia).

c. Ninguna parte del sistema de escape de cualquier vehículo automotor debe ser ubicado de esa manera ya que podría causar incendio, carbonización o daños en el cableado eléctrico, suministro de combustible o cual-quier parte combustible del vehículo.

4. Sistema de combustible.

a. Un sistema de combustible con una pérdida visible en cualquier punto.

b. Una tapa del tanque de combustible faltante.

c. Un tanque de combustible no adherido de manera seg-ura al vehículo automotor ya sea porque los tornillos de montaje o consolas se encuentran sueltos, quebrados o faltantes (algunos tanques de combustible utilizan resortes o casquillos de caucho para permitir el mov-imiento).

5. Dispositivos de luces.

Deben funcionar todos los dispositivos de luces y reflectores requeridos por el Art. 393.

6. Carga segura.

a. Pieza(s) de repuesto del vehículo o condición de carga tal que la rueda de repuesto o cualquier parte de la carga o material para sujetar la carga pueda caerse a la calzada.

b. Protección ontra carga de desplazamiento — Cualquier vehículo sin estructura frontal o dispositivo equiva-lente según se requiere.

7. Mecanismo de dirección.

a. **Juego libre del volante** (en vehículos equipados con dirección asistida el motor debe estar en funciona-miento).

Volante diámetro	Sistema de dirección manual	Sistema de dirección asistida
16″	2″	$4^{1}/_{2}$”
18″	2 ¼”	4 ¾”
20″	2 ½”	5 ¼”
22″	2 ¾”	5 ¾”

b. **Columna de dirección.**

(1) Cualquier falta o flojedad de los pernos en U o pieza(s) de colocación.

(2) Cruceta(s) gastada(s), defectuosa(s) u obviamente soldada(s).

(3) Volante no asegurado correctamente.

c. **Vigueta del eje delantero y todos los componentes de dirección diferentes a la columna de dirección.**

(1) Cualquier rajadura(s).

(2) Cualquier soldadura(s) obvia.

d. **Caja de la dirección.**

(1) Cualquier tornillo(s) de montaje flojo o faltante.

(2) Cualquier rajadura(s) en la caja de cambios o con-solas para el montaje.

e. **Brazo de mando.** Cualquier flojedad en el brazo de mando en el eje de salida del mecanismo de mando de la dirección.

f. **Dirección asistida.** Cilindro auxiliar de la dirección asistida suelto.

g. **Juntas esféricas y de rótulas.**

(1) Cualquier movimiento bajo la carga de dirección de una tuerca de trabante.

(2) Cualquier movimiento, que no sea el de rotación, entre cualesquier pieza de unión y su punto de aco-plamiento de más de $^{1}/_{4}$ pulgada.

h. **Varillas de tensión y barras de acoplamiento.**

(1) Grampa(s) o perno(s) de grampa sueltos en las varillas de tensión o barras de acoplamiento.

(2) Cualquier desaprieto en cualquier unión roscada.

i. **Tuercas.** Tuerca(s) faltante(s) o suelta(s) en el brazo de mando de las varillas de tensión, barra de aco-plamiento, brazo de mando o brazo de la varilla de ten-sión.

j. **Sistema de dirección.** Cualquier cambio u otra condi-ción que interfiera con el libre movimiento de cualquier componente de la dirección.

8. Suspensión.

a. Cualquier perno(s) en U, muelle(s) suspensor, u otra pieza(s) de repuesto de colocación de eje rajada, que-brada, suelta o faltante da como resultado el desplazamiento del eje desde su posición normal. (Luego de una vuelta, el desplazamiento del eje lateral es normal con algun as su spens io nes . El desplazamiento hacia delante o hacia atrás en línea recta hará que el eje vuelva a alinearse).

b. **Montaje del muelle.**

(1) Cualquier hoja en el montaje de balleta de hojas quebrada o faltante.

(2) Cualquier hoja principal quebrada en el montaje de balleta de hoja. (Incluye el montaje con más de un muelle principal).

(3) Muelle helicoidal quebrado.

(4) Muelle de caucho faltante.

(5) Una o más hojas desplazada(s) de manera que podría(n) ponerse en contacto con un neumático, llanta, tambor de freno o marco.

(6) Muelle de la barra de torsión quebrado en la sus-pensión de la barra de tensión.

(7) Suspensión de aire con pérdida de presión, *es decir*, falla en el sistema, pérdida, etc.

c. **Par motor, curva de unión o componentes de ajuste.** Cualquier parte del montaje de par motor, curva de unión o componente de ajuste o cualquier parte utilizada para acoplar la misma al marco del vehículo o eje rajado, flojo, quebrado o faltante. (No se aplica a casquillos en par motor o tirantes transversal).

9. Marco.

a. **Piezas del marco.**

(1) Cualquier pieza del marco rajada, quebrada, floja o descolgada.

(2) Cualquier sujetador flojo o faltante incluyendo los sujetadores que acoplan componentes funcionales tales como el motor, transmisión, sistema de mando de la dirección, repuestos de carrocería y la quinta rueda.

b. **Despeje de neumático y rueda.** Cualquier condición, incluyendo carga que ocasiona el contacto de la carro-cería o marco con un neumático o cualquier parte de los montajes de la rueda.

c. **Montajes regulables de ejes (submarcos desli-zantes).** Montaje regulable del eje con pasadores de seguridad faltantes o sin engranar.

10.Neumáticos.

a. **Cualquier neumático en cualquier eje de direc-ción de una unidad motriz.**

(1) Con menos de $^{4}/_{32}$ pulgada banda de rodadura cuando se mide en cualquier punto en una estría de banda de rodadura principal.

(2) Presenta pliego en la carrocería o material de cor-rea exhibido a través de la banda de rodadura o pared lateral.

(3) Presenta cualquier separación de banda de roda-dura o pared lateral.

(4) Presenta un corte donde se exhibe el pliego o mate-rial de correa.

(5) Marcado “No utilizar en autopista” o aparece otra marca que excluirá el uso en el eje de dirección.

(6) Un neumático radial tubular sin marcas de vástago en el tubo radial. Estas marcas incluyen una banda roja alrededor del vástago del tubo, la palabra “radial” gravada en vástagos metales, o la palabra “radial” moldeada en vástagos de caucho.

(7) Mezclar neumáticos radiales y de derivación en el mismo eje.

(8) El faldón del neumático sobresale a través de la ranura de la válvula en la llanta y toca el vástago.

(9) Neumático estriado excepto los vehículos automo-tores utilizados sólo para el servicio urbano o sub-urbano (ver la excepción en 393.75(e)).

(10) Portamaletas, parche u otra reparación de pliegue.

(11) El peso cargado excede los límites de carga del neu-mático. Esto incluye neumático sobrecargado oca-sionado por presión de aire baja.

(12) El neumático está desinflado o presenta una pér-dida perceptible (*por ejemplo*, se puede oir o sentir).

(13) Cualquier ómnibus equipado con neumático(s) recauchutado o parchado.

(14) Con tanta suspensión o inflado que toma contacto con cualquier parte del vehículo.

b. **Todos los neumáticos diferentes a los que se encuentran en el eje de dirección de una unidad motriz:**

(1) El peso cargado excede los límites de carga del neu-mático. Esto incluye neumático sobrecargado oca-sionado por presión de aire baja.

(2) El neumático está desinflado o presenta una pér-dida perceptible (*por ejemplo*, se puede oir o sentir).

(3) Presenta pliego en la carrocería o material de cor-rea exhibido a través de la banda de rodadura o pared lateral.

(4) Presenta cualquier separación de banda de roda-dura o pared lateral.

(5) Presenta un corte donde se exhibe el pliego o mate-rial de correa.

(6) Con tanta suspensión o inflado que toma contacto con cualquier parte del vehículo. (Esto incluye un neumático que se toca con su par.)

(7) Está marcado “No utilizar en autopista” o marcado de manera diferente y con significado parecido.

(8) Con menos de $^{2}/_{32}$ pulgada banda de rodadura cuando se mide en cualquier punto en una estría de banda de rodadura principal.

11.Ruedas y llantas.

a. **Aro de freno o seguridad.** Aro(s) que no concuerda, doblado, levantado, quebrado, rajado, fijado incorrecta-mente.

b. **Ruedas y llantas.** Rajada o quebrada o presenta agujeros alargados en los tornillos.

c. **Sujetadores (tanto para las ruedas de radio y disco).** Cualquier sujetador flojo, faltante, quebrado, rajado, estropeado o de lo contrario inservible.

d. **Soldaduras.**

(1) Cualesquiera rajaduras en las soldaduras que aco-plan la rueda de disco a la llanta.

(2) Cualquier rajadura en las soldaduras que acoplan la llanta desmontable sin tubo al adaptador.

(3) Cualquier soldadura en la rueda(s) de aluminio en el eje de dirección.

(4) Cualquier soldadura diferente a la de disco al aco-plamiento de la llanta en rueda(s)de disco de acero montado en el eje de dirección.

12. **Instalación del parabrisas** (No incluye un borde de 5,08 cm en la parte superior, un borde de 25,40 mm a cada lado y el área debajo de la porción superior de la rueda de dirección). Cualquier rajadura, decoloración o materia que reduzca la visión a excepción: (1) color o tintura aplicada en el momento de fabricación; (2) cualquier rajadura que no supere $^{1}/_{4}$ pulgada de ancho, si no se intercepta con otra rajadura; (3) cualquier área dañada no más de $^{3}/_{4}$ pulgada de diámetro, de lo contrario cercano a 7,62 cm de cualquier otra área dañada; (4) etiquetas, stickers, calcomanías, etc. (ver 393.60 para las excepciones).

13. **Limpiaparabrisas.** Toda unidad motriz que tenga un limpiaparabrisas que no funcione, o faltante, o con piezas dañadas que lo presente como inservible.

Comparación del Apéndice G y el nuevo Manual de Procedimiento Uniforme de Inspección del Conductor-Vehículo de América del Norte (Ítems de Inspección de Seguridad Crítica del Vehículo Comercial de América del Norte y Criterios para considerar fuera de servicio)

La parte sobre vehículos de los requisitos del Manual de Procedimientos Uniformes de Inspección del Conductor-Vehículo de América del Norte (NAUD-VIP) de la FMCSA, los Ítems de Inspección de Seguridad Crítica del Vehículo Comercial de América del Norte y los Criterios para Considerar (un vehículo) Fuera de Servicio de CVSA así como el Apéndice G del subtítulo B son documentos similares y siguen los mismos procedimientos de inspección. Se requiere que por cada documento se inspeccionen los mismos ítems Los criterios para considerar (un vehículo) fuera de servicio de la FMCSA y CVSA se deberían emplear en las inspecciones realizadas en la vía pública al azar para identificar los ítems críticos de inspección y brindar los criterios necesarios para determinar si se coloca(n) o no el(los) vehículo(s) fuera de servicio. Se determina que un vehículo está fuera de servicio sólo cuando por causas mecánicas o de carga se considera que representa un peligro inminente como para causar un accidente, desperfecto, o cuando esa condición probablemente pueda contribuir a que el conductor pierda el control del vehículo. Al inspector se le brinda amplia flexibilidad para determinar si el vehículo queda fuera de servicio en el punto de inspección o si sería menos peligroso permitir que el vehículo prosiga hacia un establecimiento para su reparación. La distancia hasta el establecimiento de reparación no debe exceder los 40 Km. (25 millas). La inspección que se realiza en un camino, sin embargo, no necesariamente significa que no se tiene que detectar una falla en el vehículo para que continúe en servicio.

Por el contrario, el procedimiento de inspección en el Apéndice G requiere que todos los ítems que se deben inspeccionar estén en condiciones correctas, no presenten defectos y funcionen correctamente antes de poner en servicio un vehículo.

Diferencias entre los criterios para considerar un vehículo fuera de servicio e Inspección Anual de la FMCSA.

1. **Sistema de frenos.** Los criterios del apéndice G rechazan a los vehículos que presenten cualquier freno defectuoso, cualquier pérdida de aire, etc. Los criterios para considerar un vehículo fuera de servicio permiten un 20% de frenos defectuosos en ejes sin dirección y una cierta amplitud en pérdidas de aire antes de determinar si un vehículo se encuentra fuera de servicio.

2. **Dispositivos de acoplamiento.** El Apéndice G rechaza los vehículos que no presenten cualquier sujetador de montaje de la quinta rueda o estén defectuosos. Los criterios para considerar fuera de servicio permiten hasta un 20% de sujetadores faltantes o defectuosos en los montajes de marco y montajes de ménsula pivote y 25% en sujetadores del mecanismo de enganche de desplazamiento. Los criterios para considerar un vehículo fuera de servicio también permiten la misma amplitud en soldaduras rajadas.

3. **Sistema de escape.** Apéndice G sigue el Art. 393.83 al pie de la letra. Los criterios de CVSA para considerar un vehículo fuera de servicio permiten que los vehículos eliminen los gases por encima de las dimensiones dadas en el Art. 393.83 siempre y cuando el escape no pierda o elimine los gases debajo del chasis.

4. **Sistema de combustible.** Igual para el Apéndice G y para los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio.

5. **Dispositivos de luces.** El Apéndice G exige que todos los dispositivos de luces contemplados en el artículo 393 funcionen en todo momento. Los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio sólo requieren que una luz de freno y guiños en funcionamiento en la parte delantera del vehículo en combinación funcionen en todo momento. Además requieren un faro delantero y trasero en funcionamiento durante las horas que no hay luz.

6. **Carga segura.** Igual tanto para el Apéndice G como para los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio.

7. **Mecanismo de dirección.** Requisitos del juego de dirección del Apéndice G observa los nuevos requisitos del Art. 393.209.

8. **Suspensión.** El Apéndice G observa los nuevos requisitos de §393.207, que no permite una hoja quebrada en un montaje de balleta de hojas. Los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio permiten hasta un 25% de hojas rotas o faltantes antes de determinar si el vehículo está fuera de servicio.

9. **Marco.** Los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio permiten una cierta amplitud en rajaduras de marco antes de determinar si el vehículo queda fuera de servicio. El Apéndice G observa los nuevos requisitos de 393.201 el que no permite ninguna rajadura de marco.

10. **Neumáticos.** El Apéndice G observa los requisitos del Art. 393.75, que requiere una profundidad del dibujo del neumático de $^{4}/_{32}$ pulgadas en los ejes de dirección de la unidad motriz y $^{2}/_{32}$ pulgadas en todos los otros ejes. Los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio sólo requieren $^{2}/_{32}$ pulgadas de profundidad del dibujo del neumático en los ejes de dirección de la unidad motriz y $^{1}/_{32}$ pulgadas en todos los otros ejes.

11. **Ruedas y llantas.** Los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio permiten una cierta amplitud para las rajaduras en llantas y neumáticos o sujetadores faltantes o defectuosos. El Apéndice G cumple con los requisitos del nuevo Art. 393.205, que no permite llantas y neumáticos defectuosos tuercas y pernos inservibles.

12. **Instalación del parabrisas.** Los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio ubica en condición de servicio restringido cualquier vehículo que presente una rajadura o decoloración en el área del parabrisas entre el cepillo del limpiador en el lado del conductor y no menciona a la zona restante del parabrisas. El Apéndice G consigna los requisitos para todo el parabrisas, según Art. 393.60

13. **Limpiaparabrisas.** El Apéndice G requiere que los limpiaparabrisas funcionen en todo momento. Los criterios para considerar el vehículo fuera de servicio sólo requieren que un limpiaparabrisas, el del lado del conductor, se inspeccione durante condiciones climáticas de inclemencia.

INTERPRETACIONES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LOS EE.UU. (DOT) — Mayo 4, 1997

Capítulo 40 — Procedimientos para Programas de Pruebas de Consumo de Drogas y Alcohol en el Transporte

Artículos Interpretados

40.3 Definiciones
40.21 Drogas
40.23 Preparación para la prueba
40.25 Procedimientos de recolección de muestras
40.29 Procedimientos de análisis de laboratorio
40.31 Garantía y control de calidad
40.33 Informe y revisión de resultados
40.35 Protección de registros de empleados
40.39 Uso de laboratorios certificados por el Ministerio de Salud y Servicios Humanos (DHHS)
40.69 Imposibilidad de obtener la cantidad de aliento nece-saria
40.81 Disponibilidad y divulgación de información sobre pruebas de consumo de alcohol de empleados deter-minados
40.93 Técnico de pruebas de detección

Temas Especiales — Requisitos para pruebas aleatorias

Temas Especiales — Procedimiento para el Manejo y Procesamiento de Muestras Divididas

§40.3 Definiciones

Pregunta 1: ¿Es posible que un Doctor en Quiro-práctica, con título de Profesional Especialista en Adic-ciones, se desempeñe como Funcionario de Informes Médicos (MRO)?

Lineamientos: Un Doctor en Quiropráctica, con título de Profesional Especialista en Adicciones, no es consid-erado doctor en medicina matriculado ni doctor en osteopatía y, por lo tanto, no puede desempeñarse como MRO.

Pregunta 2: ¿Cuáles son los requisitos y respons-abilidades de los MRO? ¿Es necesario que los MRO posean título habilitante específico?

Lineamientos: §40.3 determina los requisitos para desempeñarse como MRO y §40.33 especifica sus responsabilidades Se considera MRO a los médicos matriculados (doctores en medicina u osteopatía) responsables de recibir los resultados de laboratorio provenientes de programas de pruebas de consumo de drogas de un empleador, que poseen conocimiento sobre trastornos por abuso de sustancias y capacitación médica para interpretar y evaluar un resultado positivo confirmado de un individuo junto con su historia clínica y demás información biomédica relevante. Un MRO es responsable de analizar e interpretar los resultados positivos confirmados obtenidos mediante el programa de pruebas del empleador. El Ministerio de Transporte de los EE.UU. (DOT) no requiere por el momento título habilitante específico para desem-peñarse como MRO. Sin embargo, existen varias orga-nizaciones profesionales nacionales que otorgan títulos de MRO.

§40.21 Drogas

Pregunta 1: ¿Está permitida la prueba de consumo de otras drogas? ¿Se debe obtener una muestra adicio-nal?

Lineamientos: Según el capítulo 40, los empleadores deben efectuar pruebas respecto de las siguientes dro-gas: marihuana, cocaína, anfetaminas, opiáceos y fenci-clidina. Los empleadores no podrán realizar pruebas respecto de otras sustancias *conforme a las normas del DOT*. El capítulo 40, sin embargo, no prohibe a los empleadores realizar pruebas respecto de otras sustan-cias controladas *siempre y cuando dichas pruebas se realicen según normas del empleador*.

Los empleadores de la industria del transporte que establezcan programas de pruebas de consumo de dro-gas respecto de sustancias adicionales a las cinco drogas que establece el capítulo 40, deberán aclarar a sus empleados cuáles pruebas son exigidas por el DOT y cuáles por la compañía. Asimismo, los empleadores deberán garantizar que las muestras de orina para las pruebas del DOT se obtengan conforme a los requisitos del capítulo 40, y recolectar una muestra adicional en un proceso de urinación separado para realizar las pruebas de la empresa.

Pregunta 2: ¿Deben los laboratorios llevar a cabo pruebas respecto de las cinco (5) drogas aún cuando el formulario de custodia y control de la prueba de consumo de drogas (CCF) no indique qué pruebas se van a realizar?

Lineamientos: El capítulo 40 indica que los progra-mas de pruebas de consumo de drogas de dependencias del DOT requieren que los empleadores verifiquen la presencia de marihuana, cocaína, opiáceos, anfetami-nas y fenciclidina (§40.21). Por lo tanto, se deberán analizar todas las muestras del DOT respecto de las cinco categorías de drogas antes mencionadas, aún cuando el CCF adjunto no lo indique expresamente.

Si bien el DOT no considera que un error del lugar de recolección de estas características no sea suscepti-ble de reparación, la integridad de todo el proceso de recolección se ve amanazada y podría llevar a su impugnación y revisión posterior por parte de terceros. El supervisor del lugar deberá analizar estos errores para prevenir su repetición.

§40.23 Preparación para la prueba

Pregunta 1: Al efectuar la prueba de una muestra dividida, ¿es necesario hacer reserva de la identidad de la persona a nivel laboratorio, dado que tanto al labora-torio primario como al que analizará la muestra divid-ida podrían corresponderles aranceles y por lo tanto facturar directamente al empleado?

Lineamientos: §40.23(a) se refiere al uso obligatorio del Formulario Federal de Custodia y Control de Prue-bas de Drogas (CCF) para recolecciones y pruebas de orina del DOT. Este párrafo establece que "* * * no se podrá entregar al laboratorio información personal que identifique al donante (excepto el número de seguridad social u otro número de identificación del empleado). " Si por alguna circunstancia el MRO solicitara el análi-sis de la muestra dividida a pedido del empleado, no se podrá brindar información adicional relativa a la iden-tidad del empleado al laboratorio que llevará a cabo el análisis de dicha muestra. Según indica §40.33(f), "* * * El MRO deberá indicar por escrito al laboratorio que entregue la muestra dividida a otro laboratorio certifi-cado por el DHHS para su análisis. " En esta solicitud se hará referencia únicamente a puntos incluidos en el CCF (por ej., N° de Identificación de la Muestra, N° de Seguridad Social o Número de Identificación del Empleado, Fecha de Recolección, etc.); el MRO no deberá especificar el nombre del empleado. Si un cheque personal (que contenga el nombre del empleado) se adjuntara al pedido (por ej, una carta del MRO), el MRO no deberá hacer ninguna referencia particular relacionando el pedido de muestra dividida con la persona que firma el cheque. En realidad, el lab-oratorio primario probablemente facturará al emplea-dor por el costo de enviar la muestra dividida al segundo laboratorio; dicho laboratorio por lo general requerirá un cheque de caja, orden de pago o la aper-tura de una cuenta (generalmente por parte del emple-ador) con anterioridad a iniciar el procesamiento.

Pregunta 2: En el caso en que un empleado entregue una muestra de orina y que, al mismo tiempo, se esté llevando a cabo una prueba de consumo de alcohol, ¿puede el laboratorio recibir del lugar de recolec-ción tanto el CCF (con las muestras para la prueba) como la copia del empleador del Formulario de Prueba de Consumo de Alcohol por Aliento (con los resultados)?

Lineamientos: El DOT efectúa aclaraciones en los *Lineamientos para la Función de los Consorcios y Ter-ceros Administradores (C/TPA) en sus Programas de Pruebas de Consumo de Drogas y Alcohol* publicados el 25 de julio de 1995 en el *Registro Federal* que establecía "* * * los MRO y Funcionarios de Pruebas de Consumo de Alcohol por Aliento (BAT) deberán enviar los resultados finales de las pruebas individuales directa-mente al empleador, tan pronto como los resultados estén disponibles * * * luego, los C/TPA podrán conser-var los resultados * * * si bien no existe objeción a que los MRO o BAT comuniquen los resultados de manera simultánea al empleador y a los C/TPA, no es conve-niente que los envíen solamente a los C/TPA, quienes a su vez se los comunican al empleador"

Queda prohibido para el laboratorio, independiente-mente del tipo de acuerdo que tenga con el empleador, recibir la copia del empleador del Formulario de Prueba de Consumo de Alcohol por Aliento *junto con* el CCF que acompaña la muestra de orina. El formulario de Prueba de Consumo de Alcohol por Aliento contiene información sobre la identidad del individuo. La norma del DOT establece específicamente que no se podrá suministrar esta información al laboratorio.

Sin embargo, un laboratorio que funcione como C/ TPA puede recibir del lugar de recolección las copias del CCF del empleador y la copia del Formulario de Prueba de Consumo de Alcohol por Aliento del emplea-dor, bajo las siguientes condiciones.

a. No se debeincluir la copia del empleador del CCF (Copia 7) junto con las copias del laboratorio (Copias 1 y 2) que acompañan la muestra de orina.

b. La sección ingresos/recepción (pruebas) del labora-torio *no podrá* recibir las copias del empleador del CCF ni de los Formularios de Prueba de Consumo de Alcohol por Aliento.

Estos procedimientos procuran evitar que la sección del laboratorio que lleve a cabo los análisis de drogas tengan acceso a la identidad del donante (que consta en el formulario de prueba de consumo de alcohol).

La norma del DOT requiere que el BAT transmita de inmediato los resultados al empleador, independiente-mente de los procedimientos establecidos para suminis-trar al empleador o a los C/TPA la copia del formulario de prueba de consumo de alcohol por aliento del emple-ador.

En todos los casos, es el empleador (y no los C/TPA) quien notifica por escrito al BAT o a la empresa del BAT el nombre del representante del empleador y determina los procedimientos que utilizará el BAT para la transmisión de datos y formularios.

Pregunta 3: ¿Se requiere el nombre específico del MRO en el Paso 1 del CCF, o puede figurar el nombre de una clínica, hospital, organización de salud o de la empresa del MRO en el casillero Nombre y Dirección del MRO?

Lineamientos: El DOT determinó que *se requieren* el nombre y dirección específicas de un médico en el Paso 1 del CCF, y no sólo el nombre genérico de una clínica, organización de salud o empresa. El nombre debe ser el de un profesional responsable y no el de un miembro del personal administrativo u otro empleado de la com-pañía. Sin embargo, el nombre de la empresa puede aparecer como parte de la dirección, siempre y cuando incluya o esté seguido por el nombre del MRO. Los lugares de recolección envían las copias del MRO del CCF a esta dirección, y los laboratorios que realizan pruebas de consumo de drogas la utilizan para enviar resultados de laboratorio al MRO. El uso del nombre del MRO evitará potenciales problemas de confiden-cialidad. En muchos casos, cuando en la dirección postal solamente figura el nombre de una clínica, hos-pital o empresa, los resultados del laboratorio se envían a la clínica u hospital, y allí circulan a través de diversos departamentos y a veces nunca llegan al MRO.

El médico mencionado en el Paso 1 puede ser el MRO que hará la verificación o el nombre de un médico del establecimiento (empresa), pero no necesariamente el que va a llevar a cabo la verificación (en los casos en donde hay más de un MRO trabajando en la oficina o empresa).

Pregunta 4: ¿Se requiere la firma del recolector en la sección cadena de custodia del CCF ?

Lineamientos: Se requiere la firma del recolector en los casilleros "recibido por" y "entregado por" del Paso 6 del CCF. El Capítulo 40 Apéndice A especifica

que el formulario deberá contener casilleros denominados “recibido por” y “entregado por” con la firma y nombre del recolector (ver instrucciones en el reverso del Apéndice A, copia 7, Paso 6) La norma no autoriza a combinar estos casilleros.

Pregunta 5: ¿Es posible utilizar el CCF para prue-bas que no sean del DOT?

Lineamientos: Las pruebas de consumo de drogas que se realicen conforme a normas locales, estatales o privadas no deben aparecer ante empleado como un requisito Federal. El uso del CCF exigido por el Código de Reglamentaciones Federales (CRF) 49, Capítulo 40 supone que las pruebas se están llevando a cabo de acu-erdo con las normas federales aplicables. Para pruebas distintas de las del DOT podrá utilizarse un formulario similar que no contenga referencias al DOT, al Capítulo 40 y a los requisitos federales.

Pregunta 6: ¿Está permitida la extracción de san-gre? ¿Pueden extraerse muestras de sangre con funda-mento en el CCF)? ¿Es posible utilizar resultados de pruebas de sangre para tomar medidas administrati-vas requeridas por el DOT?

Lineamientos: Está prohibida la extracción de san-gre para pruebas de consumo de drogas y alcohol según normas del DOT. Por lo tanto, si bien una empresa, en virtud de sus facultades, puede requerir que se extraiga una muestra de sangre y se efectúen pruebas de consumo de drogas y/o alcohol en determinadas cir-cunstancias, la muestra de sangre requerida por la empresa no podrá estar respaldada por el mismo CCF que acompaña las muestras de orina exigidas por el DOT.

Si se rechazara el análisis de una muestra de orina para su análisis en laboratorio por sospechas razon-ables del DOT, los resultados de muestras de sangre extraídas conforme a políticas de la empresa podrán utilizarse para tomar medidas contra empleados, dependiendo de la política de pruebas de consumo de drogas establecida por dicha empresa. En ningún caso, sin embargo, podrán utilizarse resultados de muestras de sangre para tomar medidas administrativas o disci-plinarias en contra de empleados aplicando normas del DOT, por las razones antes mencionadas.

Pregunta 7: ¿Es necesario que el recolector firme o coloque sus iniciales en la etiqueta del recipiente para envío?

Lineamientos: §§40.23(c) y 40.25(h) enumeran los requisitos para el empaque de muestras y CCF al preparar el envío para el laboratorio. §40.23(c) establece que el recipiente debe estar sellado y llevar las iniciales del recolector para prevenir su manipu-lación no autorizada. §40.25(h) establece que la per-sona encargada del lugar de recolección deberá firmar y colocar la fecha en que se sellaron las muestras en los recipientes para su envío. El DOT ha determinado que es suficiente con que el encargado del establecimiento de recolección coloque sus iniciales y la fecha de sellado para cumplir con el fin de esta reglamentación.

Pregunta 8: ¿De qué forma y a quién se distribuyen las copias del CCF?

Lineamientos: Los procedimientos históricamente aceptados para el manejo del CCF son los siguientes: Las Secciones 1, 2 y 3 deben acompañar la muestra de orina en un recipiente sellado que se enviará al labora-torio; La Sección 3, (Muestra Dividida), debe ser retenida por el laboratorio en caso de que se deba enviar dicha muestra dividida a un segundo laborato-rio; La Sección 4 se debe enviar del lugar de recolección directamente al médico (MRO); La sección 5 se entrega al donante en el lugar de recolección; La Sección 6 es retenida por el personal del lugar de recolección; y la Sección 7 se entrega al representante del empleador. La copia del formulario del MRO no puede acompañar la muestra de orina al laboratorio. Queda claro que la intención de la reglamentación es que la muestra de orina y las secciones 1, 2, y 3 del CCF se envíen directa-mente del lugar de recolección al laboratorio, y que la copia del MRO (sección 4) del CCF se envíe directa-mente al médico. No es necesaria una cadena de custo-dia que siga el recorrido del recipiente sellado. De hecho, el *Registro Federal* de agosto 19, 1994 (59 FR 42996) hace referencia expresa a este hecho en las modificaciones al §40.25, a fin de aclarar este punto.

Pregunta 9: ¿Deben los laboratorios rechazar una muestra si erróneamente se incluye información que identifica al donante?

Lineamientos: La intención de los procedimientos del DOT es limitar la cantidad de información personal que se registra en el frasco de la muestra y en las copias del CCF que acompañan el frasco al laboratorio. La norma sólo establece que el donante debe colocar sus iniciales en la etiqueta/sello del frasco de la mues-tra y suministrar un número de seguridad social o número de identificación de empleado para su registro en las copias del CCF del laboratorio. La norma no per-mite que se suministre información personal adicional al laboratorio. En realidad, el propósito es evitar que la identidad del donante se revele *como práctica* al labora-torio.

Sin embargo, no se pretende que la *divulgación* involuntaria o errónea de la identidad (nombre o firma) del donante en el frasco de la muestra o en las copias del laboratorio del CCF sea un justificativo, en sí mismo, para que el laboratorio rechace la muestra para una prueba ni para que un MRO invalide sus resulta-dos. Asimismo, todos los procedimientos de ingreso a laboratorios certificados por el Ministerio de Salud y Servicios Humanos y la Administración de Servicios de Salud Mental y Consumo Abusivo de Sustancias (DHHS-SAMHSA) requieren que se identifique las muestras únicamente con su número de identificación, número de identificación del donante y número de ingreso al laboratorio. Aún cuando el personal del área ingreso del laboratorio pueda tener acceso al nombre del donante en estos casos, no lo tendrá el personal de laboratorio. De ese modo, la identidad del donante per-manece protegida durante el proceso de prueba

Pregunta 10: ¿Debe el recolector suministrar su nombre y apellido en la sección de certificación por el recolector del CCF?

Lineamientos: El objetivo del CCF del DOT es docu-mentar por completo el proceso de recolección de mues-tras, incluyendo el nombre del recolector y la ubicación del lugar de recolección. El empleado del establec-imiento de recolección que recibe la muestra de orina del donante debe identificarse por su nombre en el casillero “nombre del recolector. ” No se permite el uso de “nombres en clave”, números de identificación de los recolectores u otros sustitutos para el nombre del recolector. El nombre del recolector deberá ser el mismo que figura en la identificación que todo recolector debe exhibir al donante en caso de que se lo solicite.

§40.25 Procedimientos de Recolección de Mues-tras

Pregunta 1: ¿Bajo que circunstancias se debe obser-var a un empleado cuando suministra la muestra de orina? ¿Bajo qué circunstancias la observación queda a opción del empleador?

Lineamientos: La observación directa de la recolec-ción es *obligatoria*, solo cuando el encargado del lugar de recolección observe un comportamiento que indica intención de manipulación, o cuando la temperatura de la muestra esté fuera de los valores normales y el donante se negara a realizar una lectura oral de su temperatura corporal, o cuando ésta fuera inconsis-tente con la temperatura de la muestra.

El empleado del lugar de recolección convocará a un superior de mayor rango, o a un representante desig-nado por el empleador a fin de comunicarle las circun-stancias que requieren la observación de la recolección. El supervisor o representante analizará las circunstan-cias de conformidad con los requisitos del Capítulo 40, y de corresponder, autorizará llevar a cabo la obser-vación de la recolección El empleado del establec-imiento de recolección -del mismo sexo que el empleado- llevará a cabo inmediatamente la recolec-ción observada.

El empleador, *según su criterio*, podrá requerir al empleado que suministre una muestra según proced-imientos de recolección con observación directa para la prueba de retorno a las tareas y para toda otra prueba de control. Asimismo, el empleador está facultado para requerir a un empleado que suministre una muestra según los procedimientos de observación directa cuando la gravedad específica *y* el contenido de creatin-ina de la muestra anterior del empleado se

encontraran por debajo de los niveles reglamentarios. En el último caso, el MRO recibirá los resultados de la prueba del laboratorio (por ej., positivos, negativos o cuando no se hubiera informado ningún resultado de inmunoensayo) junto con la información de que la muestra tenía una gravedad específica inferior a 1,003 *y* una concen-tración de creatinina inferior a 0,2g/L. El MRO infor-mará al empleado sobre las conclusiones del laboratorio. El empleador podrá determinar que el empleado realice una recolección con observación directa en la siguiente oportunidad en que se le realice una prueba del DOT.
Será responsabilidad del empleador notificar al empleado de la decisión de ejercer la opción de realizar la(s) recolección(es) de acuerdo con el procedimiento de observación directa. El empleador podrá autorizar a un empleado del lugar de recolección para que realice la(s) observación(es), si procediera. Las recolecciones con observación directa son efectuadas en todos los casos por recolectores del mismo sexo que los empleados.
Pregunta 2: Ante una situación de "vejiga pere-zosa", si el médico que realiza el examen no es el MRO, ¿podrá éste informar sus conclusiones directamente al empleador? De igual modo, si la empresa poseyera un médico propio o contratado, ¿podrá este realizar el exa-men?
Lineamientos: La norma no impide al MRO realizar evaluaciones médicas, siempre y cuando posea la expe-riencia necesaria y desee llevarlas a cabo. El requisito del DTO referido a la necesidad de que el MRO analice los resultados de la evaluación médica está relacionado con el hecho de que el MRO puede poseer información adicional acerca de las circunstancias que rodearon el intento de obtener la muestra de orina, otra infor-mación relevante del proceso de recolección, problemas o ausencia de problemas durante recolecciones anteri-ores, etc.
El MRO es quien informa al empleador todo lo rela-cionado con la determinación final de los resultados de la muestra de orina Esto incluye los resultados y con-clusiones de la evaluación médica.
En caso de que una empresa posea un médico dentro de su personal o un médico contratado, esta persona podrá realizar la evaluación, siempre y cuando posea la experiencia requerida. La empresa debe asegurarse de que el MRO esté informado sobre este acuerdo y haga la derivación específica a dicho médico. Sin embargo, persiste el requisito de presentar los resultados de la evaluación al MRO, quien, a su vez, informará sus con-clusiones al empleador. Las empresas, pueden, asi-mismo, designar médicos de su personal o contratados como MRO, siempre y cuando éstos cumplan con los cri-terios reglamentarios.
Pregunta 3: En una situación de "vejiga perezosa" ¿puede el empleador solicitar a una persona que le entregue una muestra en un plazo de tres horas y en caso contrario considerar ésto como una negativa?
Lineamientos: El individuo debe entregar la muestra dentro de las tres horas. La falta de cumplimiento de este requisito no implica automáticamente considerar que la persona a quien se efectúa la prueba se haya negado a suministrarla. La evaluación médica requer-ida brindará la información necesaria que el MRO uti-lizará para obtener las conclusiones finales. En caso de que el MRO concluya que no existía razón médica legítima para que la persona no entregara la cantidad de orina necesaria se considerará que existió negativa. La negativa a suministrar muestras tiene las mismas sanciones según las norma del DOT que las pruebas positivas.
Una vez determinado que el empleado violó una norma del DOT (por ej., prueba positiva verificada, negativa a suministrar muestras), se deberá desafectar al empleado de la ejecución de tareas críticas para la seguridad. El empleado no podrá volver realizar tareas críticas para la seguridad hasta tanto no cumpla con las condiciones de las normas aplicables de la autori-dad operativa correspondiente (por ej., Administración Federal de Autopistas -FHWA) para retornar a las tar-eas. La norma del DOT no hace referencia a políticas del empleador sobre acciones posteriores del personal.
Pregunta 4: Ante una situación de "vejiga pere-zosa", ¿considera el DOT el hecho de que la empresa le ordene al donante que vuelva a su lugar de trabajo antes de completar el tiempo y período de ingesta de fluído una obstrucción del proceso de recolección? Del mismo modo, cuando el donante no completa la recolec-ción luego de que el empleador lo obligara a abandonar el lugar de recolección, ¿se considera esto como una negativa a realizar la prueba si no existiera razón médica para que el donante no entregue la cantidad de orina que se requiere?
Lineamientos: El hecho de que una empresa le ordene al empleado que regrese a su puesto de trabajo antes del vencimiento del período, sin prever su obser-vación personal ni garantizar su regreso al lugar de recolección, constituye una clara violación a las normas del DOT. El empleador no puede discontinuar la prueba ni realizar una recolección posterior en lugar de la recolección en curso. El empleador podrá ordenar al empleado que regrese al trabajo mientras espera que finalice el período de tres horas, pero deberá aseg-urarse de que el empleado ingiera la cantidad de líquido prescripta, esté bajo observación durante todo el período y regrese al lugar de recolección antes del vencimiento del plazo de tres horas.
Se debe tener en cuenta que dado que no se otorgó al donante el período completo para suministrar una muestra, su imposibilidad de entregar la cantidad de orina requerida no constituye negativa a realizar la prueba, sino que es el resultado de la obstaculización del proceso de recolección por parte del empleador. El MRO debe advertir al empleador de su violación de CRF 49, capítulo 40, y proponer medidas correctivas al respecto (por ej., establecer políticas adecuadas). Asi-mismo, el MRO podrá informar la violación a la autori-dad operativa adecuada del DOT, o podrá requerir que la oficina de Aplicación y Cumplimiento de Programas sobre Drogas del DOT informe dicha cuestión. La empresa debe llevar un registro, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, de esta "prueba" para su análisis por parte de la autoridad operativa del DOT en caso de auditoría.
Pregunta 5: ¿Se requiere una fotografía actualizada para identificar al donante antes de efectuar la recolec-ción de orina, o es suficiente con la descripción física por vía telefonica por parte un representante del empleador
Lineamientos: La norma no aborda la cuestión acerca de si la identificación fotográfica es actual, ni tampoco prohibe la verificación telefónica de la iden-tidad. El objetivo de la norma es que si el empleado no poseyera identificación adecuada, un representante del empleador presente en el lugar podrá identificarlo. No es necesario que el representante firme formulario alguno; sin embargo, se deben establecer procedimien-tos para garantizar la identidad real del representante.
En caso de que se utilice identificación telefónica, deberán establecerse procedimientos específicos para que el encargado del lugar de recolección identifique correctamente al representante del empleador y para que éste, a su vez, identifique al empleado. En caso de que el empleado del lugar de recolección no pueda iden-tificar satisfactoriamente al empleado (o de acuerdo con el protocolo de identificación del lugar de recolec-ción), no se deberá realizar dicha recolección. Asi-mismo, está permitida la aplicación de procedimientos de identificación autorizados por normas de la autori-dad operativa correspondiente del DOT.
Excepción. Si el donante fuera empleado autónomo y no poseyera identificación fotográfica, el recolector deberá notificar a su supervisor y registrar en la sec-ción comentarios que la identificación positiva no es viable. Se solicitará al donante que presente dos identi-ficaciones que lleven su firma. Continuar con la recolec-ción. Cuando el donante firme la declaración de certificación, comparar su firma con las firmas de las identificaciones presentadas. Si las firmas concorda-ran, continuar con el proceso de recolección. Si la firma no concordara con las firmas de las identificaciones presentadas, hacer una observación adicional en la sec-ción de comentarios especificando que "la identificación por firma no está confirmada" y continuar con el pro-ceso de recolección.
En el caso de que este donante (autónomo) no posey-era identificación adecuada, esto *no* se considerará neg-ativa. El recolector debe recordar que su función principal es obtener una muestra a la que se le pueda realizar una prueba de consumo drogas según normas del DOT. El recolector deberá proporcionar información suficiente en la sección de comentarios a fin de colabo-rar con el MRO para que éste tome una determinación con relación al mérito del proceso de recolección, o para que el empleador determine la existencia de problemas sistemáticos u otras fallas en su política/programa.
Pregunta 6: ¿Puede el lugar de recolección de mues-tras de orina tener dos o mas recolectores o debe cada gabinete de recolección estar separado físicamente

de los demás por una barrera o pared a fin de garantizar la intimidad y privacidad del donante?
Lineamientos: Al referirse a la privacidad y segu-ridad del recinto de recolección, el DOT procuró otorgar al acto de urinación de un donante la mayor privacidad posible bajo cualquier circunstancia, y garantizar que la muestra estuviera suficientemente segura a fin de evitar alegaciones de manipulación. Asimismo, existe un requisito reglamentario que establece que los empleados del recinto de recolección deben supervisar solamente a un donante por vez. En otras palabras, los empleados del recinto de recolección no pueden proce-sar documentación ni recolectar muestras de más de un donante por vez. Existen recintos de recolección, espe-cialmente en clínicas de salud, que poseen gabinetes o cabinas parcialmente divididas una de otra o del resto de la clínica. Los empleados del lugar de recolección, por lo general, recaban información relevante de los donantes en la cabina, completan la documentación necesaria y los acompañan al área de sanitarios donde estos pueden suministrar muestras en privado.
La norma no permite la presencia de personal no autorizado en ningún sector del recinto designado para la recolección en donde se recolecten o almacenen muestras de orina. En los casos de cabinas múltiples, no se considerará a otros empleados del lugar de recolección personas no autorizadas. Sin embargo, se deberá garantizar la integridad de la muestra cuando haya otros donantes en el área de espera o cuando otro empleado del lugar de recolección estuviera atendiendo a otro donante. Durante el proceso de recolección, los empleados del lugar de recolección deberán asegurarse de que la muestra esté bajo su control directo desde que el donante se las entrega hasta su sellado. Por otra parte, independientemente de la configuración física del lugar de recolección, se espera que el donante tenga cierta apariencia de privacidad auditiva y visual. Por ejemplo, el donante podría comentarle al médico que padece una determinada enfermedad, que está recibi-endo medicación o que tiene un catéter interno, y con-sultarle si esto podría acarrear consecuencias en los resultados de las pruebas. El donante deberá poder hacer estos comentarios sin verse expuesto a aver-gonzarse o preocuparse por que otra persona (por ej., otro recolector o donante) pudiera oirlo o ver lo que entrega al recolector.
Pregunta 7: ¿Se le puede requerir a los donantes que se quiten toda la ropa, usen una bata de hospital o vacíen sus bolsillos?
Lineamientos: Los procedimientos para programas de pruebas de detección de drogas en el transporte del DOT de §40.25(f)(4) establecen: “El empleado del lugar de recolección le pedirá al individuo que se quite toda *prenda* exterior innecesaria, tales como abrigos o camp-eras, que pudieran ocultar elementos o sustancias para manipular o adulterar la muestra de orina. El empleado del lugar de recolección deberá asegurarse de que todos los elementos personales como carteras o maletines permanezcan junto a las prendas exteriores. La persona podrá conservar su billetera” (Énfasis agre-gado.)
Si bien queda claro que la norma autoriza a los recolectores a solicitar a los donantes que se quiten todas las prendas exteriores innecesarias a fin de garantizar el resultado de la recolección, ésta no per-mite que los recolectores requieran o soliciten a los donantes que se quiten otras prendas, como camisas, blusas, pantalones o faldas, garantizando de ese modo cierta privacidad y reduciendo la posibilidad de experi-encias avergonzantes. Asimismo, no se podrá requerir o solicitar a los donantes que usen batas de hospital o examinación al momento de suministrar la muestra.
Existe una excepción a lo anterior. El DOT deter-minó que si se estuviera recolectando una muestra de orina como parte de una evaluación física (por ej., certi-ficado de evaluación física, evaluación médica de §391.43) requerida por dicho ministerio, donde la per-sona debe quitarse la ropa y usar una bata de hospital o de examinación, se podrá completar la recolección con el donante usando ese atuendo.
Se debe tener en cuenta que si, durante el tran-scurso del proceso de recolección, un empleado del lugar de recolección detectara un indicador inusual, tal como un bulto u objeto en un bolsillo, de que la persona podría intentar manipular o adulterar la muestra, el recolector podrá solicitar al donante que vacíe sus bol-sillos, muestre los artículos y explique la necesidad de poseer los mismos durante la recolección. Este proced-imiento podrá realizarse solamente cuando existan sos-pechas de que el individuo esté a punto manipular o adulterar su muestra. En otros casos las normas en vigencia prohíben solicitar al donante, como práctica habitual, que vacíe sus bolsillos.
Pregunta 8: Se ruega aclarar los requisitos de iden-tificación del donante del CCF.
Lineamientos: De acuerdo con §40.25(f)(20), se requiere que el donante/empleado coloque sus iniciales en el sello/etiqueta del frasco de la muestra El número de identificación o número de seguridad social del empleado/donante consta en el CCF, pero no deberá colocarse en el sello/etiqueta del frasco de la muestra. No podrá haber otra identificación del donante (por ej., nombre, firma) en las copias del CCF que acompañan la muestra al laboratorio. Sin embargo, la divulgación del nombre/firma del donante no constituirá, en si misma, una causa para que el laboratorio rechace la muestra para su prueba.
Pregunta 9: ¿Está permitido un formulario de autorización?
Lineamientos: §40.25(f)(22)(ii) establece, “Cuando una norma de un organismo del DOT, el lugar de recolección (que no sea el lugar de trabajo del empleado) o el laboratorio lo determine, se podrá exigir al empleado que firme un formulario de consentimiento o autorización para la recolección de la muestra, el análisis de la misma respecto de sustancias controla-das determinadas y la comunicación de sus resultados al empleador. El fin de esta declaración es permitir a los lugares de recolección o laboratorios, a su criterio o cuando lo requiera una norma de un organismo del DOT, utilizar formularios de consentimiento o autoriza-ción para recolectar, analizar y comunicar los resulta-dos de las muestras al empleador §40.25(f) (22) (ii) continua, “No se podrá solicitar al empleado que exima de responsabilidad por negligencia a las personas que participen en la recolección, manipulación o análisis de la muestra, ni obligarlo a abonar indemnizaciones por negligencia de terceros.” El objetivo de esta declaración es evitar que todo aquel que participe ya sea en la recolección, manipulación o análisis de la muestra intente requerir al empleado que lo exima de la respon-sabilidad que surge de sus acciones. Esto se refiere, no solamente al lugar de recolección y personal del labora-torio, sino también a los MRO, su personal, si lo tuvie-ran, y al empleador. La negativa del empleado a firmar dicho consentimiento no constituirá negativa a realizar a la prueba, la que deberá continuar en cualquier cir-cunstancia. Es la intención del DOT que esta interpret-ación se aplique también respecto de los requisitos de pruebas de detección de alcohol.
Pregunta 10: ¿Es necesaria la presencia del donante cuando el recolector prepara la muestra para envío?
Lineamientos: El sello inviolable debe colocarse en el frasco de la muestra en presencia del donante, aunque la norma es clara en el sentido de que no es necesaria la presencia de éste cuando se preparen las muestras para enviar al laboratorio. El empleado del lugar de recolección es la única persona cuya presencia es requerida a fin de firmar o colocar sus iniciales en el sello del recipiente del envío. De hecho, la norma per-mite el uso de recipientes que pueden albergar varios frascos de muestras. Sería imposible tener a mas de un donante como testigo del sellado de los frascos de las muestras en el recipiente de envío, cuando, por norma, se requiere que cada recolector trate solamente con un donante por vez.
Pregunta 11: En una situación post-accidente que requiere tanto una prueba de la compañía como una del DOT, ¿cuál debe realizarse en primer término?
Lineamientos: En una situación post-accidente en que se requieran pruebas de detección de drogas y alco-hol según políticas o normas de la empresa y también se exigieran pruebas obligatorias del DOT, se deben realizar primero estas últimas.
Pregunta 12: Se ruega abordar la cuestión de gravedad específica/creatinina baja.
Lineamientos: Informes del laboratorio. El laborato-rio podrá informar en la sección de comentarios de lab-oratorio del CCF que la gravedad específica es inferior a 1,003 y que la creatinina es inferior a 0,2 gramos por litro. No se deben informar los valores exactos de gravedad específica y creatinina.
Interpretaciones del Funcionario de Informes Médi-cos (MRO). Los MRO deberán informar al empleador los resultados de laboratorio (positivos, negativos o no realizados [cancelados]), y que la gravedad específica *y* creatinina son inferiores a 1,003 y 0,2 g/l, respectiva-mente.

Medidas del Empleador El empleador no podrá solic-itar al conductor que presente otra recolección de muestra, según normas de la Administración Federal de Autopistas (FHWA). Una muestra diluida no consti-tuye una sospecha razonable del uso de sustancias con-troladas. El empleador *podrá* solicitar que la próxima muestra requerida según normas del DOT que pre-sente el conductor se recolecte bajo observación directa.

Pregunta 13: ¿Qué deben hacer los donantes si no se siguen los procedimientos de recolección de pruebas?

Lineamientos: Según las normas de los organismos del DOT, los empleadores son responsables de garanti-zar que las muestras se recolecten de acuerdo con el capítulo 40.Si los empleados sujetos a reglamenta-ciones sobre pruebas de detección de drogas exigidas por el DOT consideraran que no se siguen los proced-imientos de recolección del capítulo 40, deberán infor-mar tal situación a su empleador. En caso de que el empleador no responda a las quejas y no tome medidas correctivas adecuadas, los empleados podrán reclamar la resolución de los inconvenientes que motivaron dichas quejas a través de una dependencia del DOT con autoridad reglamentaria sobre el empleador.

Pregunta 14: ¿Se considera un error irreparable el no completar el casillero "temperatura" del CCF?

Lineamientos: De acuerdo con §40.29, el recolector debe verificar la temperatura de la muestra a fin de garantizar la integridad de la misma. Dicha verifi-cación deberá asentarse en el CCF. No *completar* inad-vertidamente el casillero correspondiente no constituye en sí mismo un error irreparable en el proceso de cadena de custodia del DOT.

Pregunta 15: ¿Cuáles son los requisitos que deben cumplir los lugares de recolección?

Lineamientos: §40.25(a) -(b) menciona los requisitos que debe cumplir el empleador para acondicionar y mantener la seguridad de los lugares de recolección. A fin de resumir el contenido de este artículo, los lugares de recolección deben, como mínimo, proveer: (1) Un recinto donde sea posible orinar con privacidad; (2) Un sanitario para orinar (a menos que se utilice un con-tenedor desechable con capacidad suficiente para toda la evacuación); (3) Una canilla para lavarse las manos; (4) Un lugar adecuado para escribir y completar la doc-umentación requerida (CCF); y (5) Acceso restringido para que el lugar sea seguro durante la recolección. Toda instalación, incluyendo consultorios médicos, que cumpla con los requisitos mínimos podrá utilizarse como lugar de recolección para pruebas de detección de drogas exigidas por el DOT. Es responsabilidad de los empleadores no solo acondicionar y garantizar que los lugares de recolección cumplan con los requisitos míni-mos, sino también asegurar que el personal de estos lugares de recolección tengan entrenamiento adecuado y conocimientos suficientes para recolectar muestras de orina de acuerdo con las disposiciones de CRF 49 capítulo 40.

Pregunta 16: ¿Es necesario colocar el segundo nom-bre de los donantes en el CCF?

Lineamientos: §40.25(a) especifica que el CCF que se utiliza para documentar las pruebas de detección de drogas que requiere el DOT debe poseer un espacio des-tinado a los nombres y firmas del recolector, donante y científico certificante del laboratorio. La norma no *establece* que se deban utilizar segundos nombres o ini-ciales. La intención de la norma es identificar a las per-sonas que firmen las declaraciones de certificación. El uso de instrucciones complementarias en el CCF (por ej., definir el nombre con mayor precisión incluyendo el primer y segundo nombre y el apellido) no altera la seg-uridad, identificación o integridad de la muestra de orina y no debe utilizarse como fundamento para inval-idar los resultados de ésta.

§40.29 Procedimientos de Análisis de Laborato-rio.

Pregunta 1: Pueden los laboratorios ofrecer "servi-cios completos" que incluyan MRO o listas de MRO (que no sean empleados del laboratorio) de las que los empleadores o clientes puedan seleccionar un MRO determinado?

Lineamientos: Conforme a la interpretación actual del DOT de la norma, los laboratorios no pueden proveer listas de MRO para que los empleadores selec-cionen de ellas. En este caso, existe una clara ventaja económica para los MRO que figuren en la lista del lab-oratorio, dado que esto los coloca entre los candidatos que utilizarán los clientes de ese laboratorio. Podría considerarse sin dudas que esta ventaja otorga a los MRO un incentivo especial para mantener una buena relación con el laboratorio, a fin de garantizar su per-manencia en la lista en su propio interés. La existencia de este incentivo podría, a su vez, cuestionar la objetiv-idad e independencia de los MRO durante el análisis de los resultados de las pruebas y al informar sobre poten-ciales errores en los resultados o procedimientos de las pruebas a los funcionarios correspondientes. La pro-hibición reglamentaria no se limita a los casos donde exista un conflicto de intereses efectivo y probado. Incluye cuestiones que "pudieran considerarse poten-ciales conflictos de intereses" La posición del DOT es que un acuerdo de laboratorio como el descripto anteri-ormente presenta la apariencia de un conflicto de inter-eses.

Pregunta 2: ¿Puede un laboratorio continuar envi-ando resúmenes mensuales al empleador/consorcios o está limitado a remitir informes trimestrales sola-mente?

Lineamientos: El DOT modificó el requisito de elabo-rar informes estadísticos mensuales, y lo redujo a un informe trimestral para ahorrar costos a la industria sin disminuir sustancialmente la efectividad del informe. Si bien de una primera lectura de la reglamen-tación podría surgir que ésta se refiere con exclusividad a un informe trimestral, el propósito de la modificación fue requerir, *como mínimo*, un informe trimestral, sin limitar a aquellos empleadores o laboratorios que quie-ran elaborar informes mensuales. Se pueden realizar informes mensuales, siempre y cuando estos no conten-gan información personal u otros datos a partir de los cuales fuera posible inferir información particular sobre pruebas individuales. Si un laboratorio realiza informes mensuales, no es necesario que adicional-mente elabore un informe trimestral comprensivo. Del mismo modo, el requisito reglamentario de evitar pub-licar información identificatoria se aplica tanto a los informes mensuales como a los trimestrales. Si se retu-viera un informe por esta razón, el laboratorio notifi-cará al empleador.

Pregunta 3: Explicar los requisitos para los resúmenes de laboratorio trimestrales.

Lineamientos: §40.29(g) (6) requiere que cada labo-ratorio "entregue al empleador un resumen estadístico trimestral de todas las pruebas de orina realizadas a sus empleados. Los laboratorios pueden brindar este informe a consorcios, siempre y cuando el laboratorio suministre datos específicos del empleador y el consor-cio reenvíe los datos a los empleadores correspondi-entes dentro de los 14 días de recibido el informe de laboratorio.

La referencia anterior también contiene la siguiente información: "Los informes trimestrales no deberán contener información personal u otros datos a partir de los cuales fuera posible inferir información sobre prue-bas individuales. " En caso de que fuera necesario, a fin de evitar la publicación de dicha información, el labora-torio no deberá enviar el informe hasta tanto no se posea un volumen de información suficiente para que esa inferencia no sea probable. En todo trimestre donde se retuviera un informe por esta razón, o por no hab-erse realizado pruebas, el laboratorio deberá informar por escrito tal situación al consorcio/empleador"

Como se mencionó con anterioridad, el DOT consid-era que aún durante los trimestres en donde no hubi-era habido actividad, el laboratorio tiene que informar al empleador, por escrito, la actividad negativa. Esta disposición es necesaria a fin de asistir a los auditores durante las inspecciones de los empleadores a quienes la Autoridad Operativa exige realizar programas de pruebas de detección de drogas. A menos que un audi-tor posea una historia y registro de los resultados de las pruebas de drogas de un laboratorio trimestre por trimestre, no existe forma de evitar que un empleador, por ejemplo, destruya un resumen trimestral que con-tiene un resultado positivo confirmado y sostenga que, simplemente, no hubo actividad durante ese mes. Esto, por supuesto,

permitiría a la compañía mantener a esa persona desempeñando tareas críticas para la segu-ridad, sin prueba de que hubiera existido un resultado positivo de prueba de detección de drogas confirmado. De hecho, el informe negativo de laboratorio sirve como importante herramienta de control para los auditores para verificar el cumplimiento y aplicación de las nor-mas.

Pregunta 4: ¿Es posible que los laboratorios comu-niquen resultados a un MRO mediante el envío por fax de la Sección 2 del CCF?

Lineamientos: Es posible comunicar resultados de pruebas de laboratorio a los MRO, enviando por fax el CCF. Sin embargo, también se debe enviar al MRO la "copia original" del CCF. El fin de permitir el envío via fax del CCF es permitir una revisión administrativa más rápida de los resultados de la prueba por el MRO El MRO puede efectuar la verificación de un resultado negativo basándose en el fax del CCF; sin embargo, la verificación de un resultado positivo no se puede com-pletar hasta tanto el MRO reciba la "copia original" del formulario de custodia y control con la firma del científi-fico certificante del laboratorio

Pregunta 5: ¿Es posible que los científicos certifi-cante usen un sello con su firma?

Lineamientos: De acuerdo con §40.29(g)(5), "en caso de existir un informe positivo de uso de drogas [el CCF (Sección 2)], deberá estar firmado (luego del casillero de certificación requerido) por la persona responsable de la administración diaria del laboratorio que realiza la prueba de detección de drogas, o por la persona responsable de atestiguar la validez de los informes. * * *"

De acuerdo con §40.29(g)(1), "Antes de informar el resultado de una prueba (los resultados de pruebas ini-ciales, pruebas de confirmación o información de con-trol de calidad), se lo debe analizar y certificar su exactitud por la persona responsable. " La opinión del DOT es que se deben revisar los informes negativos y certificar la prueba como un informe exacto por la per-sona responsable del laboratorio. Esta certificación se completa con la firma del responsable en caso de resultados positivos, mientras que se puede utilizar un sello de firma con iniciales par resultados negativos en el CCF

Pregunta 6: ¿Requiere la reglamentación "informes colectivos" de laboratorio sobre resultados de pruebas de detección de drogas?

Lineamientos: El laboratorio podrá informar los resultados al MRO una vez que el personal adecuado del laboratorio haya analizado los resultados No es nec-esario elaborar un "informe colectivo"o simultáneo de los resultados de las muestras recibidas en un envío determinado. El capítulo 40 tampoco requiere un "informe colectivo" de los resultados por parte del MRO al empleador. Los informes colectivos, que generan la transmisión de resultados negativos antes de que se verifiquen los resultados positivos, pueden crear prob-lemas al llevar a los empleadores a dar por cierto, pre-maturamente, un resultado de pruebas determinado. Sin embargo, la norma no permite a los empleadores tomar medidas contra los empleados cuando su resultado estuviera pendiente. Las diferencias en el plazo de informe de los resultados de pruebas puede ser consecuencia de una variedad de circunstancias que incluyen tiempo de procesamiento del laboratorio, pro-cesos administrativos de revisión de negativos por el MRO, o el proceso de verificación de positivos.

Pregunta 7: ¿Debe el laboratorio enviar los resulta-dos directamente al MRO?

Lineamientos: Sí. §40.29(g) requiere confidencial-idad y acceso restringido a los resultados de laborato-rio, y el laboratorio debe enviar *solamente al MRO* el original o una copia certificada del CCF (Sección 2). Mas aún, §40.33(b)(3) establece: El MRO debe revisar e interpretar los resultados positivos confirmados obteni-dos mediante el programa de pruebas del empleador. §40.33(c)(2) establece: "El MRO deberá contactar al individuo directamente, de manera confidencial, para determinar si éste desea discutir los resultados de la prueba. " Un miembro del personal bajo supervisión del MRO podrá establecer el contacto inicial, y un miembro del personal con matrícula o título de médico podrá recabar información del empleado"

Teniendo en cuenta lo anterior, debe quedar en claro que la intención de las reglamentaciones actuales es que todos los resultados de las pruebas de laboratorio se remitan directamente al MRO. Cuando el resultado de la prueba sea positivo, el MRO deberá hacer la determinación de verificación; cuando el resultado de la prueba sea negativo, el MRO podrá delegar a una per-sona *bajo su supervisión directa* la revisión administra-tiva de los resultados negativos.

Pregunta 8: ¿Autoriza la reglamentación al MRO a informar al empleador la droga o drogas presentes en una prueba positiva?

Lineamientos: §40.29(g)(3) requiere que el MRO informe a los empleadores si la prueba de drogas fue positiva o negativa. Asimismo, *permite* al MRO infor-mar la droga o drogas que arrojaron resultado positivo.

§40.31 Garantía y Control de Calidad

Pregunta 1: Se ruega explicar la periodicidad de las muestras de pruebas anónimas de desempeño.

Lineamientos: §40.31(d) menciona los requisitos sobre pruebas anónimas de desempeño del empleador y consorcios. El propósito de estos requisitos es evaluar la capacidad del laboratorio para identificar muestras positivas y negativas. Estas muestras no deben ser identificables por el laboratorio.

La reglamentación no especifica la distribución o periodicidad de las presentaciones salvo cuando dis-pone en §40.31(d)(2) que cada "empleador deberá pre-sentar tres muestras para pruebas anónimas de desempeño por cada 100 muestras de empleados que presente, hasta un máximo de 100 muestras para prue-bas anónimas de desempeño por trimestre Este es el requisito básico. El programa óptimo sería separar, de manera uniforme, la entrega de muestras anónimas durante el período.

§40.33 Informe y Análisis de Resultados.

Pregunta 1: ¿Debe el MRO verificar personalmente los resultados positivos de pruebas de detección de dro-gas?

Lineamientos: El requisito del DOT de que el MRO sea un médico matriculado con conocimientos sobre abuso de sustancias (§40.33(b)(1)) indica la importan-cia que el DOT otorga a esta función. El requisito reglamentario consiste en que con anterioridad a arribar a una decisión final respecto de la verificación de un resultado positivo, la persona tenga una opor-tunidad para discutir los resultados directamente con el MRO. Un miembro del personal con entrenamiento médico adecuado (por ej., una enfermera con capacit-ación sobre abuso de sustancias) podrá recabar infor-mación del empleado sobre su explicación del resultado positivo. En todos los casos, sin embargo, el MRO deberá hablar con el empleado antes de decidir confir-mar un resultado positivo de laboratorio como un resultado de prueba de detección de drogas positivo. Ningún miembro del personal podrá tomar esta decisión en lugar del MRO.

Pregunta 2: ¿Permite la norma del DOT la partici-pación de un segundo MRO a quien el segundo labora-torio pueda enviar los resultados de la muestra dividida?

Lineamientos: No existe función adecuada para un segundo MRO a quien se enviarían los resultados de la muestra dividida. La interpretación del DOT es que este procedimiento está prohibido de acuerdo con la norma.

Los resultados de laboratorio de la muestra dividida son para verificar la presencia de la droga o de metabo-litos de drogas, y el texto de la norma no autoriza un "segundo" proceso de verificación de los resultados de la muetra dividida. Por lo tanto, el uso de un segundo MRO no agrega nada al proceso global de verificación que requiere la norma. Asimismo, si la muestra divid-ida no confirmara el resultado o si no fuera apta para la prueba, es responsabilidad del MRO (original) cancelar la prueba y notificar dicha cancelación a las partes cor-respondientes. Sería inapropiado que un segundo MRO cancelara la prueba, ya que éste no tendría la infor-mación necesaria para efectuar la notificación de dicha cancelación.

Pregunta 3: Si un MRO determinara que a un donante le fue prescripto Marinol (dronabinol) legíti-mamente, ¿se considerará esto un resultado negativo?

¿Qué ocurre si, de acuerdo con la opinión del MRO, el uso del medicamento prescripto pudiera poner en peli-gro la seguridad?
Lineamientos: §40.33(a)(1) establece que "* * * Un resultado positivo no implica automáticamente que un empleado/postulante haya utilizado drogas en violación de una reglamentación de un organismo del DOT. Es indispensable una persona con conocimientos detalla-dos de posibles explicaciones médicas alternativas para analizar los resultados" El DOT interpreta que si el MRO puede determinar que el donante posee pre-scripción legítima, el resultado positivo será consid-erado negativo a efectos de la prueba. Esto se aplica a toda droga prescripta legítimamente, incluyendo Marinol Si el MRO determinara que el uso de la pre-scripción/sustancia determinada puede comprometer la seguridad en el desempeño de una tarea crítica para la seguridad relacionada con el transporte (independi-entemente de que se hubiera prescripto correcta-mente), el MRO deberá discutir esto con el médico del donante que realizó la prescripción. El médico del donante podrá decidir la prescripción de una sustancia alternativa sin efectos adversos para el desempeño de las tareas del donante.
§40.33(i) establece que "(1) El MRO puede comunicar dicha información [médica] al empleador, a un organ-ismo del DOT* * * o a un médico responsable de deter-minar la condición médica del empleado * * * si * * * (iii) * * * la información indicara que la continuación de tareas del empleado * * * podría generar un riesgo significativo. (2) Con anterioridad a obtener información médica del empleado como parte del proceso de verifi-cación, el MRO deberá informarle que cierta infor-mación puede ser revelada a terceros, según lo establece este párrafo * * *. " Si luego de hablar con el médico que realizó la prescripción, el MRO determi-nara la existencia de un riesgo para la seguridad, podrá informar al empleador, al DOT o al médico del emplea-dor sobre la existencia de una condición médica que impide al donante desempeñar tareas críticas para la seguridad. Sin embargo, el MRO debe garantizar que informó al empleado con anterioridad al proceso de ver-ificación acerca de la posibilidad de suministrar esta información (médica) a terceros.
Pregunta 4: ¿Existen empresas que ofrezcan servi-cios de MRO o especifica la ley que un sólo MRO con título habilitante puede revisar cada resultado de labo-ratorio de los empleados a quienes se les realizó la prueba y transmitir personalmente sus resultados a los empleadores correspondientes? ¿Exige la ley que el tit-ular de una empresa de MRO sea médico? ¿Debe un MRO médico analizar los resultados negativos de las pruebas o es posible que los manejen los administra-dores de la empresa de MRO?
Lineamientos: Si bien el capítulo 40 no menciona a las "empresas proveedoras de servicios de MRO", las reglamentaciones abordan la función de los Consorcios y Terceros Administradores (C/TPA). Las normas no permiten que los C/TPA reciban resultados de pruebas de detección de drogas directamente del laboratorio o del MRO Los resultados de laboratorio se informan directamente al MRO, y los resultados del MRO, directamente al empleador.
A través de la interpretación de §40.33(a), el DOT permitió que *miembros del* personal que trabaja *bajo supervisión directa* del MRO realicen la revisión administrativa Al permitir esta delegación de respons-abilidad del MRO, la intención del DOT no fue autor-izar una práctica que permita a los MRO nombrar "representantes" externos para llevar a cabo esta revisión. El MRO debe tener una relación de super-visión directa con la persona que realiza la revisión, y no simplemente tener acceso al "proceso" de revisión administrativa. Por el contrario, los C/TPA no pueden contratar a un MRO para revisar solamente resultados positivos de pruebas de drogas y dejar en manos de los C/TPA la revisión o procesamiento de resultados nega-tivos.
Pregunta 5: ¿Es posible que un C/TPA se desem-peñe como representante del MRO con el objeto de real-izar revisiones administrativas de todos los resultados negativos de pruebas de orina para detectar drogas y recibir los resultados de pruebas de drogas directa-mente del laboratorio?
Lineamientos: No. No es intención del DOT autorizar una práctica que permita que los MRO designen repre-sentantes externos para realizar dichas revisiones. Por otra parte, §40.29(g) requiere que el laboratorio *comu-nique todos* los resultados de las pruebas de detección de drogas directamente al MRO. La comunicación al MRO debe efectuarse al lugar de trabajo de éste, y no a una subsidiaria o contratista del MRO. Existe, asi-mismo, el requisito de que, independientemente de los formularios/registros que un C/TPA lleve para el empleador, la notificación de todos los resultados positi-vos la realizará el MRO y no otra persona.
Pregunta 6: ¿Cuáles son los requisitos de revisión del MRO durante el proceso de verificación en los casos donde el CCF no esté disponible?
Lineamientos: El MRO podrá completar el proceso de verificación aún cuando la copia del MRO del CCF no esté disponible para revisión. El MRO necesitará revisar la copia de la cadena de custodia que contiene la firma del empleado. Se puede obtener una copia del empleado, recolector o empleador. Estas copias llevan la firma del empleado.
El preámbulo del capítulo 40 (Consideraciones del Funcionario Médico) publicada el 1° de diciembre de 1989, requiere que el MRO se abstenga de declarar un resultado positivo verificado hasta tanto no reciba la copia impresa del formulario de cadena de custodia original del laboratorio. La razón de esto es que, con anterioridad a determinar que una prueba se verificó positiva, el MRO analiza la información de identifi-cación y que la carátula de la cadena de custodia esté completa (por ej., determina que todas las firmas de la carátula estén en el lugar correcto).
Pregunta 7: ¿Debe el MRO verificar cada droga cuando el laboratorio informa un resultado múltiple positivo de la prueba de drogas para la misma persona según la norma sobre drogas y alcohol del DOT?
Lineamientos: §40.33(a) establece que "El Funciona-rio de Informes Médicos (MRO) revisará los resultados positivos confirmados." La norma del DOT requiere análisis de orina para cinco drogas. Un resultado posi-tivo múltiple para la misma muestra (donante) requiere que el MRO verifique cada droga informada y determine si existe explicación médica para cada resultado positivo. Asimismo, el sistema de adminis-tración de información de drogas y alcohol del DOT requiere información sobre *resultados múltiples* de dro-gas (para cada persona). La intención es recabar esta información.
Sin embargo, en el proceso pre-ocupacional, puede suceder que con el consentimiento del empleador, el MRO informe un resultado confirmado positivo respecto de una droga a partir de varios resultados pos-itivos de laboratorio (para una persona) sin continuar la verificación para las demás drogas que informó el laboratorio El MRO tendrá que utilizar su juicio profe-sional a fin de determinar si la verificación de otras drogas puede efectuarse de manera expeditiva. Inde-pendientemente del número de drogas que se informe como verificadas para una persona, esa persona no podrá desempeñar tareas críticas para la seguridad hasta tanto entregue una muestra de orina negativa.
En el caso de que el MRO verifique e informe una sola droga, no se deberá *informar* al empleador sobre las otras drogas si no se hubieran verificado. El MRO documentará estos resultados positivos no verificados en sus registros como resultados no verificados y no informados.
Pregunta 8: ¿Deben las empresas pagar por el proc-esamiento de una muestra doble de orina cuando la pri-mera muestra es positiva? ¿Deben las empresas pagar para realizar pruebas de las muestras en caso de que éstas hubieran sido pruebas pre-ocupacionales?
Lineamientos: El procedimiento de muestra dividida es un requisito estatutario de la Ley de Pruebas para Empleados de Ómnibus de Transporte de 1991, aplica-ble a empleadores de las industrias de aeronáuticas, de autopistas, ferroviarias y de tránsito, y de las normas del DOT. §40.3 establece: "Empleado. Las personas des-ignadas en las reglamentaciones de las dependencias del DOT están sujetas a pruebas de detección de alco-hol y/o drogas. Tal como se lo utiliza en este capítulo, "empleado" incluye a los postulantes a empleos. " Y §40.33(f) establece: "Si el empleado solicitara una prueba de la muestra dividida dentro de las 72 horas de informado de un resultado positivo confirmado, el MRO deberá indicar por escrito al laboratorio que entregue la muestra a otro laboratorio certificado por el DHHS para su análisis" En otras palabras, si el postulante o empleado lo solicitara dentro de este plazo, se deberá realizar la prueba de la muestra dividida. Esto se aplica a todos los tipos de pruebas, incluyendo las pre-ocupacionales.
El empleador es responsable de garantizar que se realice la prueba, incluyendo la responsabilidad de abonarla. El empleador puede acordar un reembolso con

el postulante o empleado, pero bajo *ninguna* circun-stancia se puede excusar de garantizar la realización de la prueba, aun cuando el postulante o empleado se negara a contribuir a su pago. Un acuerdo previo nego-ciado entre el empleado y el empleador o un convenio de trabajo que especifique acuerdos de pagos podrá determinar la fuente de pago.

El proceso de prueba de la muestra dividida, iniciado con la solicitud por escrito del MRO, no deberá demorarse mientras se espera el pago por parte del postulante o empleado. En caso de falta de acuerdo entre las partes se facturará al empleador (ya sea el laboratorio primario por enviar la muestra dividida o el laboratorio receptor por efectuar la prueba de dicha muestra) y luego el empleador resolverá su situación con el postulante o empleado.

Pregunta 9: ¿En qué momento podrá el MRO notifi-car a un empleador sobre el resultado positivo de un prueba de detección de drogas?

Lineamientos: El MRO no podrá notificar al emplea-dor sobre el resultado positivo de una prueba hasta tanto no haya *verificado* la prueba como positiva. La verificación requiere que el MRO revise la document-ación de la cadena de custodia, contacte al empleado, analice documentación para encontrar una explicación médica legítima para una prueba positiva y determine que el resultado positivo fue consecuencia del uso no autorizado de una sustancia controlada. No es necesa-rio que el MRO demore la verificación con el resultado pendiente de la contraprueba o la muestra dividida. Sólo en caso de verificación deberá el MRO notificar al empleador del resultado positivo, y luego el empleador deberá apartar al empleado del puesto/tareas críticas para la seguridad. Una vez notificado por el MRO sobre un resultado positivo verificado, el empleador no deberá demorar el apartamiento del empleado de tar-eas críticas para la seguridad estando pendiente el resultado dela contraprueba o muestra dividida.

Pregunta 10: ¿Es necesario que el informe del MRO se confeccione por escrito?

Lineamientos: El capítulo 40 no requiere que el MRO notifique por escrito a los empleadores sobre resultados de pruebas positivos verificados. La FHWA, sin embargo, requiere que el MRO envíe una notificación por escrito y firmada al empleador dentro de los tres días hábiles posteriores a la finalización de la revisión por parte del MRO de los resultados positivos y negati-vos. Es posible utilizar una fotocopia legible de la cuarta copia del *CCF* que requiere el capítulo 40 apéndice A a fin de realizar la notificación por escrito y firmada al empleador de todos los resultados de las pruebas (positivos, negativos, cancelados, etc), siempre y cuando las sustancias controladas positivas verifica-das y la firma del MRO estén anotadas en forma legible en la sección de comentarios del paso 8 del formulario que completó el MRO.

Pregunta 11: ¿Pueden los MRO utilizar la sección 2 del CCF para informar resultados negativos?

Lineamientos: No. El MRO no podrá entregar al empleador una copia del CCF que contenga los resulta-dos de laboratorio. A menudo, el MRO determina que los resultados positivos que informa el laboratorio se deben al uso médico autorizado de determinadas sus-tancias, y por lo tanto, se verifican e informan negati-vos. No se permite a los empleadores que tengan información de laboratorio, sino solamente la decisión del MRO.

Pregunta 12: Se ruega explicar la revisión del MRO de los resultados negativos.

Lineamientos: Los deberes de un MRO en lo que respecta a la revisión de resultados negativos de prue-bas de orina para la detección de drogas son estricta-mente administrativos, aunque deben incluir un análisis del CCF con anterioridad a comunicar los resultados al empleador. Esto es necesario a fin de cor-roborar que el resultado negativo informado esté debi-damente identificado con el donante, y asegurar que el formulario esté completo (§40.33(a)(1-2)). Si bien el DOT ha interpretado que es posible que un miembro del personal bajo supervisión directa del MRO realice la revisión administrativa, aún permanece en efecto el requisito de realizar la revisión de acuerdo con las reglamentaciones actuales vigentes.

Pregunta 13: Se ruega explicar la verificación del MRO de opiáceos positivos.

Lineamientos: El proceso de verificación de un MRO de informes de laboratorio positivos requiere diversas medidas específicas. Estas incluyen la revisión del CCF, a fin de verificar que esté completo y sea exacto, la notificación al donante y otorgamiento de una opor-tunidad para discutir los resultados, la revisión de su historia clínica y registros médicos, y la investigación de otros factores biomédicos que justifiquen los resulta-dos positivos.

Las medidas antes mencionadas son particularm-ente importantes frente a un opiáceo positivo, ya que tal resultado puede ser consecuencia del uso de medica-mentos prescriptos legalmente, o de la ingesta de sus-tancias como semillas de amapola. Al utilizar como guía los pasos anteriores, el MRO garantiza, en primer lugar, la integridad y exactitud del CCF. A continu-ación, el MRO notifica al donante del resultado positivo de la prueba, y le ofrece la oportunidad de discutir los resultados. En caso de que el donante rechazara expre-samente la oportunidad de discutir los resultados, o no se pusiera en contacto con el MRO dentro de los cinco días posteriores a que un representante designado por el empleador se lo notificara, el MRO podrá verificar los resultados de la prueba de laboratorio como positi-vos. Esto incluye resultados positivos para opiáceos.

Si el donante aceptara la oportunidad de discutir los resultados con el MRO, éste deberá revisar los registros médicos que le entregue el donante a fin de determinar si el opiáceo positivo fue consecuencia de un medica-mento prescripto legalmente. Si el donante no pudiera ofrecer pruebas médicas y admitiera el uso no autor-izado de un opiáceo, el MRO deberá verificar el resultado como positivo. Sin embargo, si el donante no pudiera ofrecer pruebas médicas, negara el uso no autorizado de un opiáceo, o negara el uso de medica-mentos de otra persona, el MRO *deberá determinar la existencia de pruebas médicas -además de la prueba de orina- de uso no autorizado de opio, opiáceo o derivado del opio, con anterioridad a verificar el resultado posi-tivo de la prueba.* Los ejemplos de pruebas clínicas incluyen marcas recientes de jeringas o signos psi-cológicos o de comportamiento de intoxicación severa con opio o abstinencia.

Si un laboratorio confirmara la presencia de 6-acetilmorfina (6-AM), mediante una prueba GC/MS, no se requerirá prueba clínica, dado que 6-AM es un metabolito directo deacetilado de la heroína, que se detecta en minutos, y cuya presencia prueba el uso reciente de heroína. Si no se hallara 6-AM, se requerirán pruebas clínicas para verificar un resultado positivo de opiáceo, independientemente de que el donante alegue ingesta de semillas de amapola como defensa por el resultado positivo.

El proceso de verificación de un resultado de opiáceo positivo puede ser una tarea muy compleja y difícil para el MRO, y deberá realizarse con suma precaución.

Pregunta 14: Se ruega aclarar la relación MRO/lab-oratorio.

Lineamientos: §40.29(n)(6) establece: “El laboratorio no podrá tener relación alguna con el MRO del emplea-dor que se pudiera considerar como conflicto potencial de intereses, o de la que pudieran derivar beneficios económicos mediante la contratación de MRO determi-nados por parte de los empleadores.” §40.33(c)(2) establece asimismo: “El MRO no podrá ser un empleado del laboratorio que realice pruebas de detec-ción de drogas, a menos que el laboratorio establezca una clara división de funciones a fin de evitar cualquier conflicto de intereses, incluyendo garantizar que el MRO no deba responder ni esté supervisado por perso-nas responsables de las operaciones de pruebas de detección de drogas o control de calidad del laboratorio o sus respectivos supervisores. ” Por lo tanto, la norma prohibe toda relación laboral o contractual entre el lab-oratorio y el MRO, y queda claro que debe existir una clara división de funciones entre el MRO y el laborato-rio.

Pregunta 15: ¿En qué situaciones es posible que un MRO reabra una verificación de prueba de drogas?

Lineamientos: §40.33 específicamente permite reabrir la verificación de un MRO de una prueba de drogas positiva confirmada en dos situaciones. En los casos en que el donante entregue documentación que demuestre que una enfermedad grave, lesión u otras circunstancias le impidieron establecer contacto opor-tuno con un MRO, el MRO puede determinar, a partir de dicha documentación, que existe explicación legítima para que el empleado no se haya

contactado con el MRO (ver §40.33(c)(6)). La segunda situación se da cuando ni el empleador ni el MRO pueden contactar al empleado y el MRO declara que el resultado de la prueba es positivo, y el empleado, *con posterioridad,* entregua documentación que demuestra que, una enfermedad grave, lesión, u otras circunstancias le impidieron establecer contacto oportuno con el MRO; en este caso, el MRO puede determinar, con base en dicha documentación, que existe explicación legítima para que el empleado no se haya contactado con el MRO (ver §40.33(g)).

§40.35 Protección de Registros de Empleados

Pregunta 1: Se ruega clarificar la divulgación de resultados de pruebas de detección de drogas y alcohol con o sin autorización escrita.
Lineamientos: Las normas que rigen la divulgación de los resultados de pruebas de empleados (§§40.35 y 40.81) permiten revelar la información a personas que no sean los empleados, empleadores, o funcionarios que decidan en juicios o en acciones por agravios, única-mente con autorización escrita del empleado. La autor-ización debe ser un claro consentimiento de que el empleado comprende efectivamente la intención de uti-lizar y divulgar los resultados de las pruebas. Cada solicitud de resultados de pruebas de una entidad debe ser específica y requerirá una autorización independi-ente. Deberán incluirse cuestiones específicas, incluy-endo el objeto de la divulgación, pruebas específicas a revelar y personas a quienes se revelarán estos resulta-dos específicos.
Pregunta 2: ¿Es posible que se solicite a los emplea-dos que firmen formularios de autorización para reve-lar la información a terceros?
Lineamientos: El propósito de (§§40.29(g)(3), 40.35 y 40.37) es garantizar la confidencialidad de los resulta-dos de las pruebas de detección de drogas de los empleados. No es posible solicitar a los empleados que firmen declaraciones de publicación o consentimiento para la divulgación a terceros como parte del proceso de prueba de detección de drogas. El empleador podrá revelar información con relación a la prueba de drogas en procesos de desempleo o accidentes de trabajo, o en otras situaciones donde el empleado pretenda obtener un beneficio o impugne una medida tomada por el empleador como resultado de la prueba de detección de drogas.
Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que los emple-adores deben solicitar autorización por escrito a los conductores de Automotores Comerciales (CMV) para obtener resultados anteriores de pruebas de drogas positivas verificadas, negativas a realizar pruebas, y concentraciones de alcohol de 0,04 o superiores corre-spondientes a los dos últimos años de manejo de un CMV (§§382.405(f) y 382.413(a)).

§40.39 Uso de Laboratorios Certificados por el Ministerio de Salud y Servicios Humanos (DHHS)

Pregunta 1: ¿Es posible realizar pruebas adiciona-les sobre una muestra del DOT que el laboratorio informó como negativa?
Lineamientos: §2.4(e)(3) de los Lineamientos Obliga-torios para Programas Federales de Pruebas Laborales de Detección de Drogas del Ministerio de Salud y Servi-cios Humanos establece: “Las muestras con resultados negativos en todas las pruebas iniciales de inmunoen-sayos deben informarse negativas. No se permitirán nuevas pruebas sobre esas muestras negativas de dro-gas, y deberán eliminarse o guardar para uso en el pro-grama interno de control de calidad del laboratorio.
El DOT exige el uso de laboratorios certificados por el DHHS para todas las pruebas que solicita dicho min-isterio. Por lo tanto, el requisito de certificación por el DHHS es también un requisito del DOT. Cuando un laboratorio informe un resultado negativo para una muestra del DOT no se permitirán nuevas pruebas
Pregunta 2: ¿Por qué utilizar laboratorios certifica-dos por el DHHS?
Lineamientos: El DOT requiere que todas las prue-bas obligatorias de detección de drogas según las dis-posiciones de sus normas de pruebas de detección de drogas se realicen en laboratorios certificados por el DHHS. La decisión del DOT de utilizar laboratorios certificados por el DHHS para las pruebas de detección de drogas deriva de la ley (Ley de Pruebas paraEmpleados de Ómnibus de Transporte de 1991) Los patrones de certificación del DHHS y los requisitos de idoneidad de las pruebas comprenden el programa de acreditación de laboratorios mas estricto posible en tox-icología analítica forense para pruebas de orina de detección de drogas. Asimismo, el programa de certifi-cación DHHS procura la normalización de metod-ologías y procedimientos de laboratorio, garantizando el tratamiento equitativo de todas las muestras que se analicen. Finalmente, el uso de laboratorios certifica-dos por el DHHS suministra un método que ha super-ado exitosamente cuestionamientos legales en las pruebas Federales de drogas.

§40.69 Imposibilidad de Obtener una Cantidad Adecuada de Aliento

Pregunta 1: En caso de que un empleado no logre suministrar una cantidad de aliento adecuada que per-mita realizar una prueba de detección de alcohol, pero no alega que dicha imposibilidad sea resultado de una condición médica, ¿qué medidas se deben tomar?
Lineamientos: Las normas prohíben que los emplea-dos cubiertos se nieguen a presentarse para las prue-bas de detección de alcohol requeridas. Las pruebas post-accidente, aleatorias, por sospecha razonable o de control deben tomarse cuando se las requiera. §40.69 establece los procedimientos a seguir en los casos en que un empleado no pueda suministrar una cantidad adecuada de aliento por *motivos* cualesquiera. Estos procedimientos se aplican a los empleados que aleguen que una condición clínica determinada les produce falta de aliento; asimismo, se aplican a los empleados que aleguen desconocer la causa de su falta de aliento, o al empleado que no emite comentarios al respecto.
Es esencial que el empleado entienda que durante la evaluación médica posterior, el médico se concentrará exclusivamente en hallar una condición médica que explique dicha deficiencia. Los párrafos (d)(2)(i) y (d)(2)(ii) de §40.69 establecen que *la única* razón acept-able para que un empleado no pueda entregar la can-tidad necesaria de aliento para una prueba es una condición médica. En caso de que no se encuentre una condición médica, se considerará que el empleado se negó a la prueba.

§40.81 Disponibilidad y Divulgación de Información sobre Pruebas de Detección de Alcohol de Empleados.

Pregunta 1: Si hubiera uno o más Funcionarios de Pruebas de Consumo de Alcohol por Aliento (BAT) tra-bajando para una empresa, ¿tiene el supervisor de BAT derecho a revisar y tener acceso a los Formularios de Pruebas de Detección de Alcohol con el fin de realizar una supervisión? Del mismo modo, ¿es posible que el BAT o empleador entreguen este formulario al personal de contabilidad?
Lineamientos: La norma responsabiliza a los emple-adores por la implementación del *programa* global. Esto incluye confidencialidad de la información y man-tenimiento de registros (incluyendo registros de BAT y MRO) Empleados tales como supervisores de BAT y personal de contabilidad con “necesidad de conocer” esa información se consideran personal autorizado de la empresa y y tienen permitido el acceso a la document-ación de las pruebas de detección de alcohol. El acceso a la información deberá tener un fin determinado y ser necesario para que el empleador implemente el pro-grama de manera satisfactoria.

Esto incluye la revisión de los formularios para su llenado, obtención de infor-mación contable específica de los formularios, archivo de los formularios, etc. Las personas con acceso a estos formularios están sujetas a los mismos requisitos reglamentarios de confidencialidad de los registros que los empleadores y BAT. No se deberán duplicar los For-mularios de Prueba de Detección de Alcohol para fines de supervisión ni contables, ya que esto generaría "bases de datos" o archivos adicionales que pondrían en riesgo la confidencialidad de la información. El acceso a estos registros por parte de personal no autorizado sería difícil de controlar. Esto no excluye el uso de for-mularios de ingreso de datos con información contable adecuada llenados por el BAT u otro empleado, que se podrían guardar como documentación de seguridad.

En los casos en que el empleador utilice un Consor-cio/Tercero Administrador (C/TPA) para desempeñarse como su representante, el C/TPA podrá tener acceso al Formulario de Prueba de Detección de Alcohol, o la fac-ultad de obtener una copia de éste. Del mismo modo, el empleador o el BAT podrán entregar la copia del formu-lario del empleador al C/TPA en los casos en que el empleador le hubiera comunicado tal circunstancia al BAT por escrito. En todos los casos de resultados positi-vos en niveles de Concentración de Alcohol (BAC) 0,02 o superiores, se deberá notificar de inmediato al emple-ador, *y*, con anterioridad a la notificación al C/TPA. No *es posible* enviar resultados positivos del BAT al C/TPA y luego presentárselos al empleador.

§40.93 Técnico de Pruebas de Detección (STT)

Pregunta 1: ¿Es posible capacitar a un STT en la utilización de dispositivos de prueba evidencial de aliento (EBT) a fin de realizar pruebas de detección en dicho dispositivo?

Lineamientos: No. §40.93 solamente autoriza al STT para que opere un dispositivo de detección de alcohol (ASD), y no lo autoriza para emplear un EBT. Esto fue determinado intencionalmente. De igual modo, el man-ual de capacitación de STT no trata acerca del uso de EBT por parte de un STT. Lo contrario ocurre con el manual de entrenamiento de BAT, que se concentra exclusivamente en EBT; de hecho, existe una unidad completa en el manual de entrenamiento de BAT dedi-cada a la "Metodología EBT". Asimismo, los requisitos de idoneidad para ASD, de acuerdo con el manual de STT, difieren de los requisitos de idoneidad para EBT, según el manual de BAT.

Cuando se utiliza un EBT para realizar una prueba de detección de alcohol del DOT, el operador debe ser un BAT. Un STT puede realizar únicamente pruebas de detección de alcohol, y el único instrumento que pueden utilizar los STT es un ASD.

Temas Especiales — Requisitos para Pruebas Aleatorias

Pregunta 1: Se ruega explicar las tasas de pruebas aleatorias para la detección de alcohol y drogas.

Lineamientos: Las normas del DOT requieren que los empleadores realicen pruebas de drogas aleatorias a una tasa equivalente al 50 por ciento de sus emplea-dos cubiertos. Por lo tanto, si un empleador tiene 100 empleados cubiertos, deberá llevar a cabo 50 pruebas de drogas aleatorias. El número de pruebas aleatorias lo determina el número de empleados cubiertos, mien-tras que el número de empleados que se evalúan de este modo varía con relación al proceso de selección. Es posible que se realicen 50 pruebas aleatorias respecto de menos de 50 empleados, al realizar la prueba dos o mas veces a un empleado debido a la selección aleatoria de los donantes. La industria de autopistas podrá reducir la tasa anual al 25 por ciento durante el año calendario 1998, teniendo en cuenta el desempeño de dicha industria en los años calendario 1995 y 1996. Dicha tasa podrá reducirse al 25 por ciento en base a dos años de datos informados a la Administración Fed-eral de Autopistas (FHWA) indicando una tasa positiva de uso de drogas por parte de los conductores de auto-motores comerciales (CMV) inferior a 1,0. Sin embargo, la tasa podrá aumentar nuevamente al 50 por ciento si se reportaran a FHWA datos correspondientes a un año indicando una tasa positiva de uso de drogas equiva-lente o superior a 1,0 por parte de conductores de CMV.

Las normas de pruebas de detección de alcohol requieren que los empleadores realicen, inicialmente, pruebas aleatorias a razón de una tasa del 25 por ciento de sus empleados cubiertos. Por lo tanto, si un empleador tiene 100 empleados cubiertos, deberá efec-tuar 25 pruebas de drogas al azar. El número de prue-bas al azar lo determina el número de empleados cubiertos, mientras que el número de empleados que se evalúan de este modo varía con relación al proceso de selección. Es posible que se realicen 25 pruebas aleato-rias respecto de menos de 25 empleados, al realizar la prueba dos o mas veces a un mismo empleado debido a la selección aleatoria de los donantes. La industria de autopistas podrá reducir la tasa anual al 10 por ciento durante el año calendario 1999, teniendo en cuenta el desempeño de dicha industria en los años calendario 1996 y 1997. Dicha tasa puede reducirse al 10 por ciento en base a dos años de datos informados a la FHWA indicando una tasa de violación menor al 0,5 por ciento por parte de los conductores de CMV con ref-erencia al consumo de alcohol. Podrá requerirse a la industria de autopistas que aumente la tasa anual al 50 por ciento durante el año calendario 1988 o años siguientes, teniendo en cuenta el desempeño de esta industria en el año calendario 1996 o en los años sigu-ientes. Sin embargo, la tasa podrá aumentar al 50 por ciento si se reportaran a FHWA datos correspondientes a un año indicando una tasa violación equivalente o superior a 1,0 por parte de conductores de CMV respecto del consumo de alcohol.

Pregunta 2: ¿Está permitida la realización de prue-bas aleatorias por parte de un consorcio ?

Lineamientos: El FHWA requiere que haya opera-dores-propietarios individuales en un grupo de pruebas aleatorias de dos o más personas. Esto, en realidad, requiere que un operador-propietario individual esté en un grupo para tal fin. El DOT permite, e incluso acon-seja la contratación de consorcios para asistir a las empresas más pequeñas en el cumplimiento de las reglamentaciones sobre pruebas de detección de drogas y alcohol. Si bien es cierto que en un grupo combinado de empleadores, algunos tendrán porcentajes superi-ores de sus empleados seleccionados para las pruebas en un período dado de 12 meses, esto se nivelará con el tiempo. Asimismo, el DOT considera que el efecto de disuasión de las pruebas aleatorias de detección de dro-gas, es tan poderoso en un grupo combinado de emplea-dores como lo sería en una única empresa. Teniendo en cuenta lo anterior, el DOT determinó que combinar dis-tintos planteles de empleados en un consorcio cumple con el espíritu y el fin de las reglamentaciones sobre pruebas de detección de drogas y alcohol, y por lo tanto, está permitido.

Pregunta 3: ¿Es posible que un empleador combine grupos para realizar pruebas del DOT con otros que efectuarán pruebas de otro tipo?

Lineamientos: No. Si bien parecería ventajoso para un empleador combinar todos los empleados en un solo grupo para efectuar pruebas al azar, esto podría dis-minuir el número final de empleados cubiertos por el DOT a quienes se realizará la prueba. Por ejemplo, en un grupo formado por 50 empleados cubiertos por el DOT y 50 empleados no cubiertos por dicho ministerio, y suponiendo una tasa de pruebas del 50 por ciento, es posible que no se realice la prueba a los empleados cubiertos por el DOT (100 empleados, 50 pruebas, todas las pruebas realizadas a empleados no cubiertos por el DOT). La probabilidad de que esto ocurra, si bien es remota, es posible en un esquema real de pruebas alea-torias. Por otra parte, al mantener las dos clases de empleados antes mencionadas en grupos diferentes *se garantiza* que por lo menos 25 de las pruebas que real-ice la empresa se harán respecto de empleados cubier-tos por el DOT Es esta circunstancia la que finalmente determina que los empleados cubiertos por el DOT per-manezcan en grupos diferentes.

Pregunta 4: ¿Es posible que un empleador combine empleados cubiertos por normas de autoridades opera-tivas diferentes en un solo grupo para pruebas al azar?

Lineamientos: El DOT ha determinado, de hecho, que está permitido que los empleadores combinen empleados cubiertos de autoridades operativas difer-entes (por ej., Administración de Investigación y Pro-gramas Especiales, Guardacostas y FHWA) en un único grupo, con el fin de realizar prueba de drogas aleatorias según normas del DOT. Al poner en práctica esta opción, sin embargo, el empleador debe garantizar que la tasa de pruebas aleatorias sea, como mínimo, equiv-alente a la tasa mas alta que requiera cada una de las administraciones operativas.

Pregunta 5: ¿Es posible separar por grupos a los empleados, todos ellos cubiertos por el DOT, según estén o no afiliados a sindicatos?

Lineamientos: El DOT ha determinado que está per-mitido que un empleador separe a sus empleados en grupos diferentes según estén afiliados o no a sindica-tos para realizar pruebas de detección de drogas. En caso de utilizar este enfoque, el empleador debe garan-tizar que se realicen pruebas a los empleados de cada grupo a tasas equivalentes. Por ejemplo, si el grupo "A" consta de 50 empleados que no pertenecen a sindicatos y el grupo "B" consta de 300 empleados que pertenecen a sindicatos, el empleador debe garantizar, en caso de que se realicen pruebas a una tasa del 50 por ciento, que se realizarán 25 pruebas anuales a empleados del grupo "A" y 150 pruebas anuales a empleados del grupo "B"

Temas Especiales — Procedimientos para el Manejo y Procesamiento de Muestras Divididas

Pregunta: Describir el manejo y procesamiento ade-cuados de muestras divididas.

Lineamientos: "En los casos en los que un empleador hubiera utilizado el método de muestras divididas, y el laboratorio observara que dicha muestra es inadec-uada, no susceptible de análisis, o cuando la muestra no estuviera disponible para la prueba, el laboratorio deberá, de todos modos, realizar la prueba sobre la pri-mera muestra. El laboratorio no informa al MRO o al empleador de la inestabilidad, falta de adecuación o de disponibilidad de la muestra doble hasta tanto, y siem-pre y cuando la muestra primaria se verifique positiva y el MRO hubiera informado al laboratorio que el empleado solicitó la prueba de la muestra doble. (§40.29(b)(1)(ii))

"En los casos en los que el empleador use el método de recolección de muestras divididas, el laboratorio deberá guardar dicha muestra con el sello de su frasco intacto. " (§40.29(b)(2))

"Cuando el MRO ordene por escrito que se envíe la muestra dividida a otro laboratorio certificado por el DHHS para su análisis, el segundo laboratorio deberá analizarla mediante GC/MS para confirmar la presen-cia de las drogas o metabolitos de drogas que se encon-traron en la muestra primaria. " (§40.29(b)(3))

"Si el empleado requiriera el análisis de la muestra dividida dentro de las 72 horas posteriores a la notifi-cación de un resultado positivo confirmado, el MRO deberá solicitar por escrito al laboratorio que entregue la muestra dividida a otro laboratorio certificado por el DHHS para su análisis" Si el análisis de la muestra dividida no confirmara la presencia de las drogas o metabolitos que se encontraron en la muestra, o si la muestra no estuviera disponible, fuera inapropiada para la prueba o inestable, el MRO deberá cancelar la prueba e informar dicha cancelación y las razones de la misma al DOT, al empleador y al empleado. " (§40,33(f))

Si el laboratorio primario no recibiera una muestra dividida junto con la primaria, si la muestra dividida tuviera una pérdida, si su sello estuviera dañado, o si tuviera otro problema que imposibilitara la realización de la prueba, el laboratorio primario *deberá de todos modos* procesar la muestra primaria como si no existie-ran problemas con la muestra dividida. El laboratorio no deberá comunicar las deficiencias de la muestra dividida al MRO en ese momento. (§40.29(b)(1)(ii))

El sello de la muestra dividida debe permanecer intacto -tal como se selló dicha muestra en el lugar de recolección. (§40.29(b)(2))

El MRO ordenará al laboratorio primario que envíe la muestra dividida a un segundo laboratorio certifi-cado por el DHHS. En el segundo laboratorio certifi-cado por el DHHS se utilizará la muestra dividida, sólo para confirmar la presencia de drogas o metabolitos de drogas presentes en la muestra primaria (§40.29(b)(3))

Solamente la solicitud de un empleado puede autor-izar al MRO a iniciar el envío de la muestra dividida al segundo laboratorio certificado por el DHHS para su análisis. (§40.33(f))

Capítulo 40 — Preguntas y Respuestas Adicionales

La Asesoría General y la Oficina de Cumplimiento de Políticas de Drogas y Alcohol del DOT suminis-traron las siguientes preguntas y respuestas abarcando CRF 49 Capítulo 40, que entró en vigor el 1º de agosto de 2001. Constituyen lineamientos e interpretaciones oficiales y autorizadas, con relación al Capítulo 40 (ver CRF 49 40,5) Estas preguntas y respuestas se publica-ron en septiembre de 2001 y enero de 2002.

Pruebas Pre-ocupacionales de Detección de Alcohol

Pregunta: ¿Puede un empleador realizar pruebas de detección de alcohol pre-ocupacionales?

Respuesta:

• Un empleador cuya actividad se encuentre regu-lada por el DOT (excepto bajo normas USCG [Lin-eamientos para la Recolección de Muestras de Orina] y RSPA [Administración de Programas Especiales e Investigación]) que desee realizar pruebas de alcohol-emia pre-ocupacionales bajo normas del DOT puede hacerlo, siempre y cuando se cumplan determinadas condiciones.

• Se debe realizar la prueba a todos los candidatos (por ej., el empleador no podrá seleccionar algunos empleados para realizarles la prueba y no realizársela a otros), y se debe efectuar como un requisito post-oferta (por ej., el empleador deberá informar al candi-dato que obtendrá el empleo una vez que pase la prueba de detección de alcohol del DOT).

• Asimismo, la prueba y sus consecuencias deben cumplir con los requisitos del Capítulo 40.

§40.3 ¿Qué significan los términos utilizados en esta reglamentación?

Pregunta: ¿Es posible que el propio empleador se desempeñe como Representante Designado por el Empleador (DER) en lugar de designar a otro empleado para esta función?

Respuesta:

• El empleador (por ej., el propietario de una pequeña empresa) puede desempeñarse personalmente como DER.

• El empleador puede, asimismo, nombrar a un empleado o empleados para que desempeñen esta fun-ción.

• El DER deberá ejercer su autoridad a fin de apartar a un empleado de funciones críticas para la seguridad, ya sea de manera directa o indirecta (por ej., haciendo que un supervisor se encargue de la remoción)

• El empleador no podrá delegar la función de DER en un agente de servicios. Solamente el emplea-dor o un empleado de éste pueden desempeñar esa función.
• El Ministerio no autorizará la figura del "DER profesional" (ej, una persona que varias compañías con-traten para que se desempeñe como su DER),

§40.15 ¿Puede un empleador utilizar un agente de servicios para satisfacer los requisitos de las pruebas de detección de drogas y alcohol del DOT?
Pregunta: En caso de que se contrate a un C/TPA como "consultor independiente de seguridad" que lleve a cabo todos los aspectos de los programas de pruebas de seguridad y detección de drogas y alcohol del emple-ador, ¿puede el C/TPA desempeñarse como DER?
Respuesta:
• Se prohibe a los agentes de servicios desem-peñarse como DER bajo cualquier circunstancia.
• El hecho de que una organización que se deno-mine "consultor independiente de seguridad" actúe como consultor de un empleador con el objeto de llevar a cabo programas de seguridad o de detección de drogas y alco-hol no implica que deje de ser un agente de servicios. Aún así, queda prohibido que se desempeñe como DER.

§40.21 ¿Puede un empleador apartar de su tarea a un empleado antes de que el MRO haya completado el proceso de verificación?
Pregunta: ¿Es posible que centros sindicales de con-tratación, empresas de conductores temporarios y otras entidades tengan políticas de remociones, o está la posibilidad de obtener una exención limitada a los empleadores efectivos?
Respuesta:
• La norma permite a los "empleadores" solicitar exenciones de remoción. No permite que otro tipo de entidades lo haga.

• Solo las entidades que se consideran "emplea-dores" para los fines de las reglamentaciones sobre pruebas de detección de drogas y alcohol de los organis-mos del DOT pueden solicitar exenciones de remo-ciones. En caso de que una norma de un organismo del DOT establezca que se debe considerar a los centros de contratación, agencias de personal temporario, etc., como empleadores, dichas organizaciones podrán solici-tar una exención de remoción
Pregunta: ¿Es necesario para un empleador obtener una exención de remoción a fin de implementar una política que requiera que los empleados dejen de desempeñar funciones críticas para la seguridad ante una sospecha razonable o una prueba post-accidente?
Respuesta:
• §40.21 requiere que un empleador obtenga una exención a fin de realizar algo muy específico: apartar empleados de tareas críticas para la seguridad en base a informes de resultados de laboratorio confirmados no verificados por el MRO.
• Un empleador no necesita una exención de §40.21 para tomar otras medidas con relación al desempeño de tareas críticas para la seguridad.
• Por ejemplo, un empleador podrá (siempre y cuando no lo prohiban las reglamentaciones del organ-ismo del DOT correspondiente y sean acordes con convenios de trabajo aplicables) tener una política empresarial que establezca que, en base a un hecho, (ej, un accidente que requiera una prueba post-accidente del DOT, una sospecha razonable que lleve a realizar una prueba del DOT por tal motivo) un empleado, inmediatamente, deje de desempeñar tareas críticas para la seguridad. Dicha política, que no depende de la recepción por parte del MRO de un resultado confir-mado de prueba de laboratorio, no requeriría una exen-ción §40.21.
• No es conveniente que los empleadores aparten empleados de funciones críticas para la seguridad con el resultado de una prueba aleatoria o de control pendiente, dado que no existe hecho desencadenante que jus-tifique racionalmente dicha acción.

§40.25 ¿Debe un empleador verificar el registro de pruebas de detección de drogas y alco-hol de los empleados que pretende desti-nar para tareas críticas para la seguridad?
Pregunta: Cuando un empleador está realizando averiguaciones sobre los resultados de pruebas de detección de drogas y alcohol del DOT anteriores de un empleado, ¿necesita enviar un pedido por medio de correo certificado?
Respuesta:
• No. No se requiere correo certificado.
• El empleador puede realizar esta petición a través de diversos medios, incluyendo el correo (certifi-cado o no), fax, teléfono o correo electrónico.
• Sin embargo, el empleador debe otorgar al empleador anterior la autorización firmada, un fax o una copia escaneada de dicha autorización.
• El empleador anterior debe responder por escrito (por ej., fax, carta, correo electrónico) de un modo que garantice confidencialidad.
• El empleador deberá documentar los contactos o intentos de contactar empleadores anteriores, indepen-dientemente de la forma, a fin de que probar su buena fe para obtener la información requerida.
Pregunta: Cuando un empleador anterior recibe un pedido de un nuevo empleador sobre información de pruebas de drogas y alcoholemia, ¿debe suministrar información que puede haber recibido de otros emplea-dores en el pasado?
Respuesta:
• Como empleador, cuando reciba un pedido sobre un antiguo empleado, deberá otorgar toda la infor-mación que posea en relación con las pruebas de detección de drogas y alcohol del DOT del empleado que se hubieran realizado en los dos años anteriores a la petición.
• Esto incluye la información recibida sobre un empleado de un antiguo empleador (por ej., en respuesta al requisito de solicitud pre-ocupacional de la Administración Federal de Seguridad del Transporte Automotor -FMCSA).
• El otorgar, asimismo, información sobre pruebas de detección de drogas y alcohol del DOT de un empleado obtenidas de antiguos empleadores y que se remonten a mas de dos años atrás, no constituye una violación del Capítulo 40 o de las normas de organis-mos del DOT.
• En caso de ser empleador regulado por la Admin-istración Federal de Aviación (FAA), esto no tiene inci-dencia en los requisitos de la Ley de Registros de Pilotos.
Pregunta: Si un postulante admite haber tenido un resultado positivo, o haberse negado a una prueba pre-ocupacional en los últimos dos años ¿se lo debe mantener apartado de tareas críticas para la seguridad si no hubiera completado el proceso de regreso a las tar-eas (por ej., tratamiento con un Especialista en Abuso de Sustancias -SAP)?
Respuesta:
• En caso de que el postulante admita haber tenido un resultado positivo o haberse negado a una prueba pre-ocupacional, no está permitido al empleador destinar al postulante a desempeñar tareas críticas para la seguridad hasta tanto, o a menos que, el postulante documente que completó, de manera satisfactoria, el proceso de retorno a las tareas.
• Este requisito del Capítulo 40 se aplica indepen-dientemente de si el resultado pre-ocupacional positivo o la negativa tuvieron lugar antes o después del 1 de

agosto de 2001.
• En caso de que no exista prueba de que el postu-lante cumplimentó el proceso de regreso a las tareas de manera satisfactoria, se deberá realizar un nuevo proceso de retorno a las tareas con anterioridad a que el empleado pueda volver a desempeñar tareas críticas para la seguridad.
Pregunta: Cuando un empleado deja de trabajar para un empleador determinado por un período de tiempo (que no supere los dos años) y regresa al mismo empleador ¿debe éste recabar, una vez mas, infor-mación que puede haber recibido previamente de otros empleadores?
Respuesta:
• No. Si el empleador aún tiene en su archivo infor-mación recibida con anterioridad, no necesitará obtener nuevamente la información sobre pruebas.
• Sin embargo, el empleador debe recabar infor-mación de todos los otros empleadores para los que el empleado hubiera desempeñado tareas críticas para la seguridad desde el último momento en que trabajó para el empleador.

§40.33¿Qué requisitos de capacitación debe reunir un recolector?

Pregunta: Si un recolector cometiera un error que resulte en la cancelación de una prueba antes de recibir capacitación (por ej., en el período anterior al 31 de enero de 2003), ¿debe recibir entrenamiento en correc-ción de errores según §40.33(f)?
Respuesta:
• Si. Si un recolector cometiera un error que pro-voque la cancelación de una prueba, deberá recibir entrenamiento en corrección de errores (aún cuando todavía tenga que recibir capacitación). No existen excepciones a este requisito.
Pregunta: Un recolector a quien se notifica que cometió un error tiene 30 días para recibir entre-namiento en corrección de errores. ¿Puede el recolector continuar efectuando recolecciones del DOT durante ese período de 30 días?
Respuesta:
• Si. Los recolectores pueden continuar realizando recolecciones del DOT durante ese período.
• Una vez transcurridos los 30 días posteriores a la notificación al recolector de la necesidad de realizar entrenamiento en corrección de errores, éste no podrá realizar recolecciones del DOT hasta tanto, o a menos que, haya completado de manera satisfactoria dicho entrenamiento.
• Según lo establece §40.209(b)(3), la recolección de la muestra por parte de un recolector que no cumplió con los requisitos de capacitación no resulta en la can-celación de la prueba, suponiendo que la recolección es adecuada. Sin embargo, el uso de un recolector no capacitado puede derivar en sanciones.
Pregunta: ¿Quién es responsable de notificar al recolector que necesita entrenamiento en corrección de errores?
Respuesta:
• El MRO, al cancelar una prueba de drogas, deter-minará si el recolector está en falta.
• Cuando el MRO informe sobre la prueba can-celada al empleador, el MRO anotará la razón de la cancelación y, si correspondiera, que ésta fue resultado de un error del recolector
• El empleador o agente de servicios (por ej., MRO, C/TPA) designado por el empleador es el respons-able de notificar el error al lugar de recolección y la obligatoriedad de un nuevo entrenamiento, como tam-bién de asegurar que el entrenamiento se realice efecti-vamente.
Pregunta: ¿Deben los recolectores, BAT, STT, MRO y SAP llevar documentación sobre el cumplimiento de los requisitos de capacitación en todo momento?
Respuesta:
• Estas personas son responsables de poseer docu-mentación que demuestre que cumplen con todos los requisitos de capacitación (ver, por ejemplo, §40.33 (g)).
• Sin embargo, no se requiere que lleven consigo dicha documentación.
• Tienen que tener disponible esta documentación en un tiempo corto y razonable, ante la solicitud por parte de un representante del DOT o un empleador
• Nada impide a una organización (ej, lugar de recolección) guardar, asimismo, un archivo de los regis-tros de capacitación de su personal, en caso de que desee hacerlo.
Pregunta: ¿Qué requisitos exige la norma respecto de la capacitación de las personas que entrenan a los recolectores?
Respuesta:
• El Capítulo 40 no especifica ningún requisito específico para quienes capacitan a los recolectores. • La capacitación debe cubrir los puntos que requiere el Capítulo 40.
Pregunta: ¿Debe una persona que supervisa demos-traciones de idoneidad como parte de la capacitación de recolectores ser un recolector calificado?
Respuesta:
• Si. Es muy importante que las personas que supervisan simulaciones de recolección posean un cono-cimiento teórico y práctico profundo de los proced-imientos y normas aplicables del DOT. Es, asimismo, muy importante que, con anterioridad a determinar si un practicante completó de manera satisfactoria una demostración de idoneidad, el supervisor haya experi-mentado y completado satisfactoriamente el mismo entrenamiento que tienen que realizar los recolectores.
• Por lo tanto, los supervisores de simulaciones de recolección tienen que cumplir con los requisitos de capacitación de los recolectores. Además, el supervisor tiene que cumplir con cualquiera de los siguientes tres requisitos:
• El supervisor podrá ser un recolector capaci-tado que haya realizado recolecciones de prue-bas de detección de drogas del DOT en forma regular durante por lo menos un año antes de desempeñarse como supervisor, o
• El supervisor puede ser un recolector capaci-tado que haya recibido un curso de capacit-ación para entrenadores. Dicho curso podrá incluir los conceptos obligatorios de capacit-ación para recolectores, como también instruc-ción sobre como desarrollar un entrenamiento efectivo; o
• El supervisor puede ser un recolector calificado que haya brindado capacitación para recolec-tores según el Capítulo 40 durante por lo menos un año antes de desempeñarse como supervisor.
• Los supervisores de las categorías segunda y ter-cera no necesitan haber trabajado efectivamente como recolectores, siempre y cuando hayan cumplido con los requisitos de capacitación para recolectores.
• Las personas que se hubieran desempeñado como recolectores con anterioridad al 1 de agosto de 2001, tienen hasta el 31 de enero de 2003 para cumplir con los requisitos de capacitación para recolectores. Mientras tanto, dichos recolectores podrán desem-peñarse como supervisores aún cuando no hubieran cumplido con los requisitos de capacitación y simu-lación de recolecciones (en tanto y en cuanto cumplan alguno de los otros tres requisitos).

§40.33 ¿Qué requisitos de capacitación debe reunir un recolector?

§40.121 ¿Quiénes pueden desempeñarse como MRO?

§40.213 ¿Qué requisitos de capacitación deben cumplir los STT y BAT?

§40.281 ¿Quién está capacitado para desem-peñarse como SAP?

Pregunta: Dado que el Capítulo 40 requiere que los recolectores, MRO, BAT, STT y SAP lleven sus propios registros de capacitación, ¿pueden los empleadores o centros de entrenamiento negarse a brindar a estos agentes de servicio sus registros de capacitación?

Respuesta:

• No. Los empleadores y entrenadores que capac-iten a estos agentes de servicio no podrán negarles la documentación correspondiente a su entrenamiento cuando hayan completado de manera exitosa los requi-sitos de capacitación.

• En caso de que un recolector, BAT, STT, MRO o SAP no poseyera documentación que certifique su capacitación, estaría violando el Capítulo 40.

• Por lo tanto, el Capítulo 40 no permite negar dicha documentación a los agentes de servicios.

§40.33 ¿Qué requisitos de capacitación deben reunir los recolectores?

Pregunta: ¿Se requiere entrenamiento en correc-ción de errores si se cancelara una prueba de drogas debido a que la muestra posee una cantidad insufi-ciente de orina?

Respuesta:

• Si un laboratorio descubriera que la cantidad de orina en el primer frasco para análisis resulta insufi-ciente, el laboratorio informará al MRO que se la mues-tra es “rechazada para su prueba” (a menos que el laboratorio pueda recuperar las muestras). Luego, el MRO debe cancelar la prueba.

• El MRO procurará determinar (con la ayuda del laboratorio) si la muestra tuvo una pérdida en transito o si no se recolectó orina suficiente.

• Las pérdidas en tránsito al laboratorio no provo-can la cancelación ni requieren que el recolector reciba entrenamiento en corrección de errores.

• Si el laboratorio no encontrara pruebas de pérdi-das, habría importante evidencia respecto de que el recolector no recolectó la cantidad adecuada de orina. Si este fuera el caso, el recolector necesitará entre-namiento en corrección de errores.

• Si las pérdidas en la muestras fueran un prob-lema recurrente en un establecimiento de recolección determinado, sería conveniente que el MRO averigüe si los contenedores de envío que se utilizan son apropiados para proteger de manera adecuada las muestras, y si los recolectores están cerrando las tapas de los fras-cos correctamente.

§40.35 ¿Qué tipo de información sobre el DER deben brindar los empleadores a los recolectores?

§40.45 ¿Qué formulario se utiliza para documen-tar una recolección de orina del DOT?

§40.345 ¿Bajo qué circunstancias podría un C/ TPA actuar como intermediario en la comunicación de información a un emple-ador sobre pruebas de detección de drogas y alcohol?

Pregunta: ¿De qué forma se deberá documentar la decisión de un empleador de que un C/TPA actúe como intermediario en el manejo de resultados de pruebas de detección de drogas?

Respuesta:

• Cuando un empleador decida utilizar un C/TPA como intermediario para la comunicación de resultados de pruebas de drogas verificados por un MRO, el empleador deberá comunicar dicha decisión al MRO y al C/TPA.

• Sugerimos al MRO que obtenga algún tipo de documentación sobre tal decisión del empleador antes de enviar resultados a través de un C/TPA.

• La documentación puede consistir en una carta, un mensaje de correo electrónico o la grabación de una conversación telefónica con el empleador

• El DOT sugiere, asimismo, que el MRO lleve un listado de los nombres, direcciones y números telefóni-cos de los puntos de contacto del C/TPA.

§40.45 ¿Qué formulario se utiliza para documen-tar una recolección de orina del DOT?

Pregunta: ¿Es posible que la dirección del MRO que figure en el Formulario Federal de Custodia y Control de Pruebas de Detección de Drogas (CCF) sea sola-mente el número de una casilla de correo?

Respuesta:

• No. La dirección debe contener, como mínimo, una dirección con el nombre y número de calle.

• La razón de este requisito es que por lo general los CCF son enviados por correo o servicios de mensa-jería que no entregan mensajerías en casillas de correo.

• Es posible incluir una casilla de correo, aunque ésta no podrá reemplazar a la dirección con el nombre y número de calle.

Pregunta: ¿En qué lugar del CCF se puede ingresar información contable?

Respuesta:

• 40.45(c) (1) establece que los CCF podrán incluir información contable, siempre y cuando ésta se coloque fuera del borde del formulario.

• Por lo tanto, si se ingresaran códigos de contabil-idad o del lugar de recolección, estos deberán estarubicados fuera del borde únicamente.

• Se podrán utilizar CCF con esta información pre-impresa dentro del borde (por ej., en el recuadro Paso 1) hasta agotar la existencia de estos formularios. Los CCF confeccionados o solicitados con posterioridad al 15 de febrero de 2002 no deberán tener esta infor-mación dentro del borde.

• No se necesitarán medidas correctivas, ni afectará los resultados el hecho de que un CCF con-tenga esta información dentro del borde. Sin embargo, los empleadores y prestadores de servicios podrán estar sujetos a sanciones si no cumplieran con este requisito.
Pregunta: ¿Qué dirección se requiere para "Direc-ción del Lugar de Recolección" en el Paso 1 del CCF, y que número telefónico debe suministrar el recolector?
Respuesta:
• La dirección del lugar de recolección deberá refle-jar la ubicación del sitio donde se efectúe la recolección. Si la recolección tiene lugar en una clínica, se deberá utilizar la dirección de dicha clínica: no el domicilio social o legal de la clínica/empresa de recolección.
• Si la recolección se realiza en el lugar de trabajo del empleado (por ej., terminal de ómnibus, terreno fer-roviario) se deberá utilizar la dirección real de la empresa.
• Si la recolección tuviera lugar en una "unidad móvil" o en el lugar de un accidente, el recolector debería anotar la dirección real de la recolección (o la aproxima-ción mas cercana posible, según las circunstancias)
• El número telefónico requerido del recolector deberá ser un número dónde el laboratorio, MRO o empleador puedan contactar con facilidad al recolector y a su supervisor en caso de que fuera necesario.
• Pre-imprimir información en el CCF puede oca-sionar problemas si la información estuviera sujeta a modificaciones.
Pregunta: ¿Pueden los recolectores ingresar en el CCF información pre-impresa del empleador, MRO, lugar de recolección y/o laboratorio, si dicha infor-mación no es precisa?
Respuesta:
• Si. Cuando el recolector no tuviera un CCF "en blanco" y los CCF disponibles contuvieran información pre-impresa imprecisa del empleador, MRO, lugar de recolección y/o laboratorio, podrá "tachar" la infor-mación imprecisa e insertar, en forma legible, la infor-mación correspondiente.
• La probabilidad de que un lugar de recolección tenga CCF con información imprecisa aumenta frente a hechos de recolección inesperados (por ej., cuando un empleado llega, sin previo aviso, para efectuarse una prueba post-accidente).
• En caso de que se envíe la muestra a un laborato-rio distinto del pre-impreso en el CCF disponible, es importante que el recolector modifique el CCF de modo que refleje el nombre y dirección del laboratorio al que se le enviará efectivamente la muestra. Asimismo, es importante que el recolector tache todo código contable pre-impreso e inserte el adecuado, si estuviera dis-ponible.
• Por último, los laboratorios deberán satisfacer los requerimientos de los lugares de recolección de una cantidad apropiado de CCFs "en blanco" para su emp-leo durante recolecciones inesperadas. Es importante tener en cuenta que el DOT permite volver a escribir, o pre-imprimir CCF en un esfuerzo por normalizar todo el proceso de prueba, y no para limitar la distribución de formularios a los lugares de recolección.

§40.61¿Cuáles son los pasos preliminares del pro-ceso de recolección?

Pregunta: ¿Es posible obtener una muestra de orina a través de la cateterización de un paciente que tiene un catéter como consecuencia de una intervención médica o que está inconsciente?
Respuesta:
• Queda terminantemente prohibido obtener muestras de orina para pruebas del DOT de personas inconscientes, ya sea a través de un catéter o por cual-quier otro medio.
• Está prohibido realizar un catéter a un empleado consciente a fin de recolectar orina para una prueba de drogas del DOT.
• Sin embargo, si una persona posee un catéter por razones médicas, (ej, un paciente consciente y hospital-izado en una situación de prueba post- accidente) está permitido utilizar orina que se recolectó por este medio, para pruebas del DOT. Se debe suministrar toda la doc-umentación necesaria para recolecciones del DOT (por ej., CCF).
• Asimismo, los empleados que habitualmente evacúen a través de auto-cateterización deberán sumi-nistrar la muestra de ese modo.

§40.65 ¿Qué es lo que el recolector examina cuando el empleado presenta la muestra?

Pregunta: El capítulo 40 exige que recolector deseche la primera muestra si la temperatura estuvi-era fuera de rango o si la muestra mostrara signos de manipulación y el empleado se negara a suministrar una segunda muestra bajo observación directa. Los Lineamientos de Recolección de Muestras de Orina (USCG) [en el Art. 8, Recolección con Observación Directa, Número 7] indican que en dicha situación, se deberá retener y enviar la primera muestra al laborato-rio. ¿Cuál requisito es correcto?
Respuesta:
• Cuando la temperatura de una muestra estuvi-era fuera de rango o mostrara signos de manipulación y el empleado se negara a entregar una segunda muestra bajo observación directa se considerará que existe neg-ativa del empleado. El recolector no retiene la primera muestra sino que la desecha.
• El requisito de retener y enviar la muestra al laboratorio contenido en los USCG, Versión 1.0, fue incorporado por error.
• Los USCG, Versión 1,01 contienen los proced-imientos adecuados según 40.65.

§40.67 ¿Cuándo y cómo se realiza una recolección con observación directa?

§40.69 ¿Cómo se supervisa una recolección?

Pregunta: ¿Es posible que el supervisor (u observa-dor directo) de una recolección sea compañero de tra-bajo o supervisor inmediato del empleado?
Respuesta:
• El supervisor inmediato de un empleado no podrá desempeñarse como recolector cuando se realice la prueba al empleado, a menos que no haya ningún otro recolector disponible y el supervisor estuviera autorizado a hacerlo de acuerdo con una reglament-ación sobre pruebas de detección de drogas y alcohol-emia de una autoridad operativa del DOT.
• El supervisor inmediato puede supervisar u observar la prueba (si fuera del mismo sexo que el empleado) en ausencia de método alternativo en el lugar de recolección para realizar una recolección supervisada u observada.
• Los empleados que desarrollen tareas críticas para la seguridad y estén sujetos a las normas de prue-bas de detección de drogas del DOT no podrán desem-peñarse como recolectores, observadores o supervisores de compañeros de trabajo que se encuentren dentro del mismo grupo de pruebas o que trabajen habitualmente con el empleado.

§40.73 ¿Cómo se completa el proceso de recolec-ción?

§40.193 ¿Qué ocurre cuando un empleado no sum-inistra la cantidad de orina suficiente para una prueba de drogas?
Pregunta: ¿Cuál es el método preferido para que el recolector entregue la copia del MRO del CCF?
Respuesta:
• La rapidez del informe se ve afectada cuando se utiliza el correo para enviar la copia del MRO desde el lugar de recolección.
• A pesar de que se permiten otros medios (por ej., servicios de correo nocturno) para enviar las copias del MRO del lugar de recolección al MRO, los recolectores deberán enviar las copias del MRO vía fax cuando fuera posible.
• Si la copia enviada por fax no fuera legible, el MRO deberá solicitar otra copia por fax o una copia impresa.

§40.83 ¿Cómo procesan los laboratorios las mues-tras recibidas?
Pregunta: Si el laboratorio primario tiene que volver a designar el frasco B por el frasco A, ¿es posible que realice la prueba a la muestra si hubiera sólo 15 mL de orina en el frasco A redesignado?
Respuesta:
• El Ministerio autoriza la nueva designación de muestras solamente en casos limitados -uno de esos casos sería cuando la muestra A hubiera sufrido una pérdida en tránsito, quedando de este modo única-mente la muestra B para realizar la prueba.
• En dicho caso, el laboratorio deberá realizar la prueba a la muestra con nueva designación a pesar de que, en circunstancias normales, no habría existido una cantidad suficiente de muestra disponible para la prueba.

§40.97 ¿Qué informan los laboratorios y cómo lo informan?

§40.209 ¿Qué problemas de procedimientos no resultan en la cancelación de la prueba y no requieren corrección?
Pregunta: Luego de que el laboratorio informa los resultados de una prueba, alguien (por ej., el emplea-dor, un agente de servicios) descubre que el CCF menci-onó una causa equivocada para realizar la prueba (por ej., el CCF dice que la prueba fue pre-ocupacional, cuando en realidad fue al azar). ¿Quién corrige esto y cómo?
Respuesta:
• Este es otro ejemplo de error que no posee un efecto negativo significativo en el derecho del empleado a tener una prueba justa y precisa (ver §40.209).
• La prueba no se cancela como consecuencia de dicho error.
• Si bien las partes interesadas pueden desear cor-regir la descripción errónea de la causa para realizar la prueba, el Capítulo 40 no requiere dicha corrección.
• Los empleadores y sus agentes de servicio desig-nados deberán garantizar de que se documenten los cambios necesarios (por ej., para informes del Sistema de Administración de Información -MIS)

§40.97 ¿Qué informan los laboratorios y cómo lo informan?
Pregunta: ¿Debe estar presente la firma del científi-co certificante en la Copia 1 del CCF si el resultado de la prueba de drogas fuera negativo?
Respuesta:
• La firma del científico certificante deberá constar en la Copia 1 del CCF, únicamente para resultados que no son negativos.
• Por lo tanto, el científico certificante podrá, sim-plemente, colocar sus iniciales en el CCF (y fecharlo) cuando el resultado fuera negativo.

§40.103 ¿Cuáles son los requisitos para entregar muestras anónimas a los laboratorios?
Pregunta: Los requisitos para entregar muestras anónimas trimestralmente al laboratorio entraron en vigor el 1º de agosto de 2001. ¿Cómo se deben calcular los nuevos requisitos para entregas de muestras anóni-mas? ¿Deben calcularse las muestras anónimas de julio de 2001 de acuerdo con las antiguas reglamentaciones del Capítulo 40 y las de agosto y septiembre de 2001 según las nuevas normas?
Respuesta:
• Es correcto enviar muestras anónimas corre-spondientes a julio de 2001 teniendo en cuenta los anti-guos requisitos del Capítulo 40, y para agosto-septiembre basándose el nuevo Capítulo 40, que entró en vigor el 1º de agosto de 2001.

§40.103 ¿Cuáles son los requisitos para entregar muestras anónimas a los laboratorios?

§40.99 ¿Cuánto tiempo retienen las muestras los laboratorios luego de las pruebas?

§40.333 ¿Qué registros deben llevar los emplea-dores?
Pregunta: ¿Cuáles son los requisitos de retención de muestras anónimas y registros de pruebas de mues-tras anónimas?
Respuesta:
• Los laboratorios, empleadores y demás partes a quienes se requiere que retengan muestras y registros de pruebas deberán conservarlos del mismo modo y durante el mismo tiempo que lo hacen respecto de las muestras de los empleados reales y los registros de pruebas.
• Por ejemplo, un empleador deberá conservar el registro de una prueba anónima positiva durante cinco años y el de una prueba anónima negativa durante dos años.
• Los laboratorios conservarán las muestras anóni-mas para resultados negativos de acuerdo con sus pro-cedimientos operativos habituales y para resultados no negativos durante un año.

§40.103 ¿Cuáles son los requisitos para entregar muestras anónimas a los laboratorios?
Pregunta: ¿Deben los empleadores o C/TPA que deban presentar muestras anónimas a laboratorios enviar muestras anónimas adulteradas o sustituidas si aún

no tuviera muestras a las que se hubieran real-izado pruebas de validez?
Respuesta:
• En la actualidad, las pruebas de validez se efectúan a opción del empleador.
• Por lo tanto, si un empleador o C/TPA tuviera que presentar muestras anónimas y no hubiera efectu-ado pruebas de validez durante el curso de sus pruebas normales, no necesitará enviar muestras anónimas adulteradas o sustituidas a los laboratorios.
• Sin embargo, si un empleador o C/TPA realizara pruebas de validez, deberá enviar muestras anónimas adulteradas o sustituidas a los laboratorios.
• El Capítulo 40 requiere que, aproximadamente, el 75 por ciento de las muestras anónimas estén en blanco (es decir, sin drogas, ni adulteradas o sustitui-das); el 15 por ciento deberán ser positivas respecto de una o más drogas; y el 10 por ciento deberán estar adulteradas o sustituidas.
• Si el empleador o C/TPA no estuviera haciendo uso de la opción de realizar pruebas de validez, aproxi-madamente el 75 por ciento de las muestras anónimas deberán estar en blanco y el 25 por ciento deberán ser positivas respecto de una o más drogas.

§40.127 ¿Cuáles son las funciones del MRO en cuanto a la revisión de pruebas con resultados negativos?
Pregunta: ¿Cómo se deberá realizar la revisión por parte del MRO de los resultados negativos procesados por su equipo?
Respuesta:
• La revisión personal del MRO del trabajo de sus colaboradores (que incluirá CCF, documentación de los resultados de laboratorio, documentos correctivos, e informes de resultados a los empleadores) deberá desarrollarse a lo largo de todo el trimestre.
• Aún cuando el MRO hubiera revisado las 500 que se requieren por trimestre, deberá revisar todas aque-llas que hubieran requerido medidas correctivas.
• No es necesario que el MRO revise muestras de cada uno de los empleadores o industrias del trans-porte para las que trabaja.
• El MRO debe entregar documentación del análi-sis de garantía de calidad del CCF a los representantes de los organismos del DOT, independientemente de la dependencia del DOT a la que pertenezcan (por ej., un inspector de la Administración Federal de Ferrocarriles -FRA- puede obtener y revisar documentos que proven-gan de una prueba exigida por la Administración Fed-eral de Aviación -FAA) El Capítulo 40 es una gestión Única del DOT

§40.131 ¿Cómo notifica el MRO o DER al empleado el proceso de validez luego de un resultado positivo, adulterado, sustitu-ido o invalidado confirmado?
Pregunta: ¿Debe el MRO utilizar el período com-pleto de 24 horas a fines de contactar al donante en caso de que esté seguro de que el donante no está ni estará disponible en los números telefónicos que declaró?
Respuesta:
• 40.131(a)(1) establece que si los números telefónicos que declaró el donante no fueran correctos, el MRO podrá contactar al DER para que éste informe al donante que se contacte con el MRO sin esperar el período completo de 24 horas.
• Si el MRO descubre que los números telefónicos que declaró el donante no le permitirán contactarse con el dentro del período de 24 horas, el MRO podrá contac-tar al DER en forma inmediata. Por ejemplo, es posible que el MRO se encuentre con que el empleado no estará disponible durante cinco días mas en el número que declaró.
Pregunta: ¿Es correcto que el MRO intente contac-tarse con el empleado fuera del horario laboral normal?
Respuesta:
• Si. La Copia 2 del CCF contiene espacios para los números telefónicos del empleado en horarios diurnos y nocturnos. Se pretende que el MRO o su equipo intenten contactar al empleado al número telefónico nocturno en los casos en que no estuviera disponible en el número telefónico diurno.

§40.149 ¿Podría el MRO modificar el resultado positivo de la prueba de drogas o la nega-tiva a realizarla?
Pregunta: ¿Es posible que los árbitros cambien o invaliden la determinación del MRO sobre la verifi-cación del resultado de una prueba?
Respuesta:
• No. El MRO es la única persona autorizada para modificar un resultado positivo verificado (ver §40.149(c)). El MRO puede hacerlo con relación a una decisión de verificación que él hubiera tomado, en las circunstancias descriptas en §40.149.
• Un árbitro es una persona que deriva su autori-dad del empleador, o de un convenio de trabajo. El árbitro no podrá ejercer una autoridad que el emplea-dor no puede ejercer por sí mismo. El árbitro no podrá invalidar una decisión del MRO referida a la verifi-cación de una prueba más de lo que podría hacerlo el propio empleador.
• Esta prohibición se aplica a las decisiones sus-tanciales del MRO referidas al mérito de una prueba (por ej., si existe explicación médica para un resultado de prueba positiva, adulterada o sustituída o si una condición médica impidió que una persona pudiera suministrar una cantidad de muestra suficiente).
• Un árbitro podrá determinar que el resultado de una prueba debe cancelarse debido a un defecto en el proceso de prueba de drogas que involucre al MRO (por ej., que el MRO no hubiera otorgado al empleado la posibilidad de tener una entrevista de verificación) Sin embargo, el árbitro no podrá invalidar una decisión sustancial del MRO respecto de, por ejemplo, si la infor-mación suministrada por el empleado constituyó una explicación médica legítima.

§40.149 ¿Puede el MRO modificar el resultado positivo de una prueba de drogas o la neg-ativa a realizarla?

§40.209 ¿Qué problemas de procedimientos no resultan en la cancelación de la prueba y no requieren corrección?
Pregunta: ¿Qué deberá hacer un empleador si la decisión del árbitro intenta invalidar el resultado de una prueba de detección de drogas o alcohol del DOT basándose en fundamentos contrarios a las reglament-aciones del DOT?
Respuesta:
• Pueden existir casos en que un árbitro tome una decisión que pretende anular una prueba del DOT por razones que la reglamentación de dicho ministerio no reconoce como válidas.
• Por ejemplo, el árbitro puede tomar una decisión basándose en su desacuerdo con la decisión del MRO sobre una explicación médica legítima (ver §40.149), o en base a un error de procedimiento no suficiente para anular una prueba (ver §40.209).
• El resultado de la prueba es válido según las reglamentaciones del DOT, independientemente de la decisión del árbitro. Por lo tanto, por una reglament-ación Federal de seguridad, el empleador no deberá autorizar el retorno del empleado a tareas críticas para la seguridad hasta tanto este último no complete el pro-ceso de retorno a las tareas.

• El empleador podrá, de todos modos, quedar obli-gado a implementar las políticas de personal conteni-das en la decisión del árbitro en dicho caso. Esto puede traer dificultades para el empleador (por ej., que se le requiera que le pague a una persona y al mismo tiempo las normas del Ministerio no le permitan que dicha per-sona desempeñe tareas).

§40.163 ¿Cómo informa el MRO los resultados de las pruebas de drogas?

Pregunta: ¿Es aceptable que un MRO comunique al empleador una serie de informes de resultados de dro-gas por página en vez de uno solo por página?

Respuesta:

• El Ministerio recomienda que el MRO utilice la Copia 2 del CCF como medio para informar a los empleadores todos los resultados de pruebas de drogas.

• Sin embargo, en caso de utilizar un informe escrito (todos los resultados) o uno electrónico (resulta-dos negativos) que cumpla con los requisitos de §40.163 en vez de usar la Copia 2 del CCF para este fin, se deberá incluir un solo informe en cada página. Esto ayudará a evitar violaciones de confidencialidad inad-vertidas por parte del empleador, que resulten de foto-copiar informes con múltiples resultados y poner copia de ellos en el legajo de cada empleado.

Pregunta: Si el MRO utilizara un informe escrito en lugar de la copia del CCF para informar los resulta-dos a los empleadores, ¿cómo se deberán firmar estos informes?

Respuesta:

• El MRO debe firmar todos los informes de resultados no-negativos (ej, positivos, negativas a efec-tuar la prueba y pruebas canceladas e inválidas).

• El MRO o un miembro del equipo del MRO pueden sellar y colocar sus iniciales en los resultados negativos. El sello deberá identificar al MRO.

• Cada informe escrito debería incluir la fecha e indicar la dirección del MRO.

Pregunta: ¿Es posible que un MRO informe al empleador (o C/TPA) un resultado de prueba “parcial” o “preliminar” mientras espera su copia y/o el resultado de laboratorio?

Respuesta:

• No. Los MRO no deben informar resultados de pruebas hasta tanto, y a menos que, hubieran recibido del lugar de recolección o del laboratorio toda la infor-mación requerida.

• Esto significa que el MRO debe tener la Copia 2, o, una copia legible de la Copia 2 (o una copia legible de una página de un CCF con firma del empleado) y el resultado de la prueba de drogas (enviado de la forma correcta para los negativos y no-negativos) del labora-torio.

• Se considerará que un MRO viola el Capítulo 40 si enviara resultados negativos o no-negativos “en pro-ceso”.

§40.171 ¿Cuál es el procedimiento para que un empleado solicite una prueba de muestra dividida?

Pregunta: ¿Puede una persona distinta del empleado ordenar que el MRO realice pruebas a la muestra dividida del empleado?

Respuesta:

• No. Dado que el propósito de la muestra dividida es proporcionar al empleado la garantía de “debido pro-ceso” en caso de que desee cuestionar los resultados de la muestra primaria, sólo éste puede solicitar que se pruebe la muestra dividida.

• Asimismo, un empleador o sindicato (u otro rep-resentante gremial) no podrán actuar en nombre del empleado para requerir que se pruebe la muestra divi-dida.

• El empleado debe hacer la solicitud directamente al MRO.

Pregunta: ¿Es posible enviar la muestra dividida a un segundo laboratorio vinculado societariamente con el primer laboratorio?

Respuesta:

• Sí. La norma requiere que se pruebe la muestra doble en un laboratorio certificado por el DHHS difer-ente o secundario. Por ejemplo, si se hubiera probado la muestra primaria en el laboratorio XYZ de Dallas, Texas, se podría enviar la muestra dividida al laborato-rio XYZ de Chicago, Illinois.

• El DHHS certifica cada laboratorio en forma independiente y por sus características individuales. Los laboratorios certificados del listado de HHS son certificados individualmente y se los considera en forma separada e independiente de los demás, inclusive aquellos que estuvieran vinculados societariamente.

Pregunta: ¿Puede el MRO solicitar que el requer-imiento de prueba de la muestra dividida de un empleado se efectúe por escrito y no verbalmente?

Respuesta:

• 40.171(a) establece que el requerimiento del empleado puede hacerse en forma verbal o escrita. Por lo tanto, el MRO debe aceptar un requerimiento verbal.

• El MRO podrá solicitar al empleado que le entregue documentación escrita, pero deberá satisfacer el requerimiento verbal.

• El MRO deberá documentar, en todos los casos, si el empleado ha requerido que se le realice la prueba de la muestra dividida.

• El MRO deberá documentar fecha y hora del requerimiento del empleado.

§40.191¿En qué consiste la negativa a realizar una prueba de drogas del DOT y cuales son sus consecuencias?

§40.193 ¿Qué ocurre si un empleado no suminis-trara cantidad suficiente de orina para una prueba de drogas?

Pregunta: ¿Firman los recolectores el CCF en situ-aciones donde no se entrega una muestra de orina durante la recolección (por ej., por la negativa a entre-gar una muestra o en una situación de vejiga pere-zosa)?

Respuesta:

• En tal caso, el recolector deberá marcar el cuadro del Paso 2 del CCF que indica que no se entregó ningún tipo de muestra, y debe incluir un comentario explicativo.

• El recolector incluirá entonces su nombre y firma en el Paso 4 del CCF.

• El nombre y número telefónico del empleado deberán figurar en la copia del MRO

• El recolector enviará, luego, las copias del CCF a las partes correspondientes (por ej., empleador, MRO):

§40.193 ¿Qué ocurre cuando un empleado no provee cantidad de orina suficiente para una prueba de drogas?

§40.43 ¿Qué pasos deberán seguir los operadores de los lugares de recolección para prote-ger la seguridad e integridad de las mues-tras de orina?

Pregunta: Por lo general, se supone que un sólo recolector supervisará la recolección de un empleado. Sin embargo, dado el tiempo implicado, es posible que

participen dos recolectores en una situación de vejiga perezosa (por ej., debido a un cambio de turno durante el período de tres horas entre el primer y segundo intento de recolección). ¿Cómo se deberá manejar esto?

Respuesta:

• En esta situación se autoriza que un recolector traspase el proceso a otro recolector a fin de completar la recolección.
• El primer recolector documentará la hora de ini-cio del período de tres horas. El segundo colocará su nombre y firma luego de la segunda recolección en carácter de recolector registrado. La línea Comentarios (Paso 2 del CCF) se utilizará para documentar la tran-sición (incluyendo el nombre del primer recolector y la hora de inicio del procedimiento de vejiga perezosa)

§40.193 ¿Qué ocurre si un empleado no suminis-trara cantidad suficiente de orina para una prueba de drogas?

§40.265 ¿Qué ocurre si un empleado no entregara la cantidad de aliento necesaria para una prueba de detección de alcohol?

Pregunta: ¿Incluyen feriados y fines de semana los cinco días dentro de los cuales el empleado tiene que procurar una evaluación médica, luego de entregar una cantidad insuficiente de orina o aliento, o se trata de cinco días hábiles?

Respuesta:

• El plazo de cinco días para obtener una evalu-ación por parte de un médico matriculado se refiere a días hábiles.
• Por lo tanto, los feriados y fines de semana no serán tenidos en cuenta al calcular el período de 5 días.

§40.197 ¿Qué ocurre cuando un empleador recibe un informe de muestra diluida?

Pregunta: ¿Puede un empleador tener por política rehusarse a contratar postulantes que tuvieran resultados de prueba diluidos negativos en pruebas pre-ocupacionales?

Respuesta:

• Las normas del Ministerio no requieren al empleador que contrate a nadie en particular. La decisión corresponde al empleador.
• Si bien §40.197(b) autoriza a los empleador a efectuar una prueba adicional luego de un resultado diluido negativo (en pruebas pre-ocupacionales u otras situaciones), un resultado de prueba diluido negativo es una prueba negativa válida para los fines del DOT.
• Dado que los resultados de pruebas diluidos neg-ativos son considerados negativos a los fines del pro-grama del DOT, el empleador podrá destinar al postulante a tareas críticas para la seguridad.
• En caso de que el empleador se negara a contra-tar al candidato en esta situación, la decisión del empleador estaría basada exclusivamente en su propia política. El empleador no puede alegar que las normas del DOT requieren o autorizan esta medida

§40.203 ¿Qué problemas ocasiona la cancelación de una prueba de drogas a menos que se la corrija?

Pregunta: Si un recolector cometiera un error en el CCF y no estuviera disponible para firmar la declaración correctiva (por ej., si el recolector estuviera de vacaciones o no trabajara más en la empresa), ¿es posible que el supervisor del recolector firme la declaración correctiva en representación del recolector?

Respuesta:

• Si el error consistió en utilizar de un formulario que no fuera del DOT (incluyendo el uso del antiguo CCF Federal), el recolector o el supervisor del recolec-tor podrán firmar la declaración correctiva explicando las circunstancias por las que se utilizó dicho formu-lario.
• Si la información faltante fuera el nombre y firma del recolector, ni el recolector ni el supervisor podrán brindar dicha información faltante. Este es un error irreparable no susceptible de corrección.
• Si el CCF contuviera el nombre del recolector pero faltara la firma, el recolector o el supervisor del recolector podrán dejar constancia que el recolector realizó la recolección, pero que no la firmó.
• Si se omitiera la firma del empleado y no hubi-era ninguna anotación en la línea de “Comentarios”, sólo el recolector podrá realizar la declaración correc-tiva. El supervisor del recolector no podrá firmar la declaración correctiva.

§40.213¿Qué requisitos de capacitación deben reunir los STT y BAT?

Pregunta: ¿Se requiere entrenamiento en correc-ción de errores si se cancelara una prueba de detección de alcohol debido a una falla en el equipamiento?

Respuesta:

• Por lo general, las fallas en el equipamiento no requieren que el BAT reciba entrenamiento en correc-ción de errores.
• Sin embargo, si se determinara que la falla en el equipamiento se debió a la falta de mantenimiento ade-cuado por parte del BAT (por ej., EBT), se deberá real-izar entrenamiento en corrección de errores.
• Asimismo, se requerirá corrección de errores si el BAT no intentara llevar adelante la prueba luego de la falla del equipamiento usando otro dispositivo - siem-pre y cuando hubiera uno disponible.

§40.229 ¿Qué mecanismos se utilizan para efec-tuar pruebas de detección de alcohol?

§40.231 ¿Qué mecanismos se utilizan para dirigir una prueba de confirmación de alcohol?

Pregunta: ¿Se considera que un empleador cumple con el Capítulo 40 si los EBT no estuvieran disponibles en 30 minutos en un lugar de pruebas de detección de alcohol?

Respuesta:

• No se considerará que un empleador cumple su obligación si un EBT no estuviera disponible en 30 minutos para confirmar la prueba de detección.
• Sin embargo, pueden existir circunstancias especiales (por ej., pruebas post-accidente) donde no hubiera un EBT disponible dentro de la franja de tiempo correspondiente. En ese caso no se considerará que el empleador incumple la reglamentación si existi-era documentación que pruebe su buena fe respecto del intento de conseguir un EBT. [Cabe destacar que la mayoría de las autoridades operativas otorgan 8 horas a los empleadores para administrar la prueba de detec-ción de alcohol correspondiente con posterioridad a un accidente calificado.]

§40.243¿Cuál es el procedimiento para realizar una prueba de detección de alcohol utili-zando EBT o dispositivos de control de aliento no evidenciales (ASD)?.

§40.253¿Cuáles son los procedimientos para lle-var a cabo una prueba de confirmación de alcohol?

§40.275¿Cuál es el resultado de los problemas de procedimiento que no son suficientes para cancelar una prueba de detección de alco-hol?

Apéndice G — Formulario de prueba de detec-ción de alcohol

Pregunta: ¿Está permitido colocar los resultados de pruebas de detección de alcohol en el reverso del Formulario de Prueba de Detección de Alcohol (ATF) en lugar de hacerlo en el frente?

Respuesta:

- §40.243(f) y §40.253(g) indican al BAT fijar la información impresa del dispositivo de prueba de detec-ción de alcohol en el espacio asignado del ATF.
- El espacio asignado en el ATF está en el frente del formulario. Es allí donde los BAT y STT deberán colocar la información.
- Sin embargo, dado que las instrucciones del ATF permiten también fijar la información en el reverso del ATF, el Ministerio no tiene objeciones en cuanto a que ésta se coloque en el reverso del ATF.

§40.291 ¿Cuál es el rol del SAP en la evaluación, derivación y proceso de tratamiento de un empleado que ha violado los reglamentos sobre pruebas de drogas y alcoholemia de una dependencia del DOT?

§40.293¿Cuál es la función del SAP con referen-cia a la evaluación inicial de un empleado?

Pregunta: Suponiendo que el SAP no efectúa la recomendación de instrucción y/o tratamiento requer-ida a un empleado que violó una norma de prueba de detección de drogas o alcohol de una dependencia del DOT, y, simplemente, envía al empleado de regreso para que su empleador le realice una prueba de regreso a las tareas (RTD). ¿Qué debe hacer el empleador?

Respuesta:

- El empleador no deberá realizar la prueba RTD bajo estas circunstancias.
- El empleador deberá remitir al empleado nueva-mente al SAP con indicaciones de prescribir instrucción y/o tratamiento y realizar una nueva evaluación del empleado a fin de determinar si éste cumplió correcta-mente las instrucciones del SAP.
- Si el empleador hubiera agravado el problema realizando la prueba RTD y disponiendo el regreso del empleado a tareas críticas para la seguridad (por ej., si se diera de cuenta de que se cometió un error tiempo después del hecho) el empleador deberá trabajar con el SAP para “realizarlo nuevamente de la manera cor-recta”.
- Esto significa que se deberá apartar al empleado de tareas críticas para la seguridad y enviarlo al SAP para que le prescriba instrucción y/o tratamiento y pos-teriormente evalúe el cumplimiento de lo prescripto. Luego de recibir el informe de cumplimiento total del SAP, el empleador realizará otra prueba RTD antes de que reintegrar al empleado a tareas críticas para la seguridad.

§40.307¿Cuál es la función del SAP en la pre-scripción de pruebas de control del empleado?

Pregunta: ¿Puede un empleador realizar pruebas de control bajo normas de la empresa que exceden lo prescripto por el SAP?

Respuesta:

- No. La reglamentación (en 40.307(d) (4)) y los lin-eamientos del SAP establecen que los empleadores no podrán imponer requisitos adicionales para las pruebas que excedan los del plan de pruebas de seguimiento del SAP. Esto incluye requisitos adicionales según normas de la empresa.
- Además de las pruebas de control y pruebas alea-torias, el empleador tiene otros medios disponibles a fin de determinar el desempeño y funciones de los emplea-dos libres de alcohol y drogas.
- El empleador puede optar por supervisar el cumplimiento del empleado de las recomenda-ciones del SAP para continuar el tratamiento y/o instrucción como parte de un acuerdo de retorno a las tareas con el empleado.
- El empleador podrá realizar pruebas por sos-pecha razonable si el empleado mostrara signos y síntomas de consumo de drogas y alco-hol.
- El empleador podrá reunirse regularmente con el empleado para analizar con este último el cumplimiento de su compromiso de no con-sumir drogas y alcohol.
- El Ministerio no se opone a que el empleador analice con los SAP que va a utilizar su intención de llevar a cabo más pruebas de seguimiento (por ej., 6 pruebas durante el primer año) que el mínimo exigido por la norma.

§40.311 ¿Cuáles son los requerimientos para los informes de los SAP?

Pregunta: ¿Qué significa “membrete propio del SAP?”

Respuesta:

- Por “membrete propio del SAP” se entiende el membrete que el SAP utiliza diariamente en su activ-idad de asesoramiento.
- Si el SAP ejerciera en forma independiente, deberá utilizar su propio membrete.
- Si el SAP trabajara como asistente del personal de una organización, deberá utilizar el membrete del programa de asistencia para empleados de la organiza-ción.
- Si el SAP trabajara para un servicio comunitario de salud mental, deberá utilizar el membrete de éste.
- Es interés del Ministerio evitar que un proveedor de redes de SAP requiera al SAP que utilice el mem-brete del proveedor en lugar del propio.
- Es intención del Ministerio evitar que otro agente de servicios que contrate los servicios del SAP exija a éste que utilice el membrete del primero.
- El Ministerio procura evitar toda apariencia de que alguien hubiera modificado las recomendaciones del SAP o de que el informe del SAP no hubiera llegado

directamente del SAP al empleador.
• El Ministerio no desea que el SAP utilice formu-larios pre-impresos para completar espacios en blanco o marcar casilleros, incluyendo todos los que el proveedor de redes de SAP le entrega al SAP, donde la red o SAP agregan la información del membrete del SAP.
• El SAP debe elaborar y completar toda la infor-mación en el informe que realice.

§40.327 ¿En qué momento debe el MRO comunicar la información médica recabada en el proceso de verificación?
Pregunta: Si el MRO conociera la identidad del médico responsable de determinar si un empleado reg-ulado por el DOT está físicamente capacitado para desempeñar tareas críticas para la seguridad (por ej., respecto de la condición física de conductores de trans-porte automotor según las reglamentaciones de la Administración Federal de Seguridad del Transporte Automotor) para otra empresa, ¿puede el MRO infor-mar resultados de pruebas de detección de drogas e información clínica al médico antes mencionado?
Respuesta:
• Según §40.327(a), los MRO deben informar los resultados de pruebas de drogas e información clínica a terceros sin el consentimiento del empleado bajo ciertas circunstancias que menciona la norma.
• Según §40.327(b), los médicos responsables de determinar la condición médica de los empleados según la reglamentación de seguridad de la dependencia cor-respondiente del DOT es una de las partes a quien el MRO debe entregar esta información.
• Por lo tanto, si el MRO conociera la identidad de dicho médico -aún si el médico desempeñara esta fun-ción para un empleador diferente- el MRO deberá sum-inistrar la información. Sin embargo, el MRO no está obligado a ubicar a dichos médicos.

§40.329 ¿Qué información deben dar a los empleados los laboratorios, MRO y demás agentes de servicio?
Pregunta: Si un empleado solicitara sus registros al MRO, ¿incluyen dichos registros las notas y comen-tarios del MRO o solamente copias del CCF y resulta-dos de laboratorio?
Respuesta:
• Por lo general, los MRO deberán entregar todos los registros disponibles en relación con ese empleado, que incluyen notas escritas, listas de control o comen-tarios. Toda esa información se obtuvo de parte del empleado, de las personas u organizaciones correspon-dientes (con la autorización del empleado) o de docu-mentación suministrada por el empleado.
• De acuerdo con las restricciones de registros médicos correspondientes, el MRO podrá necesitar retener o interpretar información confidencial de regis-tros médicos, psiquiátricos y de salud mental.

§40.333 ¿Qué registros deben llevar los emplea-dores?
Pregunta: Cuando se almacenan o transfieren reg-istros en forma electrónica, ¿de qué manera deberán ponerse a disposición de los representantes del DOT?
Respuesta:
• La obligación de los empleadores y agentes de servicios de poner los registros a disposición de los rep-resentantes del DOT de inmediato se aplica independi-entemente de la forma en que se guarden.
• Los registros deben ser de fácil y rápido acceso, ser legibles y estar organizados y ordenados en cuanto a formato y almacenamiento.
• Si los registros electrónicos no cumplieran estos criterios, el empleador o agente de servicios deberá con-vertirlos en documentación impresa que sea auditable con facilidad.

Capítulo 325 — Cumplimiento de las normas sobre Emisiones de Ruido Interestatales para Empresas de Transporte Automotor

Artículos Interpretados
325.1 Alcance de las Normas de este Capítulo.

§325. 1 Alcance de las Normas de este Capítulo.
Pregunta 1: ¿Qué tipo de requisitos de emisión se aplican a los generadores auxiliares?
Lineamientos: Los generadores auxiliares que funci-onan solamente cuando un CMV está detenido o se mueve a 8 Km/h o menos son “equipos auxiliares” del tipo que contempla EPA, y están por lo tanto exentos de los límites de ruidos del Capítulo 325. Sin embargo, el ruido de los generadores que funcionan cuando el CMV circula a una velocidad superior se medirá como parte del ruido total del vehículo.
Pregunta 2: ¿Están comprendidas las unidades de refrigeración o las combinaciones tractor-remolque en la excepción que se menciona en el capítulo 325, sección A, de las FMCSR?
Lineamientos: No.

Capítulo 382 — Sustancias Controladas y Consumo y Pruebas de Alcohol

Artículos Interpretados
382.103 Campo de Aplicación.
382.105 Procedimientos de Prueba
382.107 Definiciones
382.109 Prioridad de Leyes Locales y Estaduales
382.113 Requisito de Notificación
382.115 Fecha de Inicio de Programas de Pruebas
382.205 Uso en Servicio

382.213 Uso de Sustancias Controladas
382.301 Pruebas Pre- ocupacionales
382.303 Pruebas post- accidente
382.305 Pruebas Aleatorias
382.307 Pruebas por Sospecha Razonable
382.401 Retención de Registros
382.403 Informe de Resultados en Sistemas de Administración de Información
382.405 Acceso a Instalaciones y Registros
382.413 Entrega de Información de Pruebas de Detección de Alcohol y Sustancias Controladas por Empleadores Anteriores
382.501 Apartamiento de Funciones Críticas para la Seguridad
382.507 Sanciones
382.601 Obligación de las Empresas de Transporte Automotor de Promulgar una Política sobre el Uso Incorrecto de Sustancias Controladas
382.603 Capacitación para Supervisores
382.605 Derivación, Evaluación y Tratamiento

Sección B — Prohibiciones
Temas Especiales - Responsabilidad por Pago de Pruebas
Temas Especiales - Proveedores de Servicios Múltiples
Temas Especiales - Examinadores Médicos que se desempeñan como MRO
Temas Especiales - Requisitos de Pruebas Bianuales (Periódicas)

§382.103 Campo de Aplicación
Pregunta 1: ¿Se requiere que los empleadores reali-cen pruebas de consumo de drogas y alcohol a los con-ductores intraestatales de automotores comerciales (CMV), que deben obtener licencias de conductor com-ercial (CDL)?
Lineamientos: Si. La definición de comercio de 382,107 proviene del Cód. de EE.UU. 49 Art. 31301 que comprende comercio interestatal, intraestatal y exte-rior.
Pregunta 2: ¿Deben los estudiantes que recibirán capacitación para operar vehículos automotores estar sujetos a pruebas de consumo de drogas y alcohol? ¿Deben obtener una CDL para operar vehículos de capacitación suministrados por la escuela?
Lineamientos: Si. §382.107 incluye las siguientes definiciones:
Empleador es toda persona (incluyendo a los EEUU, los Estados, el Distrito de Columbia o las subdivisiones políticas de un Estado) que sea titular o arrendatario de CMV o designe personas para operar vehículos de esas características. El término “empleador” incluye a los agentes, funcionarios, y representantes del emplea-dor.
Conductor significa toda persona que opera un CMV.
Las escuelas de capacitación de conductores de cami-ones y ómnibus entran en la definición de empleador, dado que son propietarios o alquilan CMV y se los entregan a estudiantes para que los manejen en deter-minados momentos durante su capacitación. Del mismo modo, los estudiantes que operan CMV para completar su curso son considerados conductores.
Las reglamentaciones de CDL establecen que “nin-guna persona podrá operar” un CMV sin haber apro-bado las pruebas escritas y de manejo exigidas para dicho vehículo (49 CRF 383.23(a)(1)). Prácticamente todos los vehículos que se utilizan para fines de capaci-tación entran en la definición de CMV, y por lo tanto los estudiantes deben obtener una CDL.
Pregunta 3: ¿Se aplican los requisitos sobre prue-bas de consumo de drogas y alcoholemia del capítulo 382 a los bomberos en un Estado donde tienen la opción de obtener una CDL o una licencia no comercial clase A o B que los habilita para operar equipos de incendios únicamente?
Lineamientos: No. El campo de aplicación del capítulo 382 se aplica junto con el capítulo 383 -requisi-tos generales del CDL Sólo las personas que desarrol-len tareas críticas para la seguridad y deban obtener un CDL según la ley Federal están obligadas a some-terse a pruebas de consumo de drogas y alcohol.
La FHWA, al ejercer sus facultades de exención, otorgó a los Estados la opción de eximir a los bomberos de los requisitos CDL. Un Estado que brinda a los bomberos la opción de obtener una CDL o una licencia no comercial ejerció la opción de no requerir CDL. Por lo tanto, dado que no se requiere CDL, el capítulo 382 no se aplica.
Según la ley Federal, no se requerirá a los bomberos en el Estado que se realicen pruebas de consumo de drogas y alcohol independientemente de la licencia que el empleador hubiera requerido como condición para otorgar el empleo o la que efectivamente obtuvo el con-ductor. Es el requisito Federal de obtener una CDL, inexistente en el Estado, el que exige pruebas de con-sumo de drogas y alcohol, y no el hecho de poseer una CDL.
Pregunta 4: Un empleador o un organismo de gobi-erno estatal exige CDL para los conductores de vehícu-los automotores. (1) con una Calificación Peso Bruto Nominal del Vehículo (GVWR) de 26.000 libras o infe-rior; (2) con una GCWR de 26.000 libras o inferior incluyendo una unidad remolcada con una GVWR de 10.000 libras o inferior; (3) diseñados para transportar 15 pasajeros o menos, incluyendo al conductor; o (4) que transportan sustancias peligrosas, pero *no* se requiere que estén señalizados según el CRF 49 capítulo 172, sección F. ¿Exige el capítulo 382 que se realicen prue-bas de consumo de sustancias controladas y alcohol a dichos conductores?
Lineamientos: No. El Capítulo 382 requiere o autor-iza pruebas de consumo de drogas y alcohol única-mente, a aquellos conductores a quienes el capítulo 383 exige que obtengan una CDL: Dado que los vehículos anteriormente descriptos no entran en la definición de CMV del capítulo 383, no se requiere, según las reglamentaciones Federales, que posean una CDL.
Pregunta 5: ¿Se encuentran sujetos a pruebas de consumo de sustancias controladas y alcohol los con-ductores de Alaska con CDL que operan un CMV y se hallan eximidos de ciertos requisitos para obtener CDL?
Lineamientos: Si. Los conductores de Alaska con CDL que operan CMV están sujetos a pruebas de con-sumo de sustancias controladas y alcohol dado que poseen licencias marcadas como “licencia de conductor comercial” o “CDL. ” Estos conductores están eximidos, únicamente, de los requisitos de prueba de conocimien-tos y destreza y de la fotografía en la licencia.
Pregunta 6: ¿Se aplican las reglamentaciones de la FHWA de pruebas de consumo de sustancias controla-das y alcohol a empleadores y conductores de territo-rios o posesiones de los EE.UU. tales como Puerto Rico o Guam?
Lineamientos: No. La norma, por definición, se aplica únicamente a empleadores y conductores con domicilio en los 50 estados y el Distrito de Columbia.

Pregunta 7: ¿A qué conductores se debe incluir en el programa de pruebas de consumo de sustancias con-troladas y alcohol según la norma de la FHWA?
Lineamientos: Toda persona que opera un CMV, como se define en §382.107, en el comercio intraestatal o interestatal está sujeta al requisito CDL del CRF 49 capítulo 383.
Pregunta 8: ¿Está un conductor residente extran-jero, que trabaja entre los EE.UU. y un país extranjero, desde una terminal de los EE.UU. para un empleador con base en los EE. UU, sujeto a las reglamentaciones de la FHWA de pruebas de consumo de sustancias con-troladas y drogas?
Lineamientos: Si. Los conductores que trabajan para empleadores con base en los EE.UU. están sujetos al capítulo 382
Pregunta 9: ¿Qué disposiciones sobre consumo de drogas y alcohol se aplican a los conductores extran-jeros empleados por transportistas extranjeros?
Lineamientos: Los empleadores extranjeros están sujetos a los requisitos de pruebas de consumo de dro-gas y alcohol previstos en el Cap. 382 (Ver §382.103). Todas las disposiciones de las normas serán aplicables mientras los conductores circulen en los EE.UU. Los conductores extranjeros también podrán estar sujetos a leyes estatales, tales como pruebas de causas probables por parte de funcionarios de aplicación de la ley.

§382.105 Procedimiento para las pruebas

Pregunta 1: ¿Qué debe hacer un técnico de detec-ción de alcohol por aliento (BAT) cuando la prueba implica a un propietario-conductor autónomo, con una concentración de alcohol confirmada de 0,02 o superior, para notificar a un representante de la empresa, según lo requiere §40.65(i)?
Lineamientos: El BAT notificará, en forma inmedi-ata, al propietario-conductor autónomo, y la certifi-cación del propietario-conductor descripta en el paso 4 indica que se le notificó al propietario-conductor autónomo. No se necesita ninguna otra notificación. El BAT entregará los ejemplares No. 1 y 2 al propietario-conductor autónomo, en forma directa.
Pregunta 2: Un conductor no posee tarjeta de iden-tificación fotográfica. El representante del empleador ¿debe identificar al conductor en presencia del BAT/ recolector de muestras de orina o puede identificarlo por medio de una conversación telefónica?
Lineamientos: Los casos cubiertos por el Cap. 382 por lo general están sujetos en primer lugar al Cap. 383, en virtud del cual se exige que todos los Estados con excepción de un pequeño grupo de personas en Alaska, entreguen una licencia de conductor comercial (CDL) que incluye, entre otras cosas: nombre completo, firma y dirección postal de la persona a quien se le emite el documento; información sobre características físicas y otro tipo de información para identificar y describir a la persona, incluyendo la fecha de nacimiento (mes, día, y año), sexo, altura y su fotografía color. Con excepción de estos casos particu-lares de Alaska, la FHWA da por sentado que la mayor parte de los empleadores les solicitarán a los conduc-tores que presenten la CDL al recolector de muestras de orina o a la persona que tomará el BAT.
Los conductores que sean sometidos a pruebas con-sumo de alcohol y drogas deben estar en condiciones de presentar su CDL. En aquellas infrecuentes circun-stancias en que no se presente la CDL u otra forma de identificación fotográfica para su verificación, será nec-esario ponerse en contacto con el representante del empleador quien debe proveer identificación. La FHWA permitirá a los representantes de los empleadores que identifiquen a los conductores de la forma que consid-eren mas efectiva.
Pregunta 3: ¿Es necesario que los laboratorios extranjeros de pruebas de consumo de drogas cuenten con la certificación del Instituto Nacional de Preven-ción del Abuso de Drogas (NIDA)? ¿Es necesario que cuenten con la certificación del Ministerio de Salud y Servicios Humanos (DHHS)?
Lineamientos: El NIDA, un organismo del DHHS, ya no administra los programas de certificación de labora-torios de pruebas de consumo de drogas en el lugar de trabajo. Actualmente este programa es administrado por la Administración de Servicios de Salud Mental y Prevención de Abuso de Sustancias del DHHS. Se requiere que todas las empresas de autotransporte utilicen laboratorios certificados por el DHHS para análisis de pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas ya que ni México ni Canadá cuentan con un programa de certificación de laboratorios equiva-lente.
Pregunta 4: Si se tiene en cuenta la cobertura de los empleados canadienses y mejicanos ¿cómo deben los MRO manejar, durante los procesos de verificación, las declaraciones de uso de prescripciones extranjeras o de medicamentos de venta libre?
Lineamientos: Se prohibe la posesión o el consumo de sustancias controladas mientras se conduzca un automotor comercial (CMV), según reglamentaciones de FHWA, independientemente de la fuente de la sus-tancia. Existe una excepción limitada en el caso de con-sumo de sustancias de acuerdo con las instrucciones de un médico matriculado, que sabe que se trata de un conductor de automotor comercial que conduce un auto-motor en el desempeño de tareas críticas para la segu-ridad, y que le ha indicado a ese conductor que el consumo de la sustancia no le afectará la capacidad de conducir el automotor de manera segura (Ver §§382.213, 391.41(b)(12), y 392.4(c)). Las personas que ingresen a los EE.UU. deberán declarar adecuada-mente las sustancias controladas ante el Servicio de Aduana de los EE.UU. 21 CRF 1311. 27.
La FHWA da por sentado que los MRO investigarán correctamente los hechos relacionados con las declara-ciones de los conductores de automotores en el sentido de que los resultados positivos de las pruebas de con-sumo de sustancias controladas fueron consecuencia de la prescripción de un profesional médico, idóneo, matriculado o del consumo de una sustancia de venta libre adquirida en en un país extranjero. Esta investi-gación debe quedar documentada en los archivos del MRO interviniente.
En el caso de que el conductor del automotor comer-cial haya obtenido la sustancia legalmente sin pre-scripción en un país extranjero y la misma sea una sustancia controlada en los EE.UU., el MRO también deberá investigar si el profesional médico, idóneo, matriculado le indicó al conductor del automotor que el consumo de la sustancia de venta libre no afectaría su capacidad de conducir un automotor en forma segura.
En el momento en que se descubre el consumo o la posesión, los funcionarios de aplicación de la ley deberán investigar si se ha infringido el §392.4, a fin de determinar si se aplica la excepción.

§382.107 Definiciones

Pregunta 1: ¿Qué es un propietario-conductor?
Lineamientos: La FHWA no define el término “propi-etario-conductor” ni lo utiliza en su reglamentación. La FHWA reglamenta las actividades de los “empleadores” y “conductores.” Los propietarios-conductores pueden actuar tanto como empleadores y conductores, en cier-tos momentos, o como conductores para otros emplea-dores, en otros momentos, dependiendo de los acuerdos contractuales y la estructura operativa.

§382.109 Prioridad sobre leyes estatales y locales

Pregunta 1: En virtud de leyes, reglamentaciones u órdenes estatales o locales, los empleadores tienen la obligación de negociar con los empleados miembros de sindicatos los elementos discrecionales de las reglamentaciones de pruebas de consumo de drogas y consumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. (por ej., selección de laboratorios o MRO apro-bados por el DHHS) ¿Pueden los empleadores diferir las fechas de implementación de 1995 ó 1996

para real-izar pruebas a los empleados hasta que el proceso de negociación colectiva haya concluido en un acuerdo sobre estos elementos discrecionales, o deben los empleadores implementar las pruebas según el Cap. 382?
Lineamientos: La FHWA otorgó 45 semanas a grandes empleadores y 97 semanas a pequeños emplea-dores considerados en su conjunto para negociar los elementos discrecionales del programa de pruebas del Cap. 382. Los empleadores deben implementar pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas de acu-erdo con el anexo previsto por §382.115. Si el cum-plimiento del proceso de negociaciones colectivas hace que los empleadores se vean imposibilitados de cumplir con estos plazos, §382.109(a)(1) prevalece sobre el req-uisito estatal o local de negociación en la medida que sea necesario a fin de cumplir con la fecha de imple-mentación.

§382.113 Requisito de notificación

Pregunta 1: ¿Se debe notificar antes de cada prueba o es suficiente con una notificación general a los con-ductores?
Lineamientos: Los conductores deben ser notificados antes de ser sometidos a las prueba exigidas por el Cap. 382.Esta notificación al conductor se puede proporcio-nar en forma verbal o escrita. Asimismo, la FHWA con-sidera que el uso del Formulario de Prueba de Detección de Alcohol por Aliento del Ministerio de Transporte de los EE.UU. OMB No. 2105-0529, y el Formulario de Control y Custodia de Pruebas de Con-sumo de Drogas CRF 49 Cap. 40, Apéndice A, respal-darán la notificación verbal o por escrito de que la prueba se realiza de acuerdo con el Cap. 382.

§382.115 Fecha de inicio para los programas de pruebas

Pregunta 1: En una entidad gubernamental estruc-turada en diversas subunidades tales como departa-mentos, divisiones y oficinas ¿cómo se determina el número de conductores de los empleadores a los fines de la fecha de implementación de las pruebas de con-sumo de sustancias controladas y consumo de alcohol?
Lineamientos: Las pruebas dispuestas por el Cap. 382 se aplican a entidades gubernamentales incluy-endo las del gobierno federal, de los Estados y de las subdivisiones políticas de los estados. Se define a los empleadores como las personas que poseen o alquilan automotores comerciales, o que asignan conductores para que los conduzcan. Por lo tanto, se pueden consid-erar empleadores a los fines del Cap. 382, a todas las entidades gubernamentales o una de sus subunidades que controlan automotores comerciales y las activ-idades diarias de sus conductores. Por ejemplo, el gobi-erno de una ciudad que está dividido en varios departamentos, tales como Plazas y Obras Públicas, podría considerar esos departamentos como emplea-dores separados si la conducción de sus automotores se controla en forma separada. La ciudad tiene, asimismo, la opción de considerar a la ciudad como el empleador de todos los conductores de los distintos departamentos

§382.205 Consumo en horas de servicio

Pregunta 1: ¿Qué significan los términos “consumir alcohol” o “consumo de alcohol”? Es suficiente la obser-vación del consumo ¿o se requiere el resultado de prue-bas de consumo de alcohol?
Lineamientos: El término “consumo de alcohol” está definido en §382.107. De conformidad con §382.205, está prohibido que el empleador permita a un conduc-tor que conduzca cuando el empleador tiene cono-cimiento efectivo del consumo de alcohol por parte del conductor, independientemente del nivel de alcohol detectado en su organismo. No se especifica la forma de conocimiento. Puede tratarse de la observación o de otro método.

§382.213 Consumo de sustancias controladas

Pregunta 1: ¿Los médicos tienen la obligación de informar específicamente que las sustancias recetadas en una prescripción no afectarán en forma negativa la capacidad del conductor de conducir un automotor com-ercial en forma segura o se considera suficiente la advertencia de un farmacéutico o la advertencia impresa en el envase?
Lineamientos: Los médicos deben informar específi-camente al conductor que la sustancia recetada en una prescripción no afectará en forma negativa su capacidad de conducir un automotor comercial de man-era segura.

§382.301 Pruebas preocupacionales

Pregunta 1: ¿Qué significa la frase “un empleador que contrata, pero que no emplea, a un conductor * * *”? Describir la situación en la que se aplicaría la frase.
Lineamientos: Esta excepción estaba presente en las normas originales sobre pruebas de consumo de drogas y se aplicaba, generalmente, a conductores “contrata-dos para un viaje” en el comercio interestatal. Los con-ductores “contratados para un viaje” son, por lo general, conductores empleados de una empresa de autotransporte contratados temporariamente por otra empresa de autotransporte para uno o mas viajes, usualmente durante un período inferior a 30 días. Se aplicaría la frase, asimismo, a organizaciones de volun-tarios que toman conductores “a préstamo”.
Pregunta 2: Los conductores de ómnibus escolares ¿deben ser sometidos a pruebas preocupacionales cuando se reincorporan al trabajo luego de las vaca-ciones de verano de cada año en el que no condujeron durante 30 días consecutivos?
Lineamientos: No es necesario que se realicen prue-bas preocupacionales a los conductores de ómnibus escolares que el empleador da por sentado que se rein-corporarán al trabajo al año lectivo siguiente, en tanto y en cuanto el conductor haya permanecido en el grupo de selección aleatoria durante el verano. No se consid-era que haya existido una interrupción en la relación laboral si se da por sentado que el conductor se reincor-porará en el otoño.
Por el contrario, si se retira al conductor de todos los grupos de selección aleatoria del Ministerio de Trans-porte de los EE.UU. durante más de 30 días, no se apli-caría la excepción de pruebas preocupacionales prevista por §382.301 y se deberían realizar las pruebas de con-sumo de drogas luego de las vacaciones de verano.
Pregunta 3: ¿Es necesario realizar pruebas preocu-pacionales de consumo de sustancias controladas si el conductor restablece la relación laboral con un emplea-dor anterior con posterioridad a la finalización de su relación laboral con el mismo?
Lineamientos: Sí. Se deben realizar pruebas de con-sumo de sustancias controladas toda vez que la rel-ación laboral se haya extinguido durante más de 30 días y no se hayan verificado las excepciones dispues-tas en §382.301(c).
Pregunta 4: ¿Se deben realizar pruebas preocupa-cionales de consumo de drogas a todos los conductores que no han trabajado durante un período prolongado

(tales como despidos durante los meses de invierno y verano) todas las temporadas al momento de reincorpo-rarse al trabajo?
Lineamientos: Si se considera que el conductor es empleado de la empresa durante un período (de despido) prolongado, no se requerirán pruebas preocupacionales siempre y cuando el conductor haya estado incluido en el programa de pruebas aleatorias de la empresa durante ese período. Sin embargo, se requer-irán pruebas preocupacionales de consumo de drogas si durante el período de despido no se consideraba al con-ductor como empleado de la empresa, o no estaba cubi-erto por el programa, o no estuvo cubierto por ese programa durante más de 30 días.
Pregunta 5: ¿Qué debe hacer un empleador para aprovechar las excepciones de las pruebas preocupa-cionales enumeradas en §382.301(c)?
Lineamientos: Los empleadores deben cumplir con todos los requisitos dispuestos en §382.301(c) y (d), incluyendo la conservación de todos los documentos requeridos. Los empleadores deben presentar todos los documentos requeridos en el momento de la Revisión de Cumplimiento a fin de que se aplique la excepción.
Pregunta 6: ¿Puede un verificador de pruebas de habilidades de manejo para la CDL tomar una prueba de habilidades de manejo administrada según 49 CRF Cap. 383, antes de que las personas sujetas al Cap. 382 sean sometidas a pruebas de consumo de alcohol y sus-tancias controladas?
Lineamientos: Sí. Los verificadores de pruebas de habilidades de manejo para CDL, inclusive si fueran terceros, pueden realizar pruebas de habilidades de manejo a las persona sujetas al Cap. 382 sin realizar previamente las pruebas de consumo de alcohol y sus-tancias controladas. La intención de las pruebas de habilidades de manejo para la CDL es evaluar la habil-idad de una persona para conducir un automotor com-ercial durante una prueba oficial del gobierno de sus habilidades para conducir. Sin embargo, este lin-eamiento no permite al empleador (incluyendo a la escuela de manejo de camiones u ómnibus) que con-trate a una persona como empleado, que la contrate temporariamente o como estudiante de conductor antes de obtener un resultado de pruebas negativo verificado. Los empleadores deben obtener un resultado de prue-bas de consumo de sustancias controladas negativo ver-ificado antes de asignar a un conductor a su primer viaje.

§382.303 Pruebas posteriores al accidente

Pregunta 1: ¿Por qué la FHWA permite que las pruebas posteriores al accidente que realizan los organ-ismos de aplicación de la ley federales, estatales o locales sustituyan a las pruebas previstas en §382.303 pero no permite que las pruebas realizadas por autori-dades de aplicación de la ley federales, estatales o locales sustituyan las pruebas preocupacionales, las aleatorias, las de sospecha razonable, de reincorpo-ración al trabajo o de rutina?. ¿Se permitirán en el futuro esas sustituciones?
Lineamientos: Por lo general los organismos de apli-cación de la ley federales, estatales o locales tienen la obligación de investigar los accidentes en autopistas y pueden determinar que existen causas probables para realizar pruebas de consumo de sustancias controladas y consumo de alcohol a un conductor sobreviviente. La FHWA considera que las pruebas que realizan esos organismos se practican a fin de documentar una investigación por cargos de conducción bajo la influen-cia de una sustancia y se debe permitir que sustituyan las pruebas que requiere la FHWA. La FHWA da por sentado que esta disposición se utilizará con poca fre-cuencia.
En virtud de legislación escrita, la FHWA debe pro-porcionar cierta protección a los conductores a quienes se les realicen pruebas de consumo de alcohol y sustan-cias controladas. La FHWA considera que los organis-mos de aplicación de la ley que investigan accidentes brindarán protección similar, como consecuencia de la previa intervención de un tribunal local en ese tipo de pruebas.
La FHWA no permitirá que los organismos de apli-cación de la ley procedan de modo similar en otro tipo de pruebas. Sin embargo, un organismo de aplicación de la ley puede actuar como un consorcio a fin de real-izar pruebas de acuerdo con los capítulos 40 y 382.
Pregunta 2: ¿Pueden los empleadores permitirles a los conductores que han sido sometidos a pruebas de consumo de sustancias controladas posteriores al acci-dente que continúen conduciendo mientras esté pendi-ente la recepción de los resultados de las pruebas de sustancias controladas?
Lineamientos: Sí. Los conductores podrán seguir conduciendo, en tanto y en cuanto ni el capítulo §382.307 ni los funcionarios de aplicación de la ley impongan otras restricciones.
Pregunta 3: El conductor de un automotor comer-cial resulta involucrado en un accidente en el que una persona sufre lesiones pero no muere como resultado de las lesiones sino hasta una fecha posterior. El conduc-tor del automotor comercial no recibe citación por infracción de tránsito derivada del accidente en virtud de leyes estatales o locales. ¿Cuánto tiempo después del accidente tendrá el empleador la obligación de intentar que el conductor se someta a pruebas posteriores al accidente?
Lineamientos: Todos los empleadores tienen la obli-gación de someter a pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas a los conductores sobrevivi-entes, tan pronto como sea posible luego del accidente, según lo establece §382.303. Sin embargo, si no se real-iza una prueba de consumo de alcohol dentro de las 8 horas posteriores al accidente, o si no se realiza una prueba de sustancias controladas dentro de las 32 horas posteriores al accidente, el empleador deberá desistir de realizar esas pruebas. En ambos casos el empleador debe preparar y conservar un registro estableciendo la(s) razón(es) por la(s) que no se real-izó(aron) la(s) prueba(as) inmediatamente.
Si la fatalidad tiene lugar luego del accidente y den-tro de los plazos fijados para las pruebas requeridas, el empleador deberá intentar realizar las pruebas hasta el vencimiento de los plazos correspondientes. El empleador no tiene la obligación de realizar pruebas en los casos en los que la fatalidad ocurre fuera de los pla-zos de 8 y 32 horas.
Pregunta 4: ¿Cuáles son los requisitos de pruebas posteriores al accidente de consumo de alcohol y drogas para los conductores de empleadores de los EE. UU. que resultan involucrados en un accidente fuera de los EE.UU. ?
Lineamientos: Los empleadores de los EE.UU. son responsables de garantizar que se realicen pruebas posteriores al accidente de consumo de drogas y con-sumo de alcohol a los conductores que tienen un acci-dente (según se define en §390.5) en un país extranjero, de acuerdo con los requisitos de 49 CRF capítulos 40 y 382.En caso de que no sea posible realizar las pruebas dentro de las 8 ó 32 horas requeridas, el empleador deberá preparar y conservar un registro en el que establezca las razones por las que no se realizaron las pruebas (Ver §§382.303 (b)(1) y (b)(4)).
Pregunta 5: ¿Cuáles son los requisitos de las prue-bas posteriores al accidente de consumo de alcohol y drogas aplicables a los conductores extranjeros que resultan involucrados en un accidente fuera de los EE.UU. ?
Lineamientos: Se requieren pruebas posteriores al accidente de consumo de alcohol y consumo de drogas en caso de accidentes de automotores comerciales que ocurren dentro de los EE.UU. y en segmentos de mov-imientos interestatales de ingreso a Canadá entre la frontera de los EE.UU. y Canadá y el primer punto de entrega física de un consignatario canadiense. Además, la FHWA considera que sus reglamentaciones imponen la realización de pruebas para segmentos de movimien-tos interestatales saliendo de Canadá entre el último punto en el que se retira la entrega física de un comitente canadiense y la frontera entre los EE.UU. y Canadá. Se debe aplicar el mismo tratamiento a los movimientos entre la frontera de los EE.UU. y México y un punto en México.
Por ejemplo, una empresa de autotransporte tiene dos despachos en un CMV de un cargador de Chicago, Illinois. El primer despacho se entregará en Winnipeg, Manitoba y el segundo en Lloydminster, Saskatchewan. Se requiere que se realicen pruebas posteriores al accidente al conductor en los casos de

accidentes de CMV que cumplan con las condiciones para realizar las pruebas posteriores al accidente pre-vistas en 49 CRF 382.303 y ocurridos entre Chicago, Illiois y Winnipeg, Manitoba (el primer punto de entrega). La FHWA no requerirá que una empresa de autotransporte extranjera someta a los conductores extranjeros a pruebas en los casos de accidentes ocurri-dos entre Winnipeg y Lloydminster.
La FHWA *no* considera que tiene competencia sobre empresas de autotransporte canadienses y mejicanas que circulan dentro de sus propios países cuando los movimientos no implican entrar y salir de los EE.UU. Por ejemplo, la FHWA no considera que tiene compe-tencia para requerir pruebas al transporte de cargas desde Prince George, British Colombia hacia Red Deer, Alberta que no atraviese los EE.UU.
Si no se realizan pruebas de consumo de alcohol y drogas al conductor según lo dispuesto por §382.303 y la empresa de autotransporte circula en los EE.UU. durante un período de cuatro meses posteriores al hecho que desencadenó el requisito de esas pruebas, la empresa de autotransporte habrá infringido las dis-posiciones del Cap. 382 y será pasible de sanciones según §382.507.

§382.305 Pruebas aleatorias

Pregunta 1: ¿Se considera que un conductor que está de servicio, pero que no tiene asignadas tareas de conducción, está en condiciones de desempeñar una función crítica para la seguridad, según lo define §382.107, quedando el conductor sujeto a pruebas de consumo de alcohol aleatorias?
Lineamientos: Se considera que un conductor está sujeto a pruebas de consumo de alcohol aleatorias si el mismo está a punto de desempeñar, o inmediatamente disponible para desempeñar, funciones críticas para la seguridad. Se pueden realizar pruebas a supervisores, mecánicos o personal administrativo, etc., que estén de guardia para desempeñar tareas críticas para la segu-ridad, en todo momento en que estén de guardia en condiciones de ser asignados a esas tareas mientras están de servicio.
Pregunta 2: ¿Cuáles son las obligaciones de los empleadores en términos de pruebas aleatorias, con relación a un empleado que no conduce como parte de las responsabilidades habituales del puesto, pero que posee una CDL y se lo puede llamar para conducir en cualquier momento, de manera ocasional o debido a una emergencia?
Lineamientos: Ese empleado debe formar parte, en todo momento, de grupos de pruebas aleatorias, al igual que un conductor de tiempo completo. Se debe realizar una prueba de consumo de drogas cada vez que se selecciona el nombre del empleado.
Las pruebas de consumo de alcohol, sin embargo, sólo pueden realizarse inmediatamente antes, durante, o inmediatamente después del desempeño de tareas críticas para la seguridad. Las tareas críticas para la seguridad, según se define en §382.107, son todas aque-llas funciones de servicio establecidas en §395.2 Tiempo de Servicio, párrafos (1) a (7) (por lo general, manejo y actividades relacionadas). Si se selecciona el nombre del empleado, el empleador deberá esperar la próxima oportunidad en que el mismo esté desem-peñando una tarea crítica para la seguridad, inmedi-atamente antes de que la desempeñe, o inmediatamente después de que termine de desem-peñarla, a fin de realizar la prueba de consumo de alco-hol. Si el plazo de selección aleatoria vence antes de que el empleado desempeñe una tarea crítica para la seguridad, no se debe realizar ninguna prueba de con-sumo de alcohol, se debe reincorporar el nombre del empleado al grupo y se debe ajustar el número de empleados que se seleccionarán con posterioridad, de manera de cumplir con la tasa requerida.
Pregunta 3: ¿Cómo se debe estructurar un pro-grama de pruebas aleatorias para tener en cuenta los cronogramas de los conductores de ómnibus escolares y otros conductores empleados por temporadas?
Lineamientos: Si los conductores de ómnibus esco-lares de un empleador que figuran en el grupo de prue-bas aleatorias no desempeñan tareas críticas para la seguridad durante el verano, el empleador podrá elegir realizar selecciones aleatorias únicamente durante el año lectivo. Sí, de todos modos, el empleador decide realizar selecciones durante el verano, se pueden real-izar pruebas, únicamente, cuando los conductores regresan al servicio.
Si algunos conductores continúan desempeñando tareas críticas para la seguridad durante el verano, tales como conducir ómnibus para escuelas de verano, los empleadores no podrán decidir omitir todas las selecciones aleatorias durante los veranos. esa práctica comprometería la naturaleza aleatoria, no anunciada, del programa de pruebas aleatorias. El empleador real-izaría pruebas a todos los conductores que efectiva-mente conduzcan en el verano. Con respecto a las pruebas practicadas a conductores que no conducen durante el verano, el empleador tiene dos opciones. Una de ellas consiste en reincorporar al grupo los nom-bres de los conductores que están en vacaciones de ver-ano y realizar otra selección. La segunda consiste en que el empleador retenga los nombres seleccionados y si esos conductores vuelven a desempeñar tareas críti-cas para la seguridad antes de la próxima selección ale-atoria, se les realizará la prueba a su regreso.
Por último, se debe tener en cuenta que la dismi-nución del número de conductores durante las vaca-ciones de verano reduce el número promedio de puestos de conducción durante el transcurso del año, y, del mismo modo, el número de pruebas que se deben prac-ticar para dar cumplimiento a la tasa mínima de prue-bas aleatorias.
Pregunta 4: Los puestos de conducción que están vacantes para un ciclo de pruebas ¿deben incluirse en la determinación del número de pruebas aleatorias que se deben realizar?
Lineamientos: No. El programa de pruebas aleator-ias de la FHWA somete a pruebas a los conductores contratados o empleados, no a los puestos vacantes.
Pregunta 5: ¿Pueden los empleadores utilizar los resultados de otro programa en el que los conductores hayan sido sometidos a pruebas para satisfacer los req-uisitos de pruebas aleatorias si el empleador contrata al conductor solamente en ocasiones?
Lineamientos: Las normas establecen un programa de pruebas basado en los empleadores. Los emplea-dores siguen siendo responsables en todo momento de garantizar el cumplimiento con todas las normas, incluyendo las pruebas aleatorias, para todos los con-ductores que contraten, independientemente del uso de servicios de terceros para administrar partes del pro-grama. Por lo tanto, a fin de utilizar el programa de un tercero, el empleador deberá apropiárselo por medio de un contrato, acuerdo de consorcio u otro arreglo. Esto implicaría, entre otras cosas, asumir responsabilidad del cumplimiento del otro programa, solicitar que se reenvíen los registros a la sede comercial del empleador con 2 días de anticipación, solicitar la notificación de resultados positivos y tomar las medidas necesarias en caso de resultados positivos.
Pregunta 6: Una vez que un empleado ha sido sometido a pruebas aleatorias durante un año calen-dario ¿se retira su nombre del grupo para el año calen-dario?
Lineamientos: No. Los nombres de aquellos a quienes ya se le realizaron pruebas durante el año deben ser reincorporados al grupo para cada nueva selección. Todos los conductores deben tener las mis-mas oportunidades de ser sometidos a pruebas durante cada proceso de selección.
Pregunta 7: ¿Está permitido realizar selecciones aleatorias por terminales?
Lineamientos: Sí. Si se realiza selección aleatoria en base a sitios o terminales, se debe utilizar un proceso de selección de dos etapas. La primera selección sería por sitios y la segunda selección sería la de los emplea-dos de los sitios seleccionados. Las selecciones deben garantizar que cada empleado del grupo tenga igual oportunidad de que se lo seleccione y se le realice la prueba, independientemente de donde esté ubicado.
Pregunta 8: Cuando un conductor trabaja para dos o más empleadores ¿en qué grupo aleatorio se lo debe incluir?

Lineamientos: El conductor deberá estar en el grupo de cada empleador para el que trabaja.

Pregunta 9: ¿Luego de cuánto tiempo un empleador puede retirar a un conductor ocasional del grupo de selección aleatoria?

Lineamientos: Los empleadores pueden retirar a los conductores ocasionales, que no sean contratados, de su grupo de selección aleatoria, cuando consideren que no volverán a utilizar sus servicios.

Pregunta 10: Si un empleado no está concurriendo al trabajo debido a un despido temporario, enfermedad, lesiones o vacaciones ¿se debería extraer su nombre del grupo de selección aleatoria?

Lineamientos: No. No se debería retirar el nombre de la persona del grupo de selección aleatoria, en tanto y en cuanto exista una expectativa razonable de reincor-poración del empleado.

Pregunta 11: ¿Es necesario que un propietario-con-ductor que no está contratado por una empresa de autotransporte, pertenezca a un consorcio para fines de pruebas aleatorias?

Lineamientos: Sí.

Pregunta 12: Si un empleador se une a un consor-cio, y el consorcio está realizando pruebas aleatorias de acuerdo con las tasas correspondientes, esas tasas ¿cumplirán con los requisitos de las pruebas de con-sumo de alcohol y sustancias controladas para un empleador, aún cuando no se han realizado pruebas aleatorias al porcentaje requerido de los conductores del empleador?

Lineamientos: Sí.

Pregunta 13: ¿Está permitido combinar los conduc-tores de las subsidiarias de una empresa controlante en un grupo, con la empresa controlante actuando como consorcio?

Lineamientos: Sí.

Pregunta 14: ¿Cómo deben los empleadores compu-tar el número de pruebas aleatorias a practicar para garantizar que se cumpla con la tasa de pruebas correspondiente, dadas las fluctuaciones en la población de conductores y la tasa de rotación de conductores?

Lineamientos: Los empleadores deben tomar en cuenta las fluctuaciones haciendo una estimación del número de pruebas aleatorias que es necesario practi-car durante el transcurso del año. Si se estima que la fuerza laboral de conductores de la empresa de autotransporte automotor se mantendrá relativamente constante, (por ej., el número total de puestos de con-ducción es aproximadamente el mismo), se podrá calcu-lar el número de pruebas a realizar en un año dado multiplicando el número promedio de puestos de con-ducción por la tasa de pruebas.

Si existen grandes fluctuaciones en el número de puestos de conducción durante el año y no es posible identificar claramente el número promedio de esos puestos, el empleador debería realizar una estimación razonable del número de puestos. Una vez hecha la estimación, el empleador estaría en condiciones de determinar el número necesario de pruebas.

Pregunta 15: ¿Pueden los empleadores o consorcios incluir empleados no cubiertos por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. conjuntamente con emplea-dos que sí están cubiertos, en un grupo de selección ale-atoria?

Lineamientos: No.

Pregunta 16: Los canadienses consideran que sus leyes exigen que las acciones de los empleadores estén en estrecha relación con la naturaleza del trabajo y el riesgo de seguridad asociado. Los empleadores cana-dienses consideran que tendrán que emitir políticas de pruebas de consumo de drogas y consumo de alcohol que se ocupen de *todos* los conductores de idéntica forma y no sólo de aquellos que atraviesan la frontera hacia los EE.UU. Si una empresa de autotransporte deseara agregar responsabilidades de cruce de frontera a las tareas de conductores que sólo circulan dentro de Canadá y estos conductores reúnen las condiciones exigidas según las normas de la FHWA, ¿es posible que se los exima de las pruebas preocupacionales?

Lineamientos: La FHWA ha impuesto desde el comienzo del programa de pruebas de consumo de dro-gas en 1988, la obligación de realizar pruebas "preocu-pacionales" al momento de transferir trabajo dentro de un mismo estado a la modalidad de trabajo entre esta-dos, independientemente del tipo de pruebas que un estado pueda haber impuesto según sus propias nor-mas. Esta política también se aplicó a empresas de autotransporte con programas de pruebas preocupa-cionales similares a las impuestas por la FHWA. La FHWA considera que es razonable aplicar esta misma interpretación a la primera vez que un conductor cana-diense o mejicano ingresa a los EE.UU.

Esta política fue delineada en el *Registro Federal* de febrero 15 de 1994 (59 FR 7302, en 7322). La FHWA con-sidera que las empresas de autotransporte deberían divi-dir a sus conductores en grupos intra-canadienses y grupos interestatales para las políticas y los grupos de selección aleatoria. Si un conductor del grupo intra-cana-diense (incluyendo el grupo de selección aleatoria) tuviera que desempeñar tareas de conducción ingresando a los EE.UU., el conductor estaría sujeto a una prueba preocupacional a fin de realizar esta tarea de conducción. Si bien la circunstancia no es, en realidad, un primer empleo con la empresa de autotransporte, se requeriría esa prueba dado que sería la primera vez que el conduc-tor estaría sujeto a las disposiciones del Cap. 382.

****Pregunta 17:*** ¿Pueden los empleadores notificar a los conductores que han sido seleccionados para las pruebas aleatorias de sustancias controladas mientras se encuentran fuera de servicio?

Lineamientos: Sí. El Cap. 382 no prohibe que un empleador notifique al conductor que ha sido seleccio-nado para las pruebas aleatorias de sustancias contro-ladas mientras se encuentra fuera de servicio.

Si un empleador selecciona a un conductor para una prueba aleatoria de consumo de sustancias controladas mientras este último se encuentra fuera de servicio, y luego le notifica que fue seleccionado, aún, estando fuera de servicio, el empleador deberá garantizar que el conductor concurra inmediatamente a un lugar de recolección. Inmediatamente, en este contexto, significa que todas las acciones de los conductores, luego de la notificación, conduzcan a una recolección de muestra inmediata. Si la política o práctica del empleador es notificar a los conductores mientras se encuentran fuera de servicio, el empleador debería aclarar esa política a todos los conductores a fin de que estén debi-damente informados de su obligación de concurrir al lugar de recolección.

Si el empleador no desea notificar al conductor que ha sido seleccionado para una prueba aleatoria de sus-tancias controladas mientras se encuentra fuera de ser-vicio, el empleador podrá dejar de lado el nombre del empleado para que sea notificado al momento de su reincorporación al trabajo, siempre y cuando el conduc-tor se reincorpore antes de la próxima selección para pruebas aleatorias.

Los empleadores deben tener en cuenta que, inde-pendientemente del momento en que se notifica al con-ductor, el tiempo que le insume ir al sitio donde se tomará la muestra y volver, y todo el tiempo asociado con la entrega de la muestra, debe considerarse tiempo de servicio, a los fines de cumplimiento de las normas aplicables a las horas de servicio.

****Pregunta 18:*** ¿Está permitida la selección de suplentes para cumplir con las reglamentaciones de pruebas aleatorias?

Lineamientos: Si. La selección de suplentes está per-mitida. Sin embargo, sólo está permitida si el conductor seleccionado en primer lugar no estará disponible para someterse a las pruebas durante el período de selec-ción, como consecuencia de ausencias prolongadas por despidos, enfermedades, lesiones, vacaciones u otras circunstancias. En el caso de que el conductor seleccio-nado en primer lugar no esté disponible para someterse a las pruebas, el empleador y/o el consorcio/tercero administrador (C/TPA) debe documentar la razón por la cual se realizó la prueba a un suplente. esa documen-tación debe ser conservada y

debe estar disponible cuando la solicite la Secretaría de Transporte, algún organismo del Ministerio de Transporte de los EE.UU., o funcionarios estatales o locales con autoridad reglamentaria sobre el empleador o sobre sus conduc-tores.

Pregunta 19: Las empresas de autotransporte uti-lizan los servicios de un C/TPA a fin de realizar la selección aleatoria de los nombres de los conductores. El C/TPA tiene varias empresas de autotransporte en sus grupos de selección aleatoria. El C/TPA estableció el programa de selección aleatoria para escoger nombres de conductores y notifica a la empresa de autotransporte que el C/TPA seleccionó a su conductor. La empresa de autotransporte notifica a la C/TPA que el conductor se encuentra, actualmente, en ausencia prolongada debido a despido, enfermedad, lesiones o vacaciones. La empresa de autotransporte también le informa al C/TPA que estima que el conductor no se reincorporará a su trabajo antes de que el C/TPA real-ice la próxima selección de nombres de conductores. Entonces, el C/TPA ordena y selecciona aleatoriamente un nombre de un conductor de la empresa de autotransporte a la que pertenece el conductor que no está disponible, en lugar de seleccionar el próximo nombre de la lista de selección aleatoria. ¿Es este un método científicamente válido e imparcial para selec-cionar conductores para pruebas aleatorias en el pro-grama de una empresa de autotransporte?

Lineamientos: Este procedimiento es un método científicamente válido para seleccionar nombres de conductores. Este método es similar a los métodos que utilizan organizaciones, incluyendo la Oficina del Min-isterio de Trabajo de Estadísticas del Trabajo, para ordenar, seleccionar y sustituir nombres al azar para muestras con reemplazo de grupos de personas y empresas. Este procedimiento posee un pequeño sesgo teórico para un procedimiento simple de selección de muestras aleatoria. Este sesgo teórico, sin embargo, es tan pequeño que la FMCSA no considera que el organ-ismo deba prohibir su uso.

Se trata de un método útil para marcos operativos, tales como el programa de pruebas aleatorias de las empresas de autotransporte de la FMCSA. Este método es menos imparcial hacia los conductores que otros métodos teóricos, sin embargo, mantiene un efecto dis-uasor tanto para las empresas de autotransporte como para los conductores. Este método debe disuadir a las empresas de autotransporte para que no sostengan que los conductores no están disponibles cada vez que el C/ TPA selecciona a uno de sus conductores, logrando de este modo que sus conductores nunca deban ser someti-dos a pruebas aleatorias.

Además, los empleadores y los C/TPA deben establecer procedimientos operativos que garanticen, tanto como sea posible, que los nombres seleccionados en primer lugar para pruebas aleatorias sean efectiva-mente sometidos a las pruebas. Los procedimientos operativos deben incluir procedimientos que garanticen la oportuna actualización de las listas de selección alea-toria. Las actualizaciones garantizarán que no se incluya en las listas de selección aleatoria a los conduc-tores que ya no trabajan para un empleador. Los pro-cedimientos operativos deberían delinear, asimismo, las medidas para seleccionar suplentes, incluyendo la documentación de las razones para designar a un suplente.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpreta-ciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§382.307 Prueba de sospecha razonable

Pregunta 1: ¿Pueden las pruebas de consumo de alcohol por sospecha razonable fundamentarse en cual-quier información u observaciones de consumo o pos-esión de alcohol, en lugar de fundamentarse en el exclusivo conocimiento efectivo del supervisor?

Lineamientos: No. La información que transmiten terceros sobre el consumo de alcohol por parte de un conductor no puede ser el único factor determinante de la realización de una prueba por sospecha razonable. Sólo se pueden realizar pruebas por sospecha razonable cuando un supervisor capacitado ha observado indica-dores específicos, contemporáneos, de apariencia artic-ulable, expresión, olor corporal, o comportamientos que denoten consumo de alcohol.

Pregunta 2: ¿Por qué razón §382.307(b) permite a un empleador usar indicadores de efectos crónicos y de abstinencia de sustancias controladas en las observa-ciones para practicar una prueba de sustancias contro-ladas por sospecha razonable, pero no permite que se utilicen efectos similares de consumo de alcohol para una prueba de consumo de alcohol por sospecha razon-able?

Lineamientos: Está terminantemente prohibido que los conductores consuman sustancias controladas. Dado que las sustancias controladas permanecen en el organismo durante un período relativamente prolon-gado, los efectos de abstinencia pueden indicar que el conductor utilizó drogas infringiendo las reglamenta-ciones, y, por lo tanto, debe ser sometido una prueba de consumo de drogas por sospecha razonable.

El alcohol es, por lo general, una sustancia legal. Es sólo su uso o presencia en concentraciones suficientes durante la conducción de CMV lo que constituye una infracción a la reglamentación de la FHWA. De modo que los efectos de la abstinencia de alcohol por si solos no indican que un conductor ha utilizado alcohol infringiendo las reglamentaciones, y, no constituirían una sospecha razonable para considerar que así es.

Pregunta 3: Un consignatario, comitente u otra parte es una empresa de autotransporte empleadora a los fines de 49 CRF capítulos 382 hasta el 399.Estas empresas han capacitado a sus supervisores de acuerdo con 49 CRF 382.603 para realizar capacitación de sos-pecha razonable con sus propios conductores. Un con-ductor para otra empresa de autotransporte empleadora entrega, retira o tiene cierto contacto con el supervisor capacitado del consignatario, comitente o de otra parte. Este supervisor considera que existe sos-pecha razonable, en base a su capacitación, de que el conductor puede haber consumido una sustancia con-trolada o alcohol infringiendo las reglamentaciones. ¿Puede el supervisor capacitado del consignatario, comitente o de otra parte ordenar una prueba por sos-pecha razonable a un conductor no supervisado por él para la empresa de autotransporte empleadora que emplea/ contrata los servicios de ese conductor?

Lineamientos: No. El supervisor capacitado no puede ordenar una prueba por sospecha razonable a un con-ductor a quien no supervisa para la empresa de autotransporte empleadora que emplea/ usa los servi-cios de ese conductor. Las empresas de autotransporte empleadoras no pueden realizar pruebas por sospecha razonable en base a “informes de terceros que real-izaron observaciones, debido a los posibles problemas de credibilidad de esa persona o a la falta de capacit-ación adecuada.”

El supervisor capacitado del consignatario, comitente o de un tercero puede, sin embargo, hacer cosas que no están exigidas por la reglamentación, pero son alentadas por la FHWA. Pueden informarle al con-ductor que creen que es posible que haya infringido las reglamentaciones federales, estatales o locales y le pueden sugerir que no continúe realizando tareas críti-cas para la seguridad. Pueden ponerse en contacto con la empresa de autotransporte empleadora que emplea/ contrata los servicios del conductor a fin de alertarla sobre la sospecha razonable y le pueden solicitar que tome las medidas adecuadas. Asimismo, pueden comu-nicarse con la policía para solicitarle medidas adecua-das.

Pregunta 4: Las pruebas por sospecha razonable y los requisitos de capacitación de §§382.307 y 382.603 ¿se aplican a un propietario-conductor que es tanto un empleador como el único empleado?

Lineamientos: No. Los requisitos de §§382.307 y 382.603 no se aplican a los propietarios-conductores en puestos que no son de supervisión Las disposiciones de §382.307 les exigen a los empleadores ordenar a un conductor que se someta a una prueba de consumo de alcohol y/ o sustancias controladas cuando ese emplea-dor tiene una sospecha razonable para creer que el con-ductor ha infringido las prohibiciones de la sección B del Cap. 382. La aplicación de las disposiciones de §382.307, Pruebas por sospecha razonable, a un propi-etario-conductor que es un empleador y el único empleado contradice tanto la “razón” como la “sos-pecha” implícitas en el libro y los fines de §382.307. Un conductor que tiene autoconocimiento de que ha infringido las prohibiciones de la sección B del Cap. 382 está más allá de la mera sospecha. Es más, §382.603 requiere que “todas las personas designadas para supervisar conductores” reciban capacitación que les permita determinar si existe la sospecha razonable para requerirle al conductor que se realice una prueba, según §382.307. Un propietario-

conductor que no con-trata ni supervisa otros conductores no está en un puesto de supervisión, y, por lo tanto, no está sujeto a los requisitos de las pruebas, según §382.307. Por lo tanto, ese propietario-conductor no estaría sujeto a los requisitos de capacitación de §382.603.

§382.401 Conservación de registros

Pregunta 1: Muchos distritos escolares pequeños están afiliados a través de unidades de servicio que son, en esencia, una coalición de distritos individuales. ¿Pueden estos distritos escolares tener una persona de confianza, común, para recibir resultados y conservar registros?
Lineamientos: Sí. Los empleadores pueden usar los servicios de agentes para conservar registros, siempre y cuando se conserven en un sitio seguro con acceso controlado. El empleador debe, asimismo, tener todos los registros disponibles en su sede comercial principal, dentro de los dos días hábiles siguientes a la solicitud por parte de un representante de la FHWA.

§382.403 Informe de resultados en un sistema de información de gestión

Pregunta 1: Las reglamentaciones de la FHWA se emiten anualmente sobre la base del año calendario. Las empresas de autotransporte extranjeras que utili-zan este sistema ¿deben trabajar de julio 1 a junio 30 o se debe administrar todo sobre la base de un período de seis meses durante el primer año y posteriormente caer en años calendarios?
Lineamientos: Todas las empresas de autotransporte deben administrar sus programas e informar resulta-dos según lo dispuesto en §382.403, si la FHWA se los solicita, sobre la base de enero 1 a diciembre 31. Esto implica que las empresas de autotransporte extran-jeras informarán los resultados correspondientes al período julio 1 a diciembre 31 del primer año de apli-cación.

§382.405 Acceso a instalaciones y registros

Pregunta 1: ¿Pueden los empleadores que están sujetos a reglamentaciones de otros organismos fed-erales, como la Comisión Regulatoria Nuclear, el Departamento de Energía, el Departamento de Defensa, etc, permitir a estos organismos observar o acceder a registros de las pruebas que se deben preparar y conservar según los capítulos 40 y/ ó 382?
Lineamientos: Los organismos federales que no sean aquellos específicamente establecidos en §382.405 pueden acceder a los registros de las pruebas de los conductores de los empleadores conservados, según los capítulos 40 ó 382, sólo si el conductor permite la divul-gación de los registros de las pruebas por medio de una autorización específica y contemporánea.
Pregunta 2: Las empresas de autotransporte ¿deben responder a la solicitud de un tercero adminis-trador (según lo determina el consentimiento otorgado por escrito, específico del conductor que autoriza la divulgación de información por medio de una entidad tal como la empresa de autotransporte) de divulgar información sobre el conductor contenida en los regis-tros que se deben mantener según lo dispuesto en §382.401?
Lineamientos: Sí. Sin embargo, el tercero adminis-trador debe cumplir con las condiciones establecidas en relación con la confidencialidad, los resultados de prue-bas y el mantenimiento de registros, tal como se estip-ula en “Notificación: Lineamientos sobre el papel de los consorcios y terceros administradores (C/ TPA) en los programas de pruebas de consumo de alcohol y drogas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ” publica-dos con fecha julio 25, 1995, en el Volumen 60, No, 142 en el *Registro Federal* Las empresas de autotransporte deben cumplir, en su totalidad, con 49 CRF 382.413 y 382.405, como también con todo lineamiento regulato-rio aplicable. Se debe tener en cuenta que cada vez que se entrega información dispuesta por el Cap. 382 al C/ TPA, se debe obtener el consentimiento del empleado otorgado por escrito, que debe ser específico para la persona o entidad a quien se le brinda información, y que no se permiten consentimientos tipo sábana o no específicos para divulgar información.
Pregunta 3: ¿Pueden los empleadores permitir a sindicatos o a la Junta Nacional de Relaciones Labo-rales que observen o tengan acceso a los registros de las pruebas, preparados y conservados según los capítulos 40 y/ o 382, tales como la(s) lista(s) de todos los emplea-dos a los que efectivamente se les han realizado las pruebas?
Lineamientos: Los sindicatos y la Junta Nacional de Relaciones Laborales pueden tener acceso a la(s) lista(s) de todos los empleados del grupo de selección aleatoria o la(s) lista(s) de todos los empleados a los que efectivamente se les han realizado las pruebas. Se deben retirar las fechas de nacimiento y los números de seguridad social de estas listas con anterioridad a su divulgación. Sin embargo, sólo se puede otorgar el acceso a los registros de pruebas positivas o negativas de los empleados, conservadas de acuerdo con los capítulos 40 o 382, cuando se obtiene autorización espe-cífica y contemporánea para la divulgación de los regis-tros de pruebas por parte del conductor.
Pregunta 4: ¿Puede un empleador (empresa de autotransporte) revelar la información (pertinente al conductor) que debe ser conservada según 49 CRF Cap. 382 al conductor o a la persona con facultad decisoria en una acción legal, pleito, agravio u otro proced-imiento (incluyendo, pero no limitado a, riesgos del tra-bajo o indemnizaciones por desempleo) iniciada/o por o en nombre del conductor sin el consentimiento del mismo otorgado por escrito?
Lineamientos: Sí, la empresa de autotransporte tiene la libertad de, sin el consentimiento del conductor según lo establece §382.405(g), revelar información al conductor o a la persona con facultad decisoria en un pleito, agravio u otro procedimiento (incluyendo, pero no limitado a, riesgos del trabajo o indemnizaciones por despido) iniciada/o por o en nombre del conductor en relación con una conducta prohibida según 49 CRF Cap. 382.
Asimismo, se le puede requerir a un empleador (empresa de autotransporte) que entregue la infor-mación de los resultados de las pruebas de acuerdo con otras leyes escritas federales o con una orden emanada de autoridades federales competentes, tales como una citación administrativa, según lo permite §382.405(a), sin la autorización escrita del conductor.
Pregunta 5: ¿Qué significa el término “según lo requiere la ley” en relación con leyes estatales o locales para la revelación de registros públicos en relación con la información de pruebas de un conductor y resultados de pruebas?
Lineamientos: El término “según lo requiere la ley” en §382.405(a) significa leyes escritas federales o una orden emanada de autoridades federales competentes, tales como una citación administrativa. La Ley de Pruebas a los Empleados del Transporte en Ómnibus de 1991 y las reglamentaciones de implementación del Cap. 382, requieren que los resultados de las pruebas y la información médica sean confidenciales, en la mayor medida posible. (Pub. L. 102-143, Capítulo V, Art. 5(a) (1), 105 Stat 959, codificado en 49 Cód. de EE.UU. 31306). Asimismo, esta ley prevalece sobre leyes, nor-mas, reglamentaciones, ordenanzas, estándares u órdenes contradictorios de los gobiernos estatales o locales que no guardan coherencia con las reglamenta-ciones emitidas según esta ley.
La FHWA considera que los únicos funcionarios estatales y locales que pueden acceder a los registros de los conductores conservados según §382.405(d) y 49 Cód. de EE.UU. 31306 sin el consentimiento del con-ductor otorgado por escrito son los funcionarios de gobi-ernos estatales o locales que tienen autoridad regulatoria sobre los programas de pruebas de consumo de alcohol y drogas de un empleador (empresa de autotransporte) a los fines de la aplicación del Cap.

382.Esos organismos estatales y locales realizan revi-siones de cumplimiento de los empleadores (empresas de autotransporte), según el Programa de Asistencia a la Seguridad de las Empresas de Autoransporte de la FHWA (MCSAP), en nombre de la FHWA, de acuerdo con 49 CRF Cap. 350.

§382.413 Entrega de información sobre pruebas de consumo de alcohol y sustancias con-troladas por parte de empleadores anteri-ores

Pregunta 1: ¿Qué se debe hacer si un empleador anterior no pone los registros a disposición a pesar de la solicitud del empleador junto con el consentimiento del conductor otorgado por escrito?

Lineamientos: Los empleadores deben hacer un esfu-erzo razonable, de buena fe, para obtener la infor-mación. Si un empleador anterior se niega, infringiendo de ese modo las disposiciones de §382.405, a revelar la información relacionada con la solicitud del nuevo empleador y del conductor, el nuevo empleador debería notificar el intento de obtener la información y conservar la nota con la otra información sobre pruebas del conductor (59 FR 7501, febrero 14, 1994).

Pregunta 2: Dentro de los 14 días de contratar a un conductor por primera vez para desempeñar tareas críticas para la seguridad, el empleador descubre que el mismo conductor tuvo un resultado de prueba de con-sumo de sustancias controladas positivo y/ o de una concentración de alcohol de 0,04 durante los dos años anteriores. No se encuentran registros de que un profe-sional especializado en abuso de drogas (SAP) haya evaluado al conductor y de que el SAP lo haya autor-izado a reincorporarse al trabajo. El empleador aparta al conductor, en forma inmediata, de las tareas críticas para la seguridad. ¿Se han infringido las reglamenta-ciones?

Lineamientos: Teniendo en cuenta la situación pre-sentada, sólo el conductor ha infringido las normas.

Pregunta 3: Un empleador ¿debe investigar los antecedentes de pruebas de consumo de alcohol y dro-gas de un conductor con anterioridad a enero 1, 1995?

Lineamientos: No. La primera fecha de implementa-ción de los programas de pruebas del Cap. 382 fue enero 1, 1995. Las disposiciones de §382.413 les exigen a los empleadores posteriores obtener información conser-vada por empleadores anteriores que éstos generaron y conservaron en virtud de los programas de pruebas del Cap. 382.Dado que a los empleadores no les estaba per-mitido realizar ningún tipo de pruebas de consumo de drogas o consumo de alcohol según las normas aplica-bles del Cap. 382 antes de enero 1, 1995, las disposicio-nes de §382.413 no imponen la obligación de obtener pruebas realizadas con anterioridad a 1995. Un emplea-dor puede, sin embargo, bajo su propia autoridad, solici-tar a un conductor que ha estado sujeto a las pruebas de consumo de drogas dispuestas por el Cap. 391 que pro-porcione información sobre pruebas anteriores.

Pregunta 4: Una empresa de autotransporte ¿debe responder a la solicitud de un tercero administrador (según lo determina el consentimiento otorgado por escrito, específico del conductor que autoriza la divul-gación de información por medio de una entidad tal como la empresa de autotransporte) de divulgar infor-mación sobre el conductor contenida en los registros que se deben mantener según lo dispuesto en §382.401?

Lineamientos: Sí. Sin embargo, el tercero adminis-trador debe cumplir con las condiciones establecidas en relación con la confidencialidad, los resultados de prue-bas y el mantenimiento de registros, tal como se estip-ula en “Notificación: Lineamientos sobre el papel de los consorcios y terceros administradores (C/TPA) en los programas de pruebas de consumo de drogas y con-sumo de alcohol del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ” publicados con fecha julio 25, 1995, en el Vol-umen 60, N° 142 en el *Registro Federal* Las empresas de autotransporte deben cumplir, en su totalidad, con §§382.413 y 382.405, como también con todo lin-eamiento regulatorio aplicable. Se debe tener en cuenta que cada vez que se entrega información dispuesta por el Cap. 382 al C/TPA, se debe obtener el consentimiento del empleado otorgado por escrito, que debe ser especí-fico para la persona o entidad a quien se le brinda información, y que no se permiten consentimientos tipo sábana o no específicos para divulgar información.

§382.501 Alejamiento de las funciones críticas para la seguridad

Pregunta 1: ¿Qué tipo de trabajo puede desem-peñar el conductor para un empleador, si el conductor ha infringido las prohibiciones de la sección B?

Lineamientos: Un conductor que ha infringido las prohibiciones de la sección B puede desempeñar para un empleador todo tipo de tareas que no se consideren “tareas críticas para la seguridad,”. Esto puede incluir el manejo de materiales exclusivamente en un depósito, independientemente de que los materiales se conside-ran peligrosos, en tanto y en cuanto no se desempeñen tareas críticas para la seguridad. La persona no debe desempeñar tareas críticas para la seguridad hasta haber sido evaluada por un SAP, cumplido con el trata-miento recomendado, evaluada nuevamente por el SAP, el que debe haber autorizado su reincorporación al tra-bajo, y haber aprobado una prueba de reincorporación a las tareas.

§382.503 Evaluación y pruebas requeridas

Pregunta 1: Si (1) un conductor obtiene un resultado de prueba verificado positivo de consumo de sustancias controladas o una concentración de alcohol de 0,04 o superior y (2) luego el conductor obtiene un resultado verificado negativo en pruebas de consumo de sustancias controladas o un resultado de pruebas de una concentración de alcohol inferior a 0,04 sin haber sido evaluado por un SAP, ¿puede la empresa de autotransporte aceptar los resultados de las pruebas posteriores e ignorar el requisito de derivar al conduc-tor a un SAP para su evaluación y posible tratamiento?

Lineamientos: No. La empresa de autotransporte debe contar con el informe de un SAP que establezca que se evaluó al conductor y puede reincorporarse al trabajo porque:

(1) No necesita tratamiento.

(2) Necesita tratamiento ambulatorio de tiempo par-cial, pero puede continuar conduciendo mientras se lo trata durante las horas fuera de servicio; o

(3) Necesitaba tratamiento de paciente ambulatorio o de paciente de internación de tiempo completo, ha recibido ese tratamiento, y está listo para volver a con-ducir.

El conductor también debe aprobar una prueba de sustancias controladas o consumo de alcohol de reincor-poración al trabajo que cumpla con todos los requisitos de los capítulos 40 y 382.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpreta-ciones en el *Registro Federal* en abril 1997.

§382.507 Sanciones

Pregunta 1: ¿Cuál es la multa o sanción impuesta a los empleadores que deniegan o no entregan la infor-mación de pruebas prevista por el Cap. 382 a un emple-ador posterior?

Lineamientos: El libro 49 Cód. de EE.UU. 521(b) (2)

(A) establecesanciones civiles que no superan los US$500 para cada instancia de denegación o no entrega de la información solicitada por §382.405. En virtud de 49 Cód. de EE.UU. 521(b) (6), se pueden imponer sanciones penales.

§382.601 Obligación de la empresa de autotrans-porte de promulgar una política sobre el consumo inapropiado de sustancias con-troladas

Pregunta 1: Si un conductor se niega a firmar una declaración que certifique que recibió una copia de los materiales educativos establecidos en virtud de §382.601 por parte del empleador, ¿el empleado *habrá* infringido las disposiciones de §382.601? ¿Puede el supervisor del conductor firmar el certificado indicando que el empleado se negó a firmar?

Lineamientos: El empleador *es responsable de garan-tizar que cada conductor firme una declaración certifi-cando que recibió una copia de los materiales requeridos según lo dispuesto por §382.601.* Se requiere que el *empleador* conserve el original del certificado fir-mado y puede entregarle una copia al conductor. El empleador estaría infringiendo las normas si contrata a un conductor que se niega a cumplir con §382.601, para desempeñar toda tarea crítica para la seguridad porque §382.601 es un requisito impuesto al empleador. El empleado no estaría infringiendo esas normas si condujera pese a no haber firmado la recepción de la política. No está permitido que el supervisor del con-ductor firme el certificado de recepción, sin embargo, es aconsejable que el empleador haga constar el intento, la negación y las consecuencias de esa acción. Asi-mismo, se debe tener en cuenta que la firma de la política por parte del empleado de ningún modo implica un reconocimiento de que la política, en si misma, cum-ple con las reglamentaciones.

Pregunta 2: ¿Las disposiciones de §382.601 les exi-gen a los empleadores entregar material educativo, políticas y procedimientos a los conductores luego de la distribución inicial de esos materiales educativos?

Lineamientos: No.

§382.603 Capacitación para supervisores

Pregunta 1: ¿Las disposiciones de §382.603 les exi-gen a los empleadores capacitar en forma permanente al personal de supervisión?

Lineamientos: No.

Pregunta 2: ¿Puede un empleador aceptar pruebas de que un supervisor ha recibido capacitación de otro empleador?

Lineamientos: Sí.

§382.605 Derivación, evaluación y tratamiento

Pregunta 1: Una evaluación de un SAP ¿se debe realizar en forma personal o puede realizarse en forma telefónica?

Lineamientos: Tanto la evaluación inicial como la de seguimiento de un SAP son procesos clínicos que se deben realizar en forma personal. El lenguaje y la apariencia corporal ofrecen claves físicas importantes, que son esenciales para el proceso de evaluación. Los temblores, las marcas de agujas, las pupilas dilatadas, los movimientos exagerados, ojos amarillos, ojos vidrio-sos o enrojecidos, la falta de contacto visual, lentitud física o hiperactividad, la apariencia, la postura, el porte y la capacidad para comunicarse personalmente son componentes esenciales que no se pueden determi-nar en forma telefónica. Las sesiones personales tienen la ventaja adicional de permitirle al SAP prestarle atención inmediata a personas que pueden ser un peli-gro para ellas mismas o para otros.

Pregunta 2: ¿Se requiere que los empleadores brin-den intervención y tratamiento a conductores que tienen un problema de abuso de sustancias o que sólo los deriven a la evaluación de un SAP?

Lineamientos: Los empleadores que deseen contin-uar contratando o usando los servicios de un conductor que ha infringido las prohibiciones de la sección B en el pasado deben garantizar que ese conductor cumplirá con el tratamiento recomendado por el SAP antes de volver a desempeñar tareas críticas para la seguridad. Sin embargo, los empleadores sólo deben derivar a los SAP a los conductores que hayan obtenido un resultado positivo en las pruebas de consumo de sustancias con-troladas o una concentración de alcohol de 0,04 o supe-rior, o que hayan infringido otras prohibiciones dispuestas en la sección B.

Pregunta 3: Según las normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. ¿un SAP debe estar certifi-cado por ese ministerio a fin de desempeñar funciones de SAP?

Lineamientos: El Ministerio de Transporte no certi-fica, ni matricula ni aprueba a SAP individuales. El SAP debe estar en condiciones de demostrar al emplea-dor que reúne las condiciones impuestas por las nor-mas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. Las normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. definen a un SAP como un médico matriculado (médico o doctor en osteopatía), un psicólogo matriculado, un trabajador matriculado, o un profesional matriculado de asistencia a los empleados. Todos deben poseer cono-cimientos y experiencia clínica en el diagnóstico y tratamiento de trastornos relacionados con el abuso de sustancias (los títulos y certificados por sí solos no con-fieren este conocimiento). Asimismo, los asesores en abuso de drogas y alcohol certificados por la Comisión de Certificación de la Asociación Nacional de Asesores en Abuso de Drogas y Alcohol, una organización nacio-nal que impone estándares de idoneidad para el trata-miento de trastornos relacionados con el alcoholismo, están incluidos en la definición del SAP.

Pregunta 4: ¿Se requiere que los empleadores deriven a un SAP a un empleado que fue despedido?

Lineamientos: Las normas les exigen a los emplea-dores informar al empleado que tiene conductas prohi-bidas por la normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU. sobre los recursos de evaluación y tratamiento disponibles, incluyendo los nombres, direcciones y números telefónicos de los SAP y sobre los programas de asesoramiento y tratamiento. En el caso de un empleador que ha despedido a su empleado, se consid-eraría que el empleador está en cumplimiento con las normas, en tanto y en cuanto le haya entregado una lista al empleado y haya garantizado que los SAP de la lista reúnan los requisitos de idoneidad necesarios. Este empleador no tiene ninguna otra obligación en rel-ación con este tema (por ej., no está obligado ni a facili-tar la derivación al SAP, ni a garantizar que el empleado reciba una evaluación del SAP, ni a pagar por la evaluación, ni a tratar de obtener o conservar la sinopsis de la evaluación del SAP)

Pregunta 5: ¿En qué diferirá el proceso de evalu-ación del SAP si el empleador despide al empleado en lugar de retenerlo ante la infracción de la norma?

Lineamientos: Luego de tener una conducta prohi-bida y antes de desempeñar tareas críticas para la seg-uridad en cualquiera de las industrias reguladas por el Ministerio de Transporte de los EE.UU., el empleado debe someterse a la evaluación de un SAP. Y en los casos en que se indique clínicamente la atención de un problema, el empleado debe recibir asistencia y demos-trar en una evaluación de seguimiento efectuada por un SAP que ha cumplido correctamente con las recomendaciones.

Existe la posibilidad de que el proceso del SAP se torne más complicado cuando el empleador no retiene al empleado. En esas circunstancias, probablemente el SAP no tendrá conexión con el empleador para quien trabajaba el empleado, ni tendrá acceso inmediato a la naturaleza exacta de la infracción de las normas. Además, puede suceder que el SAP deba retener la sinopsis de la evaluación y la recomendación de un informe de asistencia hasta que el empleado le solicite que reenvíe esa información a un nuevo empleador que desea que la persona desempeñe tareas críticas para la seguridad. En algunos casos, el SAP puede entregar la evaluación, la derivación a un profesional de trata-miento y la evaluación de seguimiento antes de que el empleado haya recibido una oferta

de empleo. Esta cir-cunstancia puede exigirle al SAP conservar los informes hasta que la persona le solicite que los reenvíe al nuevo empleador. Si el nuevo empleador tiene un SAP designado, ese SAP puede realizar la evaluación de seguimiento a pesar de que el SAP del empleado ya lo haya hecho. En otras palabras, un nuevo empleador puede determinar, como mejor lo considere, (por ej., solicitándole al futuro empleado que se someta a una evaluación de seguimiento con el SAP designado por el empleador) que el futuro empleado demostró un cor-recto cumplimiento con el tratamiento que se le recomendó,

Pregunta 6: ¿Las conferencias comunitarias y los grupos de autoayuda reúnen los requisitos exigidos para ser considerados como tratamiento y/ o educación?

Lineamientos: Los grupos de autoayuda y las confer-encias comunitarias cumplen con los requisitos para ser considerados educación pero no como tratamiento. Si bien los grupos de autoayuda como Alcohólicos Anónimos (AA) y Narcóticos Anónimos (NA) son esen-ciales para el proceso de recuperación de muchos empleados, estos esfuerzos no se consideran como pro-gramas de tratamiento en y de si mismos. Sin embargo, pueden servir como complementos vitales para respal-dar los esfuerzos de los programas de tratamiento. Los programas de AA y NA requieren un nivel de anoni-mato que hace imposible el informe del progreso de la persona y de los pronósticos de la recuperación. Si la persona lo autoriza, los auspiciantes de AA y NA pueden entregar informes del estado de asistencia al SAP. Por lo tanto, si una persona es derivada a uno de estos grupos o a una conferencia comunitaria como resultado de la evaluación del SAP, la asistencia del empleado, en los casos en que se puede validar inde-pendientemente, puede satisfacer la recomendación de educación del SAP, como también puede ser útil como medidor para determinar el cumplimiento adecuado con el programa de tratamiento, en los casos en que la evaluación del SAP recomiende educación y trata-miento.

Pregunta 7: ¿Puede un empleado que ha infringido las normas volver a desempeñar tareas críticas para la seguridad antes de ser evaluado por el SAP?

Lineamientos: El empleado tiene prohibido desem-peñar toda tarea crítica para la seguridad regulada por el Ministerio de Transporte de los EE.UU. hasta tanto no sea evaluado por el SAP. Se prohibe al empleador que permita al empleado desempeñar tareas críticas para la seguridad hasta tanto no se lo evalúe. Si la evaluación revela que el empleado necesita atención, el empleado debe recibir esa atención, ser evaluado por el SAP nuevamente (y se debe determinar que ha demos-trado un cumplimiento correcto con la recomendación), y debe aprobar una prueba de consumo de drogas y/ o consumo de alcohol de reincorporación a las tareas antes de desempeñar tareas críticas para la seguridad.

Pregunta 8: ¿Puede el empleador desconocer una recomendación de tratamiento por parte del SAP?

Lineamientos: No. Si se ha revelado que el empleado necesita atención, éste no puede retomar el desempeño de tareas críticas para la seguridad hasta tanto una evaluación de seguimiento del SAP determine que el empleado demostró un correcto cumplimiento con el tratamiento recomendado. Los empleadores que per-miten que un empleado retome el desempeño de tareas críticas para la seguridad, aún cuando el empleado no haya cumplido con la recomendación del SAP estarán infringiendo las normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU., y, por lo tanto, estarán sujetos a sanci-ones.

Pregunta 9: Un empleador ¿está obligado a hacer que el empleado retome el desempeño de tareas que compromete a la seguridad luego de que el SAP, en su evaluación de seguimiento, haya comprobado que el empleado cumplió correctamente con la recomendación de tratamiento?

Lineamientos: La demostración de que se ha cum-plido éxitosamente con el tratamiento prescripto y un resultado negativo en las pruebas de consumo de alcohol y/o drogas de reincorporación a las tareas no son garantía de empleo ni de reincorporación a un puesto con obligaciones críticas para la seguridad sino precondiciones que debe cumplir el empleado a fin de que un empleador lo considere para contratarlo o para retomar el desempeño de tareas críticas para la seguridad.

Pregunta 10: ¿Pueden los empleados ser sujetos a seguimiento por un SAP que es el que ha realizado la evaluación inicial?

Lineamientos: Si bien es preferible que ambas evalu-aciones sean realizadas por el mismo SAP, esto no sería realista en algunas situaciones. Por ejemplo, es posible que el SAP inicial ya no esté en la zona, o que ya no esté contratado por el empleador, o que no sea contrat-ado por el empleador para realizar el servicio. Además, existe la posibilidad de que el empleado se haya mudado de la zona a una nueva ubicación. En todos los casos la responsabilidad del empleador consiste en garantizar que tanto el SAP inicial como el de seguimiento reúnan los requisitos impuestos por las normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

Pregunta 11: ¿Quién es responsable de abonar al SAP los servicios prestados? ¿Quién es responsable de pagar las pruebas de seguimiento que recomendó el SAP?

Lineamientos: Las normas del Ministerio de Trans-porte de los EE.UU. no establecen la responsabilidad del pago de los servicios del SAP a ninguna parte en especial. El Ministerio de Transporte de los EE.UU. dejó las discusiones sobre el pago en manos de las políticas del empleador y de los convenios de trabajo. Por lo tanto, en algunos casos, esta cuestión forma parte de las negociaciones de los convenios colectivos de trabajo.

Algunos empleadores han contratado personal a fin de que preste servicios de SAP. Algunos empleados, especialmente aquellos a quienes se los despidió luego de una infracción, serán responsables del pago de los servicios del SAP: En todo caso, el SAP debe satisfacer las exigencias del empleador que decide asignar al empleado nuevamente a las tareas críticas para la seg-uridad. Las políticas de los empleadores deberían abor-dar el tema del pago.

En relación con las pruebas de seguimiento recomendadas por el SAP, cuando un empleador decide asignar al empleado nuevamente a tareas críticas para la seguridad, el empleador está determinando, esen-cialmente, que los costos asociados con la contratación y capacitación de un nuevo empleado superan los costos asociados con las pruebas de seguimiento para volver a asignar al mismo empleado. En todo caso, independi-entemente de que pague el empleador o el empleado, si el empleado retoma tareas críticas para la seguridad, el empleador debe garantizar que se realicen las pruebas de seguimiento, en cumplimiento con los requisitos vigentes. El empleador será responsable si no se sigue el plan de pruebas de seguimiento.

Pregunta 12: El SAP ¿puede ordenar que un empleado sea sometido a pruebas de consumo de alco-hol y drogas para la prueba de reincorporación a las tareas durante el programa de pruebas de seguimiento?

Lineamientos: Si el SAP determina que un empleado derivado por consumo indebido de alcohol también con-sume drogas, o que un empleado derivado por consumo de drogas también consume alcohol en forma indebida, el SAP puede requerirle que se le realicen pruebas para ambas sustancias. La decisión del SAP de realizar pruebas para ambos casos puede estar fundamentada en información reunida durante la evaluación inicial, los contactos de consulta del SAP con el programa de tratamiento, y/ o la información presentada durante la prueba de seguimiento.

Pregunta 13: ¿Es posible sustituir las pruebas alea-torias con las pruebas de seguimiento obligatorias?

Lineamientos: Las pruebas de seguimiento están directamente relacionadas con la infracción de normas y la posterior reincorporación al desempeño de tareas críticas para la seguridad. Las pruebas aleatorias son independientes de la infracción de las normas. Por lo tanto, ambos tipos de pruebas deben estar separados-no se puede reemplazar a uno por el otro ni tampoco se puede realizar uno en lugar de otro. Las pruebas de seguimiento deben ser inesperadas, no anunciadas y se deben realizar no menos de seis veces durante los prim-eros 12 meses luego de que el empleado retome las tar-eas críticas para la seguridad. Se podrán realizar pruebas de seguimiento durante un período de hasta 60 meses. Los empleados sujetos a pruebas de seguimiento continuarán estando sujetos al programa de pruebas aleatorias del empleador.

Pregunta 14: Si una empresa tiene varios emplea-dos en las pruebas de seguimiento ¿es posible ubicar a esos empleados en un grupo aleatorio de pruebas de seguimiento y seleccionarlos para pruebas de seguimiento en forma aleatoria?

Lineamientos: Las pruebas de seguimiento no se deben realizar en forma aleatoria. El programa de pruebas de seguimiento de un empleado debe ser individual y debe estar diseñado de modo tal de garantizar que se le realice el número de pruebas adecuado, según lo ordenó el SAP. Las pruebas aleatorias no son individ-uales ni pueden garantizar que se le realice el número adecuado de pruebas al empleado.

Pregunta 15: ¿Qué medidas se deben tomar si las pruebas de un empleado dan resultado positivo mien-tras se encuentra en el programa de pruebas de seguimiento?

Lineamientos: Los empleados que obtengan resulta-dos positivos mientras se encuentran en pruebas de seguimiento están sujetos a las mismas normas específicas de administración de funcionamiento del Ministe-rio de Transporte de los EE.UU. que se hubieran aplicado en caso de resultados positivos en la prueba inicial. Además, los empleados están sujetos a las políticas de los empleadores en relación con segundas infracciones a las normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

Pregunta 16: ¿Puede un SAP recomendar que se realicen seis pruebas de seguimiento en menos de seis meses y luego, se suspendan una vez que se realizaron las seis?

Lineamientos: Las pruebas de seguimiento se deben realizar como mínimo seis veces durante los primeros doce meses posteriores a la reincorporación del empleado al desempeño de tareas críticas para la segu-ridad. La intención de este requisito es que las pruebas estén diseminadas durante el período de 12 meses y no que estén agrupadas en un intervalo mas corto. Cuando el SAP considera que el empleado necesita que se le realicen pruebas en forma más frecuente durante los primeros meses con posterioridad a la reincorpo-ración al trabajo, puede recomendar más del mínimo de seis pruebas o puede ordenar al empleador que realice más de seis pruebas durante los primeros meses en lugar de realizarlas durante los últimos meses del año.

Pregunta 17: ¿Es posible aclarar la intención del Ministerio de Transporte de los EE.UU. en relación con la determinación del SAP de que una persona necesita educación?

Lineamientos: La decisión del SAP de que una per-sona necesita un programa de educación constituye una determinación clínica de que esa persona requiere atención para resolver problemas con el consumo inde-bido de alcohol y con el consumo de sustancias controla-das. Por lo tanto, se prohibe al SAP derivar a la persona a su propio consultorio para esta recomendación de educación, a menos que esté exento por las normas del Ministerio de Transporte de los EE.UU.

Pregunta 18: En circunstancias excepcionales es necesario derivar a la persona inmediatamente a inter-nación para recibir servicios por abuso de sustancias. ¿Puede un SAP brindar servicios de tratamiento directo o derivar a la persona a servicios brindados por un establecimiento de tratamiento al que ese SAP está afiliado, o debe el prestador de servicios de internación derivar la persona a otro prestador?

Lineamientos: Se prohibe a los SAP que deriven a un empleado a su propia práctica o a todo programa con el que estén económicamente relacionados. Las deriva-ciones de los SAP a programas de tratamiento no deben dar la impresión de que hay un conflicto de intereses. Sin embargo, no se prohibe al SAP que derive a un empleado a servicios de atención provistos por un organismo público, el empleador o persona bajo con-trato para brindar tratamiento en nombre del emplea-dor, la única fuente de tratamiento terapéutico apropiado según el programa de seguro de salud del empleado; o la única fuente terapéutica apropiada, razonablemente accesible para el empleado.

Pregunta 19: ¿Qué tipo de acuerdo para servicios de SAP sería aceptable en áreas geográficas en donde no se cuente con SAP idóneos con disponibilidad inmedi-ata?

Lineamientos: Se deberían entregar al conductor los nombres, direcciones y números telefónicos de los SAP más cercanos. Dado que la evaluación por parte de un SAP que reúne los requisitos exigidos excepcional-mente requiere más de una sesión de diagnóstico, no es irrazonable el requisito de una evaluación personal, aún cuando se deba realizar a cierta distancia del hogar del empleado.

Pregunta 20: ¿Se puede conservar a un empleado que obtiene un resultado de prueba positivo en un puesto que no implique conducir?

Lineamientos: Sí. Antes de que un empleado retome el desempeño de tareas críticas para la seguridad, se debe cumplir con los requisitos de §382.605.

Pregunta 21: ¿Están obligadas las empresas de autotransporte extranjeras a tener un programa de asistencia a los empleados?

Lineamientos: No. El programa de asistencia a los empleados era un elemento del programa original de pruebas de consumo de drogas de la FHWA, según 49 CRF Cap. 391, que fuera luego sustituido por 49 CRF Cap. 382.Todas las empresas de autotransporte, según las reglamentaciones de pruebas de consumo de drogas y consumo de alcohol del Cap. 382, deben derivar a los conductores que circulen dentro los EE.UU. e infrinjan las reglamentaciones de pruebas de consumo de drogas y consumo de alcohol de la FHWA, a un profesional especializado en abuso de sustancias.

Sección B — General

Pregunta 1: Si se recolecta una muestra de orina durante un año calendario dado (por ej., diciembre 30) y el MRO toma la determinación final el año calendario siguiente (por ej., enero 3) ¿para que año se considera que el resultado de prueba está completo?

Lineamientos: La Administración Federal de Auto-pistas considera que los resultados de pruebas están completos el año calendario en que el MRO toma la determinación final de los resultados de pruebas, inde-pendientemente de la fecha en que se recolectó la muestra.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpreta-ciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

Sección B — Prohibiciones

Pregunta 1: ¿El término “conocimiento efectivo” que se usa en las diversas prohibiciones dela sección B del Cap. 382 requiere observación directa por parte del supervisor o es más general?

Lineamientos: No se especifica la forma de cono-cimiento efectivo, sin embargo, puede resultar de la observación directa del empleado por parte del empleador, de empleador(es) anterior del conductor, la admisión del empleado de consumo de alcohol u otro hecho. (59 RF 7320, febrero 15, 1994)

Aspectos especiales — Responsabilidad del pago de las pruebas

Pregunta 1: ¿Quién es responsable de pagar las pruebas practicadas de acuerdo con el programa de pruebas de consumo de drogas y consumo de alcohol, el empleador o el conductor?

Lineamientos: El Cap. 382 nada dice acerca de la responsabilidad de pago las pruebas dispuestas por la norma. El empleador es responsable, en todo

momento, de garantizar el cumplimiento con la norma, independ-ientemente de quien pague las pruebas.

Aspectos especiales — Prestadores de servicios múltiples

Pregunta 1: ¿Puede un empleador contratar los ser-vicios de más de un MRO, BAT o SAP?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 2: El examinador médico realiza un exa-men físico al conductor (§391.43) e interviene en carác-ter de MRO para la prueba preocupacional de sustancias controladas del conductor. Pese a que el con-ductor está apto físicamente, el examinador médico se niega a emitir un certificado de examinador médico por-que el conductor obtuvo un resultado positivo en las pruebas de consumo de sustancias controladas. ¿Qué debería hacer el examinador médico cuando el mismo conductor, trabajando esta vez para un empleador dife-rente, regresa un poco después, está físicamente apto y obtiene un resultado negativo en las pruebas de sustan-cias controladas? ¿Qué debería revelar el examinador médico, si es que debe revelar algo, al segundo emplea-dor si se niega a emitir el certificado al conductor?
Lineamientos: El conductor puede estar físicamente no apto según §391.41(b)(12) si el examinador médico determina, basándose en otras pruebas además de las pruebas de consumo de drogas, incluyendo, pero no lim-itado a, el conocimiento del anterior resultado positivo, que el conductor continúa consumiendo drogas prohibi-das (Examen Médico §391.43; certificado de examen físico). Si el examinador médico así lo determina, no se puede emitir el certificado de examen médico. Si el examinador médico determina que el conductor no con-sume drogas prohibidas, se puede emitir el certificado de examinador médico. La FHWA no regula las comunicaciones entre un examinador médico y el empleador, salvo por el requer-imiento de notificación del MRO al empleador de los resultados de pruebas de consumo de sustancias con-troladas previstas por el Cap. 382 (Ver §382.407(a)). Si bien los examinadores médicos tienen la obligación de conservar el formulario de examen físico, los emplea-dores no tienen la misma obligación. Muchos emplea-dores eligen, sin embargo, contratar con los examinadores médicos la entrega de copias del “formu-lario extenso”. Las FMCSR dejan librada al examina-dor médico y al empleador la decisión a tomar si el examinador médico se niega a emitir un certificado de examinador médico o si pone a disposición del emplea-dor el formulario extenso para el empleador, que puede incluir notas sobre el consumo de alcohol y sustancias controladas.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpreta-ciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

Aspectos especiales — Examinadores médicos que actúan en carácter de MRO

Pregunta 1: Un examinador médico realiza un exa-men físico al conductor (§391.43) y también actúa como MRO para la prueba preocupacional de sustancias con-troladas del conductor. Si bien el conductor está física-mente apto, el examinador médico se niega a emitir un certificado de examinador médico porque el conductor obtuvo un resultado positivo en la prueba de sustancias controladas. ¿Qué debe hacer el examinador médico cuando el mismo conductor, trabajando esta vez para un empleador diferente, regresa un poco después, está físicamente apto y obtiene un resultado negativo en las pruebas de sustancias controladas? ¿Qué debe revelar el examinador médico, si es que debe revelar algo, al segundo empleador si se niega a emitir el certificado al conductor?
Lineamientos: El conductor puede estar físicamente no apto según §391.41(b) (12) si el examinador médico determina, basándose en otras pruebas, además de las pruebas de consumo de drogas, incluyendo, pero no lim-itado a, el conocimiento del anterior resultado positivo, que el conductor continúa consumiendo drogas prohibi-das (Examen médico §391.43*; certificado de examen físico*). Si el examinador médico así lo determina, no se puede emitir el certificado de examen médico. Si el examinador médico determina que el conductor no con-sume drogas prohibidas, se puede emitir el certificado de examinador médico. La FHWA no regula las comunicaciones entre un examinador médico y el empleador, salvo por el requeri-miento de notificación del MRO al empleador de los resultados de pruebas de consumo de sustancias con-troladas previstas por el Cap. 382 [ver §382.407(a)]. Si bien los examinadores médicos tienen la obligación de conservar el formulario de examen físico, los empleado-res no tienen la misma obligación. Muchos empleadores eligen, sin embargo, contratar con los examinadores médicos la entrega de copias del “formulario extenso”. Las FMCSR deja librada al examinador médico y al empleador la decisión a tomar si el examinador médico se niega a emitir un certificado de examinador médico o si pone a disposición del empleador el formulario extenso para el empleador, que puede incluir notas sobre el consumo de alcohol y sustancias controladas.

Aspectos especiales — Requisitos de pruebas bienales (periódicas)

Pregunta 1: ¿Puede un empleador realizar pruebas, además de las requeridas por el Ministerio de Trans-porte de los EE.UU. ?
Lineamientos: Un empleador puede realizar cual-quier prueba, siempre y cuando sea coherente con las leyes y acuerdos aplicables y no sea presentada como una prueba del Ministerio de Transporte de los EE.UU.
Pregunta 2: El Cap. 382 ¿requiere que el conductor de un CMV lleve consigo una prueba de cumplimiento con las disposiciones aplicables del Cap. 382 y el 40?
Lineamientos: No. Las pruebas de consumo de dro-gas y consumo de alcohol son responsabilidad de los empleadores, y por lo tanto es el empleador quien debe conservar la prueba de cumplimiento El único certifi-cado que debe poseer el conductor mientras circule en un CMV es el certificado de examinador médico que requieren las disposiciones de §391.41(a), y, si se aplica, una eximición de ciertos defectos físicos emitidas de acuerdo con lo dispuesto por §391.49.

Cap. 383 — Normas para la CDL; Requisitos y sanciones

Artículos interpretados

383.3 Campo de aplicación.
383.5 Definiciones
383.21 Número de licencias de conductor
383.23 Licencia de conductor comercial (CDL)
383.31 Notificación de condenas por infracciones de conductores
383.33 Notificación de suspensiones de licencias de conductor
383.37 Responsabilidades del empleador

383.51 Inhabilitación de conductores

-Preguntas generales-
383.51 Inhabilitación de conductores

-Preguntas sobre el alcohol-
383.71 Procedimientos de solicitudes de conductores
383.73 Procedimientos estatales
383.75 Pruebas por terceros
383.77 Sustitutos de pruebas de habilidades de manejo
383.91 Grupos de vehículos
383.93 Aprobaciones específicas
383.95 Restricciones de frenos neumáticos
383.131 Procedimientos de pruebas.
383.133 Métodos de pruebas
383.153 Información sobre el documento y la solicitud
Aspectos especiales - Ómnibus y CDL
Aspectos especiales - Reciprocidad entre estados

Campo de Aplicación de las disposiciones de §382.3
Pregunta 1: ¿Se requiere que los conductores de ómnibus escolares y de iglesias obtengan una CDL? *Lineamientos:* Sí, si conducen vehículos diseñados para transportar 16 personas o más.
Pregunta 2: Los mecánicos, ayudantes de taller mecánico y otros conductores ocasionales necesitan una CDL si están conduciendo un CMV o si solamente prue-ban el vehículo?
Lineamientos: Sí, si se conduce o prueba el vehículo en una autopista pública. ***Pregunta 3:*** El Cap. 383 ¿se aplica a conductores de vehículos recreativos? *Lineamientos:* No, si el vehículo se usa, estricta-mente, para fines no comerciales. ***Pregunta 4:*** El Cap. 383 ¿se aplica a conductores de vehículos que usan "flotas de camionetas"? *Lineamientos:* Sí, si han sido diseñadas para trans-portar 16 personas o más.
Pregunta 5: ¿Puede una persona conducir un CMV sólo en propiedad privada, no abierta al público, sin una CDL?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 6: El equipo de construcción todo terreno a motor, ¿cumple con las definiciones de "vehículo auto-motor" y "vehículo automotor comercial" previstas por §§383.5 y 390.5?
Lineamientos: No. El equipo de construcción motor-izado, todo terreno, está fuera del alcance de estas definiciones: (1) Cuando se lo conduce en terrenos de obra en construcción; y (2) cuando se lo conduce en una vía pública no restringida para el público, siempre y cuando el equipo no se utilice con fines de transporte. Conducir ese equipo en forma ocasional en una vía pública para llegar o salir del terreno de una obra en construcción no implica perseguir un fin de transporte. Dado que el equipo de construcción no ha sido diseñado para ser conducido en el tráfico, debería circular acom-pañado por vehículos de escolta, o separado del resto del tráfico de algún otra forma. Este equipo puede estar sujeto, asimismo, a requisitos de autorizaciones locales o estatales, independientemente de los vehículos de escolta, marcas especiales, hora del día, día de la sem-ana, y/ o ruta específica.
Pregunta 7: ¿Qué tipos de equipos se incluyen en la categoría de equipos de construcción motorizados todo terreno?
Lineamientos: La definición de equipos de construc-ción todo terreno a motor se interpreta en forma restringida y limitada a los equipos que por su diseño y función no están preparados para ser usados, ni deben ser usados, en vías públicas con fines de transporte. Ejemplos de esos equipos incluyen traillas, retroexca-vadoras, motoniveladoras, compactadoras, tractores, zanjadoras, topadoras frontales y grúas de manten-imiento de vías férreas.
Pregunta 8: Los operadores de grúas y vehículos motorizados que se utilizan para bombear hormigón en el terreno de una obra en construcción ¿tienen que cumplir con los requisitos de pruebas y licencias del programa de la CDL?
Lineamientos: Sí, dado que esos vehículos fueron dis-eñados para circular en autopistas públicas y, por lo tanto, no reúnen los requisitos para ser considerados equipos de construcción motorizados todo terreno. El hecho de que estos vehículos sólo circulen distancias limitadas, a velocidades inferiores a las normales para autopistas y/ o incidentales a su función primaria, no exime a los operadores de los requisitos impuestos por la CDL.
Pregunta 9: ¿Pueden los Estados exigirles a las per-sonas que conducen vehículos recreativos u otros CMV usados por miembros de la familia para fines no comer-ciales que obtengan una CDL?
Lineamientos: Sí. Los Estados pueden extender los requisitos de la CDL a vehículos recreativos.
Pregunta 10: Los conductores ya sea de un camión con acoplado o de un camión convencional convertidos en una oficina móvil ¿necesitan una CDL?
Lineamientos: Sí, si el vehículo cumple con la definición de un CMV.
Pregunta 11: Los inspectores estatales de automo-tores que conducen camiones y ómnibus con escasa fre-cuencia y para distancias cortas como parte de su trabajo ¿tienen que obtener una CDL?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 12: Los trabajadores de un estado, condado y municipio que conducen un CMV ¿deben obtener una CDL?
Lineamientos: Sí, a menos que el Estado los exima en virtud de la excepción de equipos de emergencia y de bomberos dispuesta en §383.3(d).
Pregunta 13: Las reglamemntaciones ¿requieren que la persona que conduce un ómnibus escolar vacío del fabricante al distribuidor local obtenga una CDL?
Lineamientos: Sí. Todo conductor de un ómnibus que haya sido diseñado para transportar 16 personas o más, o que tenga una GVWR de 26.000 libras o supe-rior debe obtener una CDL de la clase aplicable con endoso para transporte de pasajeros.
Pregunta 14: Los empleados de un organismo gubernamental que conducen vehículos de respuesta a emergencias que transportan materiales peligrosos (HM) en cantidades que requieren señalización, ¿están sujetos a las reglamentaciones de la CDL?
Lineamientos: No, siempre y cuando el vehículo no cubra los umbrales de peso/configuración para los Gru-pos A o B (en §383.91). Sin embargo, según la Ley Uni-forme de Seguridad en el Transporte de Materiales Peligrosos (HMTUSA) de 1990, cuando un organismo del gobierno federal, estatal o local "ofrece HM para transportar en el comercio o transporta HM persigu-iendo un fin comercial", sus vehículos están sujetos a los requisitos de señalización del Cap. 172 de la sección F. Los vehículos controlados y conducidos por represen-tantes de organismos gubernamentales en el desem-peño de funciones gubernamentales,

por lo general, no están sujetos a requisitos de señalización, dado que las actividades gubernamentales no persiguen fines com-erciales. Teniendo en cuenta lo anterior, aquellos que responden a emergencias policiales locales conduciendo un vehículo con una calificación de peso de vehículo bruto nominal o combinación inferior a 26.001 libras no necesitan una CDL, de acuerdo con las normas fed-erales mínimas, al transportar HM en el desempeño de las funciones del organismo. Los conductores deberían verificar con el organismo de emisión de licencias del Estado a fin de determinar qué clase de licencia requer-irá el Estado para conducir vehículos.

Pregunta 15: Los empleados de tránsito público, conocidos como "playeros,"que mantienen y estacionan ómnibus de tránsito en propiedades del sistema de tránsito, ¿están sujetos a los requisitos de la CDL?

Lineamientos: No, a menos que circulen por vías públicas.

Pregunta 16: Las embarcaciones anfibias de desem-barco no militares que se utilizan en el agua, pero oca-sionalmente en una autopista pública ¿son CMV?

Lineamientos: Sí, si han sido diseñadas para trans-portar 16 personas o más.

Pregunta 17: Los alumnos que recibirán capacit-ación para ser conductores de automotores ¿están suje-tos a pruebas de consumo de alcohol y drogas? ¿Se les requiere que obtengan una CDL a fin de conducir los vehículos de capacitación que provee la escuela?

Lineamientos: Sí. Las disposiciones de §382.107 incluyen las siguientes definiciones:

Empleador significa toda persona (incluyendo los EE.UU., un estado, el Distrito de Columbia o una sub-división política de un estado) que posee o alquila un CMV o asigna personas para que conduzcan ese vehículo. El término empleador incluye los agentes, funcionarios y representantes del empleador.

Conductor define a todas las personas que conducen un CMV. * * *

Las escuelas de manejo para conductores de cami-ones y ómnibus entran en la definición de un emplea-dor, dado que son propietarios, o alquilan CMV y se los asignan a alumnos para que los conduzcan en los momentos correspondientes de su capacitación. Del mismo modo, los alumnos que efectivamente conducen CMV durante el curso de su capacitación reúnen los requisitos para ser considerados conductores.

Las reglamentaciones de la CDL establecen que "ninguna persona deberá conducir" un CMV antes de aprobar las pruebas escritas y de manejo requeridas para ese vehículo (383.23(a)(1)). Básicamente todos los vehículos que se utilizan para fines de capacitación entran en la definición de CMV, y, por lo tanto, los estu-diantes de conductores deben obtener una CDL.

Pregunta 18: ¿Pueden los Estados eximir a las empresas de autotransporte que funcionan íntegra-mente en el comercio intraestatal de las HMR fed-erales, eximiendo de ese modo de los requisitos de la CDL al conductor de un vehículo no señalizado con una GVWR inferior a 26.001 libras?

Lineamientos: Las HMR se aplican a las empresas de autotransporte que funcionen en el comercio intraestatal, únicamente si transportan residuos peli-grosos, sustancias peligrosas, líquidos criogénicos inflamables en tanques portátiles y tanques de carga y contaminantes marinos (tal como se definen esos térmi-nos en las HMR) (Ver 49 CRF 171. 1 (a) (3)). Las empre-sas de transporte que transportan otro tipo de carga no tienen la obligación de utilizar señalizaciones de mate-riales peligrosos, aún cuando la carga reúna los requisi-tos impuestos por las HMR para ser considerada como peligrosa. A menos que los vehículos utilizados por tales empresas de autotransporte tuvieran una GVWR de 26.001 o superior, no cumplirían con la prueba de señalización o de GVWR, según la definición jurisdic-cional de un CMV (§383.5), y el conductor quedaría exento de los requisitos de la CDL.

Sin embargo, si el Estado ha adoptado las HMR, o los requisitos de señalización de 49 CRF Cap. 172, como reglamentaciones aplicables al comercio intraestatal, entonces los conductores de todos los vehículos que deben usar señalizaciones deben, asi-mismo, poseer una CDL.

Si el Estado promulga sus propias normas para la reglamentación de HM en el comercio intraestatal en lugar de adoptar las HMR, y esas normas son aproba-das por la FHWA en virtud de 49 CRF 355.21(c)(3) y el párrafo 3(d) de las Pautas de Tolerancia (49 CRF Cap. 350, apéndice C), los conductores de los vehículos con GVWR inferiores a 26.001 libras, que transportan esos materiales en el comercio intraestatal deben obtener una CDL sólo si la ley del Estado requiere el uso de señalizaciones.

Pregunta 19: Un conductor civil de CMV, según se define en §383.5, que conduce únicamente dentro de un establecimiento militar abierto al tránsito público, ¿debe tener CDL?

Lineamientos: Sí. La exigencia de la CDL se aplica a todas las personas que conducen un CMV en el comer-cio interestatal, exterior o intraestatal. Conducir un CMV en una ruta, calle, camino o sendero que esté abi-erto a tránsito público, a pesar de que pueda ser propiedad privada o que esté sujeto a control militar, es prueba *prima facie* de circulación comercial.

Pregunta 20: La FHWA ¿incluye el equipo militar motorizado todo terreno del Sistema de Transporte de Cargas Espaciales (SCTS), en las definiciones de "vehículo automotor" y "vehículo automotor comercial", tal como se utiliza en §383.5?

Lineamientos: No. Si bien el SCTS tiene aspectos vehiculares (está propulsado mecánicamente sobre rue-das), el SCTS es, obviamente, incompatible con el trá-fico de las autopistas, sólo se encuentra en ubicaciones adyacentes a bases militares en California y Florida y es conducido por técnicos capacitados. El SCTS es transferido desde y hacia el lugar de su producción y al sitio de lanzamiento "conduciendo" esos "vehículos" por cortas distancias en autopistas públicas a velocidades de 8 Km por hora o inferiores. Esto es sólo incidental a sus funciones principales; el SCTS no ha sido diseñado para circular en el tránsito y su manejo mecánico por lo general requiere una serie de conocimientos y capacidades diferentes. En la mayoría de los casos, los SCTS deben ser especialmente marcados, escoltados y atendidos por varios observadores.

Pregunta 21: Los policías que conducen ómnibus y camionetas diseñados para transportar 16 personas o más, y utilizados para transportar policías durante manifestaciones y otras actividades de control de mul-titudes ¿deben tener una CDL?

Lineamientos: Sí. La Ley de Seguridad del Vehículo Automotor Comercial (CMVSA) se aplica a toda per-sona que conduce un CMV, incluyendo empleados de gobiernos federales, estatales y locales. Las actividades de control de multitudes no cumplen con las condi-ciones para obtener las exenciones previstas en §383.3(d) para conductores de vehículos de emergencia y de control de incendios

Pregunta 22: ¿Se puede considerar al combustible como "suministro agrícola" según el uso que se le da en §383.3(d) (1)?

Lineamientos: Sí. La decisión de otorgar una exen-ción queda a discreción de cada estado.

Pregunta 23: El transporte de módulos de semillas de algodón desde los campos de algodón a las plantas de desmote mediante un vehículo de transporte de módulos ¿se considera una actividad usual de la cosecha que puede incluirse en la exención de las Industrias de Servicios Relacionados con la Actividad Agrícola (FRSI) (§383.3(f))?

Lineamientos: Sí. El transporte de módulos de semi-llas de algodón desde el campo a la planta de desmote, puede, a discreción del estado, considerarse como una actividad usual de la cosecha y por lo tanto, cumple con los requisitos exigidos para otorgar la exención de FRSI. Sin embargo, las operaciones de desmote del algodón como industria y, específicamente, el trans-porte del algodón desde la planta de desmote no son actividades que cumplan con los requisitos exigidos por la exención FRSI, porque esas actividades no se con-sideran elementos correspondientes a las actividades usuales de la cosecha.

Pregunta 24: La enmienda a la CMVSA introdu-cida por la Ley de Empresas de Autotransporte de 1991 ¿exime de los requisitos de la CDL a todas las activ-idades usuales de la cosecha o sólo al funcionamiento de las cosechadoras?

Lineamientos: El artículo 4010 de la Ley de Empre-sas de Autotransporte de 1991 (Libro IV de Pub. L. 102-240, 105 Stat 1914, 2156, diciembre 18, 1991) mod-ifica la definición de "vehículo automotor" en 49 Cód. de EE.UU. 31301(11) al excluir de la definición a "la maquinaria agrícola usual de cosechas". El informe de la conferencia clarifica la intención de la exclusión al establecer: "Las [disposiciones] sustitutas eliminan de la ley a la maquinaria agrícola usual de las cosechas La CMVSA de 1986 no se aplica a los operadores de esa maquinaria. Sin embargo, un estado puede imponer el requisito de una licencia de conducir comercial, si así lo desea. El cambio no se aplica a los vehículos utilizados para transportar esta maquinaria" (Cámara de Repre-sentantes. Informe de la Conferencia No. 404, 102º. Período de sesiones legislativas, 1º Sesión. 449 (1991)).
Por lo tanto, la intención del poder legislativo fue eximir a los operadores de cosechadoras y otros equipos utilizados para cortar granos, y, no a los operadores de camiones, tractores, remolques, semi- remolques u otro CMV.

Pregunta 25: ¿Puede un estado (1) requerirle al solicitante de una exención agrícola de CDL (§383.3(d)) que reciba capacitación en HM como una condición para que se le otorgue la exención y (2) reducir la dis-posición de 240 Km de la exención a 80 Km si el con-ductor está transportando HM?

Lineamientos: Sí. La exención agrícola federal es permisiva, no obligatoria.

Pregunta 26: El personal militar en servicio activo, que no esté usando uniforme militar, ¿reúne las condicio-nes exigidas para una exención de los requisitos de la CDL si los CMV son camiones de alquiler u ómnibus alquilados de la Administración de Servicios Generales?

Lineamientos: Sí. Los conductores en cuestión no necesitan usar uniformes militares para reunir las condiciones impuestas para las exenciones, en tanto y en cuanto estén en servicio activo. Con respecto a los vehículos, pueden ser de propiedad de, o usados por, el Ministerio de Defensa.

Pregunta 27: Los cosechadores habituales, que plantan árboles para forestadores ¿reúnen las condi-ciones para ser considerados "cosechadores habituales" a los fines de la exención FRSI de los requisitos selec-cionados para la CDL?

Lineamientos: Si el Estado considera que una empresa que planta árboles para forestadores realiza una actividad habitual de la cosecha, entonces, sus empleados podrían reunir las condiciones exigidas para las CDL con restricciones de FRSI, sujetas a condi-ciones más estrictas y limitaciones de la disposición de exención prevista en §383.3(f).

Pregunta 28: ¿Puede un agricultor que cumple con todas las condiciones para una exención agrícola ser eximido de los requisitos de la CDL al transportar pro-ductos agrícolas de otro agricultor, sin un contrato por escrito?

Lineamientos: Si el agricultor transporta productos de otro agricultor y recibe un pago por hacerlo, actúa como un empresa de autotransporte por contrato, y no cumple con las condiciones para una exención agrícola. La existencia de un contrato, escrito o verbal, no es rel-evante a a los fines las disposiciones sobre exención de la CDL.

Pregunta 29: ¿Puede un estado eximir a los conduc-tores de vehículos automotores comerciales empleados por las sociedades de personas, por acciones o asocia-ciones que realizan actividades agrícolas de los requisi-tos de la CDL en virtud de la exención agrícola (49 CRF 383.3(d)), o esa exención está disponible, únicamente, para conductores empleados por un establecimiento agrícola familiar?

Lineamientos: El objetivo de la exención agrícola era aliviar a los establecimientos agrícolas familiares (53 FR 37313, septiembre 26, 1988) Las condiciones de la exención fueron establecidas con el fin de garantizar que esa exención se focalice en este tipo de operación agrícola. Sin embargo, las disposiciones de §390.5 definen como "agricultor" a toda persona que maneja un establecimiento agrícola, o que participa en forma directa en el cultivo de la tierra, en cosechas o en activ-idades ganaderas que (a) son propiedad de esa persona; o (b) están bajo el control directo de esa persona. " Dado que las sociedades de personas, de acciones y asocia-ciones que se dedican a la actividad agrícola son "perso-nas de existencia ideal", los Estados pueden eximir de los requisitos de la CDL a los conductores que trabajan para esas organizaciones, siempre y cuando puedan cumplir con los límites estrictos impuestos por las condiciones para la exención.

Pregunta 30: ¿Puede un estado eximir a los conduc-tores de automotores comerciales empleados por las cooperativas agrícolas de los requisitos de la CDL según la exención agrícola (§383(d))?

Lineamientos: No, la exención abarca, únicamente, a los operadores de vehículos agrícolas conducidos y con-trolados por los "agricultores", tal como se define en §390.5 La exención no se extiende a las actividades auxiliares, tales como cooperativas, que proveen a sus miembros servicios relacionados con la agricultura. Tal como lo estableció la notificación de exención (53 RF 37313, septiembre 26, 1998), "la exención no estaría disponible para los conductores de vehículos agrícolas que conducen largas distancias, conducen persiguiendo fines comerciales, o conducen bajo contrato o en alquiler para cooperativas u otros grupos agrícolas. Esos conductores conducen como forma de ganarse la vida y no sólo en actividades auxiliares de la agricul-tura"

Pregunta 31: Una persona que siembra panes de césped como actividad comercial ¿se la considera agri-cultor reuniendo por lo tanto las condiciones exigidas para la exención agrícola?

Lineamientos: Sí, una persona que siembra panes de césped reúne las condiciones exigidas para la exención agrícola, siempre y cuando el Estado que otorga la licencias reconozca que la siembra de panes de césped es una actividad agrícola.

****Pregunta 32:*** Las reglamentaciones ¿requieren que una persona que conduce un ómnibus escolar vacío del fabricante al distribuidor local obtenga una CDL?

Lineamientos: Sí. Todo conductor de ómnibus dis-eñados para transportar 16 pasajeros o más, o con una GVWR de 11.794 kilogramos (26.001 libras) debe obtener una CDL para la clase aplicable. Sin embargo, no se requiere autorización para transportar pasajeros.

****Pregunta 33:*** El conductor de un vehículo cisterna vacío que va del fabricante al distribuidor local o al comprador ¿debe contar con endoso para vehículo cis-terna en su CDL?

Lineamientos: Sí. Uno de los objetivos principales del programa de la CDL consiste en garantizar que los conductores reúnan las condiciones exigidas para con-ducir, en forma segura, el tipo de vehículo que van a conducir. A fin de lograr este objetivo, las Reglamenta-ciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR) requieren que los conduc-tores aprueben una prueba de conocimientos y habil-idades para el grupo de CMV que tienen intenciones de conducir. Además de este requisito, si los conductores conducirán acoplados dobles/triples, un vehículo cis-terna o un CMV usado para transportar pasajeros, deben obtener, asimismo, el endoso correspondiente en su CDL En la sección G del Cap. 383 de las FMCSR se pueden encontrar las distintas aprobaciones y los req-uisitos específicos para las pruebas de conocimiento y habilidades con los que debe cumplir el solicitante para obtener una CDL.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

Definiciones del §383.5

Pregunta 1: a. "Diseñado para transportar" tal como se usa en la definición de un CMV según las dis-posiciones de §383.5 ¿significa el diseño original o el diseño actual cuando se extrae una serie de asientos?

b. Si se extraen todos los asientos de un vehículo dis-eñado originalmente para transportar sólo pasajeros, excepto el del conductor, para convertirlo en un vehículo de carga, ¿ese vehículo cumple con la definición de un CMV según las disposiciones de §383.5?

Lineamientos: a. “Diseñado para transportar” se refi-ere al diseño original. La extracción de asientos no cambia el concepto de diseño del CMV.
b. No, a menos que este vehículo modificado tenga una GVWR superior a 26.000 libras, o que se utilice para transportar HM señalizados.
Pregunta 2: Los contenedores colapsables recubier-tos de goma o “bolsas” unidos al remolque, ¿son consid-erados vehículos tanque requiriendo, de ese modo, que los operadores obtengan una CDL con un endoso para vehículo cisterna?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 3: Si falta la placa de la GVWR y/ o número VIN de un vehículo pero su peso bruto real es 26.001 libras o superior, ¿puede un funcionario de aplicación de la ley usar este último en lugar de la GVWR a fin de determinar si se aplica el Cap. 383?
Lineamientos: Sí. La única razón aparente para extraer la placa de la GVWR o del número VIN del fabri-cante parecería ser la de imposibilitar a los funcionarios de aplicación de leyes viales determinar si se aplica el Cap. 383, que tiene un límite de GVWR de 26.001 libras. A fin de frustrar la evasión deliberada de las reglamen-taciones de seguridad, un funcionario puede, por lo tanto, suponer que el vehículo que no tiene la placa de la GVWR y/ o número VIN del fabricante tiene una GVWR de 26.001 libras o superior si: (1) Su tamaño y configura-ción se asocian, por lo general, con vehículos que tienen una GVWR de 26.001 libras o superior; (2) Tiene un peso bruto real de 26.001 libras o superior.
La empresa de autotransporte o el conductor puede refutar esa suposición entregando al funcionario de aplicación la placa de la GVWR, el número VIN y otra información de confiabilidad similar, que demuestre, o permita que el funcionario determine, que la GVWR del vehículo es inferior al límite de peso jurisdiccional.
Pregunta 4: Si a un vehículo con una GVWR de fábrica inferior a 26.001 libras ha sido estructural-mente modificado para transportar una carga más pesada, ¿puede el funcionario de aplicación usar el mayor peso bruto real del vehículo, en lugar de la GVWR, a fin de determinar la aplicación del Cap. 383?
Lineamientos: Sí. La intención de la empresa de autotransporte de aumentar la calificación del peso se puede observar en las modificaciones estructurales. Cuando se utiliza el vehículo para desempeñar funci-ones normalmente desempeñadas por un vehículo con una GVWR superior, las disposiciones de §390.33 les permiten a los funcionarios de aplicación considerar el peso bruto real como la GVWR del vehículo modificado.
Pregunta 5: Cuando un organismo estatal firma un contrato con particulares para la prestación de servi-cios que incluyen la conducción de un CMV ¿a quién se considera empleador al organismo estatal o al contrat-ista?
Lineamientos: Si el contratista emplea a personas y les asigna y controla sus tareas de conducción, se con-sidera que el empleador es el contratista. Si es el organismo estatal el que asigna y controla las tareas de conducción, entonces, el organismo estatal es el emple-ador a los fines del Cap. 383.
Pregunta 6: Un conductor conduce un tractor con una GVWR de exactamente 26.000 libras arrastrando un remolque con una GVWR de exactamente 10.000 libras para una GCWR de 36.000 libras. No transporta ni HM ni pasajeros. ¿Se considera al vehículo un CMV y necesita el conductor una CDL?
Lineamientos: La respuesta a ambas preguntas es no. Si bien el vehículo tiene una GCWR de 36.000 libras, no es un CMV en virtud de ninguna de las partes de la definición de ese término contenida en §383.5, y por lo tanto no se requiere una CDL a nivel federal.
Pregunta 7: ¿Incluye la definición de “vehículo automotor comercial” según §383.5 de los requisitos de la CDL a los vehículos para barrido de playas de estacionamiento y/o vía pública.
Lineamientos: Si la GVWR del vehículo para barrido de playas de estacionamiento o la vía pública es de 26.001 libras o superior, es un CMV según las reglamentaciones para la obtención de una CDL.
Pregunta 8: ¿Se les requiere a los empleados de gobiernos federales, estatales o locales que operan un CMV según se define en §383.5, incluyendo un vehículo de emergencias médicas, obtener una CDL? Si así fuera, ¿por qué se considera que esos conductores desempeñan “actividades comerciales”?
Lineamientos: Por lo general se requiere que los empleados gubernamentales que conducen CMV obten-gan una CDL. Sin embargo, los conductores de equipos de emergencias de bomberos y otros relacionados pueden estar exentos de los requisitos de la CDL [53 RF 37313, septiembre 26, 1988], a discreción del estado. Los conductores de grandes vehículos de trans-porte de equipos de salvamento para casos de emergen-cias médicas de las municipalidades, reunirían, a discreción del estado, los requisitos impuestos para la exención.
Los empleados gubernamentales que conducen CMV se desempeñan en el marco de “actividades comer-ciales”, según se define en §383.5, dado que desempeñan tareas que afectan el comercio, el tránsito o el transporte interestatal. Prácticamente todos los CMV gubernamentales se usan, en forma directa o indirecta, para facilitar o promover ese comercio, tránsito o trans-porte.
Pregunta 9: La definición de CMV de pasajeros es un vehículo “diseñado para transportar” más de 15 pasajeros, incluyendo al conductor. ¿Incluye pasajeros de pie en el caso de que el vehículo haya sido específica-mente diseñado para transportar personas paradas?
Lineamientos: No. “Diseñado para transportar” se refiere, únicamente, al número de asientos designados; no incluye áreas adecuadas, o inclusive diseñadas para pasajeros que viajen parados.
Pregunta 10: ¿Qué se entiende por “vía pública”?
Lineamientos: Una vía pública es toda vía bajo la jurisdicción de un organismo público y abierta al trán-sito público, o toda vía en una propiedad privada que esté abierta al tránsito público.
****Pregunta 11:*** Los conductores de motoniveladoras o traillas¿deben obtener una CDL y estar sujetos a pruebas de consumo de sustancias controladas y consumo de alcohol si conducen el equipo en vías públicas para desempeñar tareas tales como remoción de hojas o de nieve?
Si así fuera, ¿los Estados que eximen a esas activ-idades de los requisitos de sus leyes de CDL están sujeto a sanciones según 49 CRF Cap. 384?
Lineamientos: No.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§383.21 Número de licencias de conductor

Pregunta 1: ¿Existen circunstancias en las cuales los conductores de un CMV según se define en §383.5 tiene autorización para tener más de una licencia de conducir?
Lineamientos: Sí. El receptor de una nueva licencia de conducir puede poseer mas de una licencia de con-ducir durante 10 días a partir de la fecha en que se le emite la licencia.
Pregunta 2: ¿Se requiere que una persona de Puerto Rico renuncie a su licencia de conducir a fin de obtener una CDL de no residente?
Lineamientos: Dado que Puerto Rico y los territorios de los EE.UU. no figuran en la definición de Estado del artículo 12016 de la CMVSA (49 Cód. de EE. UU. §31301(13)), se los debe considerar países extranjeros a los fines de los requisitos de la CDL. Según el Cap. 383, no se requiere que una persona con domicilio en un país extranjero renuncie a su licencia extranjera a fin de obtener una CDL de no residente. Existen dos razones para permitir esta doble licencia a una persona con domicilio en Puerto Rico: (a) No hay tratados de reci-procidad con Puerto Rico que reconozcan sus normas de pruebas de CMV y de licencias como equivalentes a las normas del Cap. 383 y, (b) la CDL de no residente no puede ser reconocida como licencia válida para con-ducir en Puerto

Rico.

§383.23 Licencia de conductor comercial

Pregunta 1: ¿Pueden las personas que poseen un permiso de aprendiz de CMV seguir conservando la licencia de conducir básica de un estado sin infringir la norma de una licencia única?
Lineamientos: Sí, dado que el permiso de aprendiz no es una licencia.
Pregunta 2: Los requisitos de los Estados en rel-ación con los permisos de aprendiz de CMV dispuestos en §383.23 son ambiguos. Por ejemplo, si el permiso de aprendiz de CMV se "considera una CDL válida" con fines educativos, ¿debe el Estado registrar la emisión de permisos de aprendiz como una operación del CDLIS?
Lineamientos: No existe, en la actualidad, ese requi-sito.
Pregunta 3: ¿Se requiere una CDL para la circu-lación de CMV exclusivamente en lugares a los que el público no tiene acceso, tales como pistas de carreteo de aeropuertos u otras áreas restringidas al público?
Lineamientos: No. Las reglamentaciones de la FHWA no le exigirían a un conductor de CMV obtener una CDL en esas circunstancias. Las normas federales son estándares mínimos, y las leyes estatales pueden requerir una CDL para operaciones no cubiertas por el artículo 383.
Pregunta 4: El titular de un permiso de aprendiz comercial (CLP) debe "estar acompañado por una per-sona con una CDL válida." ¿Qué significa "acom-pañado"?
Lineamientos: El titular de una CDL válida debe estar físicamente presente en el asiento delantero, al lado del titular de un CLP, el que debe estar bajo su directa observación y supervisión. El titular de una CDL debe tener la clase de CDL y aprobación(es) espe-cíficas correspondientes a la conducción de un CMV.
Pregunta 5: ¿Puede un conductor extranjero con una visa temporaria de trabajo obtener una CDL para conducir un CMV en los EE.UU. ?
Lineamientos: Los conductores extranjeros con visa temporaria de trabajo pueden obtener una CDL de no residente si tienen domicilio legal en una jurisdicción extranjera que no realiza pruebas a conductores ni emite licencias comerciales según normas equivalentes a las de las secciones F, G y H del Cap. 383 (Ver Artículo 383.23(b)). Sin embargo, los conductores de Canadá y México con visas temporarias de trabajo no reúnen las condiciones impuestas para la emisión de CDL de no residentes porque la FMCSA determinó que las licencias comerciales que emiten las provincias y territorios canadienses, y los EE.UU. de México están de acuerdo con los estándares que establecen nuestras normas. Por lo tanto, todos los conductores mejicanos y canadienses deben contar con las licencias adecuadas emitidas por sus propios países. Por último, los conduc-tores extranjeros que se encuentran en este país con una visa temporaria de trabajo no pueden obtener una CDL de residente dado que no tiene "domicilio legal" en un estado de los EE.UU., tal como se define en el Cap. 383.5 ("estado de domicilio legal").
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§383.31 Notificación de condenas por infrac-ciones de conductores

Pregunta 1: ¿Tiene el conductor de un CMV (tal como se define en §383.5), que posee una CDL, la obli-gación de notificar a su actual empleador de la existen-cia de una condena por infracción de una ley de tránsito estatal o local (de no estacionamiento) en cualquier tipo de vehículo, según lo dispuesto en §383.31(b), a pesar de que esa condena se encuentra bajo apelación?
Lineamientos: Sí. Una apelación no revoca ni anula una condena, ni suspende los requisitos de notificación de §383.31 El conductor debe notificar a su empleador dentro de los 30 días de la fecha de la condena.

§383.33 Notificación de suspensiones de licencias de conductor

Pregunta 1: Cuando un conductor (a) recibe una Orden Administrativa de Suspensión debido a presen-cia de alcohol en exceso del límite legal, con notificación de que esa suspensión no será efectiva hasta 45 días posteriores a la notificación o luego de una audiencia administrativa, y (b) luego se celebra una audiencia, que en efecto suspende la licencia, ¿cuál es la fecha efectiva de suspensión a los fines de la notificación al empleador en virtud de §383.33?
Lineamientos: La fecha efectiva de suspensión a los fines de la notificación es el día en que el empleado recibió la notificación de la suspensión.

§383.37 Responsabilidades del empleador

Pregunta 1: Lo dispuesto en §383.37(a) no permite que los empleadores contraten a sabiendas conductores a quienes les hayan suspendido, revocado o cancelado la licencia. Las empresas de autotransporte ¿tienen flexibilidad en las medidas resultantes: despido, sus-pensión, uso autorizado de vacaciones no tomadas durante el transcurso de la suspensión, transferencia a puestos de no conducción durante el transcurso de la suspensión?
Lineamientos: Sí. La responsabilidad mínima del empleador es prohibir que ese empleado conduzca un CMV
Pregunta 2: a. Una empresa de autotransporte recientemente descubrió que un conductor tuvo una presencia detectable de alcohol, lo apartó de sus tareas de acuerdo con §392.5, y ordenó un análisis de sangre que reveló una concentración de alcohol de 0,05 por ciento. ¿Tiene la empresa de autotransporte la obli-gación de dejar al conductor fuera de servicio durante 24 horas tal como lo establece §392.5(c)?
b. ¿Tiene la empresa la obligación de inhabilitar al conductor durante el período de un año tal como lo establece §§383.51(b) y 391.15(c)(3)(i) de las FMCSR?
Lineamientos: a. Únicamente un funcionario estatal o federal puede dejar al conductor fuera de servicio. En cambio, la empresa de autotransporte está obligada a apartar al conductor de sus tareas y evitar que con-duzca o controle un CMV hasta que concluya la infrac-ción a lo dispuesto por §392.5.
b. No. Una empresa de autotransporte no tiene autoridad para inhabilitar al conductor. La inhabilit-ación por esa infracción sólo tiene lugar en caso de una condena.
Pregunta 3: Si un conductor individual tuvo dos condenas por infracciones de tránsito severas al con-ducir un CMV, y ni la FHWA ni el organismo estatal a cargo de la emisión de licencias tomaron medidas de inhabilitación, la empresa de autotransporte ¿tiene alguna obligación, según las normas de la FHWA de no usar los servicios del conductor durante 60 días? Si así fuere, ¿cuándo comienza ese período?
Lineamientos: No. Sólo el Estado o la FHWA tiene la autoridad de tomar una medida de inhabilitación en contra del conductor. La responsabilidad de la empresa de autotransporte según §383.37 (a) de abstenerse de usar los servicios del conductor comienza cuando se entera de la medida de inhabilitación y continúa hasta tanto concluya el período de inhabilitación que establece el Estado o la FHWA

Pregunta 4: ¿Un conductor que tiene una CDL, y ha sido condenado por un delito mayor, queda inhabilitado para conducir un CMV de acuerdo con las FMCSR?
Lineamientos: No necesariamente. Las FMCSR no prohiben conducir un CMV a los conductores que han sido condenados por un delito mayor, tal como tráfico de drogas, a menos que el delito haya involucrado el uso de un CMV. Si el delito involucraba un vehículo no CMV, o no estaba relacionado con automotores, no existe prohibición de FMCSR para el uso de los servi-cios de conductor de la persona.

§383.51 Inhabilitación de conductores

-Preguntas Generales-
Pregunta 1: a. Si el conductor cometió una infrac-ción por "exceso de velocidad" en un CMV y la misma infracción con su vehículo personal de pasajeros, ¿se inhabilitaría al conductor? o,
b. Si el conductor recibió dos infracciones por "exceso de velocidad" en su vehículo personal de pasajeros ¿se inhabilitaría al conductor?
Lineamientos: No, en ambos casos. Las condenas por infracciones de tránsito severas, tales como exceso de velocidad, sólo derivan en la inhabilitación si las infrac-ciones se cometieron en un CMV-a menos, que el Estado tenga reglamentaciones más estrictas.
Pregunta 2: Lo dispuesto por §383.51 de las FMCSR inhabilita a los conductores si se cometieron ciertas infracciones al conducir un CMV. ¿Se requerirá a los Estados que identifiquen en los antecedentes del conductor el tipo de vehículo que se conducía al momento de la infracción?
Lineamientos: No, sólo si la infracción se cometió con un CMV o no. La única otra indicación que se puede requerir es si el vehículo transportaba cantidades de HM que requieren señalización.
Pregunta 3: Si el titular de una CDL comete una infracción que, por lo general causaría una inhabilit-ación, pero esa persona conduce según la exención agrí-cola, ¿las condenas pueden resultar en una inhabilitación y medidas en contra del titular de la CDL?
Lineamientos: Sí. La titularidad de una CDL implica que el conductor no conduce sujeto a la exención. Asi-mismo, la exención no absuelve al conductor de inhabil-itación, según el Cap. 391.
Pregunta 4: ¿Qué significa dejar el lugar del acci-dente que involucra a un CMV?
Lineamientos: Del modo en que se usa en el Cap. 383, la infracción que origina una inhabilitación por "dejar el lugar del accidente que involucra a un CMV" incluye todo y cubre toda la gama de situaciones en las que se requiere que el conductor de un CMV por una ley estatal, se detenga luego de un accidente y brinde información a la otra parte, preste ayuda o intente ubi-car y notificar a los conductores o propietarios de los otros vehículos involucrados en el accidente.
Pregunta 5: Si un estado inhabilita a un conductor por dos infracciones de tránsito severas de conformidad con lo dispuesto en §383.51(c)(2)(i) y ese conductor, luego de reincorporarse, comete una tercera infracción severa, ¿qué período adicional de inhabilitación debe imponerse a ese conductor?
Lineamientos: Si no transcurrieron tres años desde la infracción original, el conductor está sujeto a un período de 120 días completo de inhabilitación.
Pregunta 6: ¿Puede un estado emitir una licencia "condicional", "ocupacional" o de "necesidad" que incluye privilegios de conducción con CDL, cuando el titular de una CDL pierde los privilegios de conducción para conducir un vehículo privado de pasajeros (no CMV)
Lineamientos: Sí, siempre y cuando el titular de una CDL pierda sus privilegios de conducción para circular en un no CMV como resultado de una condena por una infracción inhabilitante cometida con un no CMV. Sin embargo, los Estados tienen prohibido emitir todo tipo de licencia que le daría al conductor privilegios limita-dos para operar un CMV cuando la condena es por una infracción inhabilitante cometida con un CMV.
Pregunta 7: ¿Qué tipo de información debe constar en el documento de licencia "condicional", "ocupacional" o de "necesidad" que incluye privilegios de conducción con CDL?
Lineamientos: La misma información que se requiere según lo dispuesto en §383.153 incluyendo una explicación de las restricciones de los privilegios de conducción.
Pregunta 8: ¿Tienen los Estados la obligación de otorgar reciprocidad a otra licencia "condicional", "ocu-pacional" o de "necesidad"de otro estado que incluye privilegios de conducción con CDL?
Lineamientos: Sí, en relación con la operación de un CMV, según se establece en §383.73(h).

§383.51 Inhabilitación de conductores

-Preguntas sobre el Alcohol-
Pregunta 1: ¿Debe entenderse que los Estados introducirán cambios importantes en sus procedimien-tos para exigir el cumplimiento de las normas a fin de aplicar las inhabilitaciones por alcohol de las reglamentaciones federales?
Lineamientos: No. §383.51 y 392.5 no requieren ningún cambio en los procedimientos existentes de los Estados para hacer la detención inicial de vehículos y conductores.
No se requieren bloqueos de autopistas, programas de pruebas aleatorias, u otros procedimientos de apli-cación de la ley que han sido considerados inconstitu-cionales en el Estado o que el Estado no desea implementar.
Pregunta 2: ¿Se inhabilita a un conductor por con-ducir un CMV con una concentración de alcohol en la sangre superior al 0,04 por ciento mientras no esté pre-stando servicios. ?
Lineamientos: Sí. Las disposiciones de §383.51 se aplican a todas las personas que conducen un CMV, tal como se define en §383.5, independientemente de que estén o no de servicio según otras reglamentaciones. Por lo tanto, si el conductor recibe una condena, que-daría inhabilitado según §383.51.
Pregunta 3: Una licencia temporaria que se emitió de acuerdo con el proceso administrativo de cancelación de licencia (ALR) ¿autoriza la continuación de las activ-idades de conducción de CMV cuando la licencia a la que se renunció es una CDL? La aceptación de una licencia de conducir temporaria ¿implica que el titular de la CDL está infringiendo el requisito de una sola licencia de conducir?
Lineamientos: El procedimiento ALR para tomar posesión de la CDL del conductor y emitir una "licencia temporaria" para personas que no aprobaron la prueba química de consumo de alcohol o que se negaron a esa prueba es válido según los requisitos del Cap. 383.Dado que la CDL retenida por el Estado sigue siendo válida hasta que se tome la medida administrativa de cancel-ación, la FHWA consideraría que el documento que se le entrega al conductor es un "recibo" de la CDL y no una licencia "temporaria" nueva. El conductor no infringe ningún requisito de la CDL al aceptar el recibo, que puede utilizarse con el alcance autorizado.

Pregunta 4: ¿Según lo dispuesto en §383.51, un con-ductor quedaría inhabilitado si se lo condena por con-ducir bajo la influencia del alcohol al operar un vehículo personal?
Lineamientos: Las condenas que resultan en inhabil-itaciones obligatorias según §383.51 todas hacen refer-encia a infracciones que tienen lugar mientras la persona conduce un CMV. Sin embargo, se podría inhabilitar a un conductor, según §383.51(b)(2)(i), si el Estado tiene estándares más estrictos que se aplican a las infracciones que se cometen con un vehículo per-sonal. (Se aplica igual principio a todas las infracciones inhabilitantes enumeradas en §383.51.)
Pregunta 5: ¿Se inhabilitaría según las reglamenta-ciones de la CDL a un conductor condenado de conformi-dad con una ley de "contenedor abierto" del Estado si esa infracción se cometió durante la conducción de un CMV?
Lineamientos: Si la condena impuesta de acuerdo con una "ley de contenedor abierto" de un estado dado ha sido impuesta por "conducir bajo la influencia" o "conducir estando intoxicado", y la infracción fue cometida mientras se conducía un CMV, el conductor quedará inhabilitado por un año según §383.51 supo-niendo que fuera una primera infracción.
****Pregunta 6:*** Un conductor que posee una licencia CDL válida emitida por el Estado de residencia, pero que está suspendido por otro estado por razones no rel-acionadas con la infracción de leyes de control de trán-sito automotor, ¿está inhabilitado para operar un vehículo automotor comercial (CMV) de acuerdo con las disposiciones de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte?
Lineamientos: Sí. Actualmente, el artículo 383.5 que define el término inhabilitación tal como se aplica a los conductores a los que se les exije una CDL, y el artículo 391.15 que se aplica a otros conductores de CMV suje-tos a las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, incluyen la sus-pensión de la licencia o del privilegio de conducir de una persona como medida que requiere que se inhabi-lite a esa persona para conducir un CMV. Ninguna de estas disposiciones regulatorias limita esas suspen-siones a las impuestas por el Estado en el que el con-ductor obtuvo la licencia, ni especifican los fundamentos sobre los que se debe basar la suspensión.
Se debe tener en cuenta, sin embargo, que la Admin-istración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte propuso en 66 FR 22499, Sumario No. FMCSA-00-7382, publicado mayo 4, 2001, limitar los fundamentos de la suspensión a aquellos que resulten de una infracción de tránsito. Si esta norma se con-creta, la respuesta sería no.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§383.71 Procedimientos de solicitudes de conduc-tores

Pregunta 1: ¿Qué debe certificar el conductor si participa en el comercio interestatal, pero está exento o eximido del Cap. 391 según las disposiciones de los capítulos 390 ó 391?
Lineamientos: el Estado debería ordenar al conduc-tor que certifique que no está sujeto al Cap. 391
Pregunta 2: Dado que el solicitante debe entregar su licencia de conducir actual cuando se le emite una CDL con restricciones de FRSI, ¿debe regresar a la ofi-cina estatal de examen para que se le emita nueva-mente la antigua licencia una vez vencido el período de validación estacional?
Lineamientos: No. Este enfoque infringe los requisi-tos del Cap. 383 y la exención FRSI en relación con el concepto de licencia única. Infringe el requisito de exención de que la CDL con restricciones de FRSI debe tener el mismo ciclo de renovación que una CDL no restringida, y servirá como licencia para conducir vehículos que no son CMV. La licencia que se emite según la exención es una CDL y debe recibir igual trato que una CDL no restringida en cuanto a que los ante-cedentes del conductor se deben mantener en el CDLIS y a que esté sujeto a todas las condiciones de inhabilit-ación para el ciclo completo de renovación. La restric-ción que determina el momento en que el conductor puede usar una CDL para conducir un CMV debería estar claramente impresa en la licencia.
Pregunta 3: ¿Requieren las reglamentaciones que se recertifique a un conductor para el endoso "H" de materiales peligrosos cada dos años?
Lineamientos: No. Si el conductor desea mantener el endoso HM, debe aprobar el examen para ese endoso, en el momento de renovar la licencia. Los únicos momentos en que es posible que se le requiera al con-ductor que apruebe un examen para aprobación especí-fica en un período corto es dentro de los dos años precedentes a la transferencia de la licencia, si es que está transfiriendo una CDL de un estado de domicilio legal a un nuevo estado de domicilio legal (Ver §383.73(b) (4)), o si el Estado ejerció su prerrogativa de establecer requisitos más estrictos.
Pregunta 4: ¿Puede un verificador de pruebas de habilidades de manejo para la CDL tomar una prueba de habilidades de manejo administrada según 49 CRF Cap. 383, antes de que las personas sujetas al Cap. 382 sean sometidas a pruebas de consumo de alcohol y sus-tancias controladas?
Lineamientos: Sí. Los verificadores de pruebas de habilidades de manejo para CDL, inclusive si fueran ter-ceros, pueden realizar pruebas de habilidades de manejo a las personas sujetas al Cap. 382 sin realizar previa-mente las pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas. La intención de las pruebas de habilidades de manejo para la CDL es evaluar la habilidad de una persona para conducir un automotor comercial durante una prueba oficial del gobierno de sus habilidades para conducir. Sin embargo, este lineamiento no permite al empleador (incluyendo a la escuela de manejo de camio-nes u ómnibus) que contrate a una persona como empleado, que la contrate temporariamente o como estu-diante de conductor antes de obtener un resultado de pruebas negativo verificado. Los empleadores deben obtener un resultado de pruebas de consumo de sustan-cias controladas negativo verificado antes de asignar a un conductor a su primer viaje.

§383.73 Procedimientos estatales

Pregunta 1: El Estado ¿tiene alguna función en la certificación de cumplimiento con §391.11(b) (2) de las FMCSR, que requiere manejo del idioma inglés por parte del conductor?
Lineamientos: No. El conductor debe certificar que cumple con las requisitos impuestos por el Cap. 391.El Estado no tiene obligación alguna de verificar la certifi-cación por medio de exámenes o pruebas.
Pregunta 2: ¿Se requiere que los Estados cambien sus actuales normas médicas para los conductores que necesitan CDL?
Lineamientos: No, pero los conductores inter-estatales deben cumplir con las normas federales, mientras que los conductores intraestatales están suje-tos a los requisitos que adoptó el estado.
Pregunta 3: ¿A qué se refiere la frase contenida en §383.73(a) (3) ". . . tal como se dispone en §383.51"?
Lineamientos: La frase se refiere sólo a la palabra "inhabilitación. " Por lo tanto el Estado debe revisar los antecedentes del solicitante a fin de garantizar que no esté sujeto a suspensiones, revocaciones o cancela-ciones por ninguna razón, y que no esté sujeto a inhab-ilitaciones según §383.51.
Pregunta 4: ¿Se requiere que un estado le niegue una CDL a un solicitante si las revisiones NDR demuestran que tuvo una licencia suspendida, revocada o cancelada dentro de los tres años de la fecha de solicitud?
Lineamientos: Sí, si la licencia de conducir de la per-sona está actualmente suspendida, revocada o can-celada.

Pregunta 5: ¿Debe el Estado que ahora registra los antecedentes del conductor aceptar los antecedentes de conducción mantenidos fuera del Estado en las solici-tudes de transferencia de la CDL e incluir estos ante-cedentes como parte permanente del archivo del Estado que ahora conserva los antecedentes?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 6: ¿Qué significa el término "otor-gamiento inicial de licencias," tal como se lo utiliza en §383.73?
Lineamientos: El término "otorgamiento inicial de licencias" tal como se lo utiliza en el contexto de §383.73 se refiere a los procedimientos que debe seguir un estado cuando una persona solicita su primera CDL.
Pregunta 7: ¿Puede un estado permitirles a los solicitantes conservar su licencia actual válida del Estado cuando le emita una CDL con restricciones de FRSI?
Lineamientos: No. Eso infringiría el concepto de licencia única.
Pregunta 8: El término "emitiendo" tal como se lo utiliza en §383.73(a), ¿incluye CDL temporarias de 60 días como también CDL permanentes?
Lineamientos: Sí, el término "emitiendo" se aplica a todas las CDL, independientemente de que sean tem-porarias o permanentes.
Pregunta 9: Cuando un estado decide cumplir con los requisitos de certificación de §383.73 (a) (1), (b) (1), (c) (1) y (d) (1) al ordenar, como parte de su proceso de otorgamiento de licencias, que un conductor comercial conserve en la Secretaría de Automotores (DMV) prue-bas actualmente válidas de cumplimiento con las nor-mas de aptitudes físicas del Cap. 391, sección E ¿puede suspender, cancelar o revocar la CDL del conductor si no demuestra esas pruebas a la DMV?
Lineamientos: Sí. Las disposiciones de §383.73 exi-gen que el Estado obtenga del conductor solicitante la certificación de que cumple con las normas de calificación del Cap. 391, incluyendo la sección E (Aptitudes y exámenes físicos) Requerirle al conductor que man-tenga pruebas actuales válidas de cumplimiento con la sección E no es contrario al Cap. 383, dado que la CMVSA dejó en claro que el Ministerio de Transporte de los EE.UU. debía emitir "reglamentaciones para establecer normas federales mínimas * * *" (49 Cód. de EE.UU. 31305(a)). Por lo tanto, un estado puede solici-tar mas información o pruebas que las exigidas por las reglamentaciones federales de la CDL. Si el conductor no cumple con los requisitos del Estado que no son inco-herentes con el Cap. 383, el Estado puede suspender, cancelar, o revocar la CDL del conductor. Esta medida no consiste en una inhabilitación a los fines de §383.51, sino en retirar el privilegio de conducción comercial.
Pregunta 10: ¿Qué medida deberían tomar los fun-cionarios de aplicación cuando el Estado emisor declara que la CDL de un conductor comercial es inválida debido a la caducidad del certificado médico del conduc-tor?
Lineamientos: Independientemente de la razón de la decisión tomada por el estado, el conductor que tenga una CDL inválida no puede conducir un CMV legal-mente.
Pregunta 11: ¿Pueden las jurisdicciones que otor-gan licencias dar cumplimiento a sus requisitos de administración de licencias renunciadas marcándolas físicamente para indicar que no son válidas y devolviéndoselas a los conductores como parte de la solicitud del conductor de una nueva CDL o la reno-vación de una existente?
Lineamientos: Sí. Siempre y cuando la jurisdicción que otorga licencias cumpla con las pruebas de garanti-zar que los documentos de licencias devueltos no sean confundidos con documentos válidos por observadores casuales. Un documento perforado con la palabra "NULO" notable e inconfundiblemente exhibida con orificios lo suficientemente grandes como para que los distinga, con facilidad, un observador casual con luz limitada, que no pueda ser ocultada por el portador del documento, cumpliría con la prueba de demostrar la invalidación.

§383.75 Pruebas por terceros

Pregunta 1: ¿Puede un tercero tomar la prueba de conocimientos para la CDL?
Lineamientos: No. La disposición de pruebas por ter-ceros contenida en §383.75 se aplica, únicamente, a lo referente a la parte de habilidades del procedimiento de prueba. Sin embargo, si un empleado de un estado que tiene autorización para supervisar las pruebas de conocimiento está presente durante la prueba, la FHWA considera que la administra el Estado y no un tercero.
Pregunta 2: Los terceros verificadores de pruebas de habilidades de manejo ¿deben cumplir con todos los requisitos de los verificadores empleados por el estado-es decir, todas las normas aplicables a los requisitos que se deben reunir y capacitación del estado?
Lineamientos: No. Lo dispuesto en §383.75(a) (2) (iii) requiere que los verificadores terceros cumplan con los mismos requisitos que los verificadores del Estado "en la medida de lo necesario a fin de realizar pruebas de habilidades. "
Pregunta 3: Los verificadores de habilidades ter-ceros ¿deben reunir los requisitos necesarios a fin de administrar pruebas de habilidades en todos los tipos de CMV?
Lineamientos: No.

§383.77 Sustitutos de pruebas de habilidades de manejo

Pregunta 1: ¿Puede un estado eximir a conductores de la prueba de habilidades de manejo, según §383.77 en virtud de condiciones preexistentes?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando el solicitante cumpla con todas las condiciones de los requisitos impuestos por §383.77, incluyendo la conducción actual de un CMV (§383.77(b) (1)). Por lo tanto, el grupo de solicitantes que reúnen los requisitos necesarios para la exención basada en condiciones pre-existentes está limitado a los conductores con experiencia real en la conducción de un CMV según una exención de CDL (por ej., agrícola, FRSI, bomberos, vehículos de emer-gencia y militares).
Pregunta 2: ¿Es posible que se "exima en base a condiciones preexistentes" a un conductor solicitante de toda prueba de conocimiento de la CDL?
Lineamientos: No, no se permite según el Cap. 383 la "exención" de pruebas de conocimiento para la obten-ción de la CDL básica o de endosos.

§383.91 Grupos de vehículos

Pregunta 1: ¿Pueden los Estados expandir un grupo de vehículos a fin de incluir aquellos vehículos que no cumplen con la definición federal del grupo?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando: a. Una persona que realiza una prueba en un vehículo que no cumple con la norma federal para el/los grupo(s) para el/los cuales sería válida la CDL emitida, esté restringida a vehículos que no cumplen con la definición federal de dicho(s) grupo(s); y
b. La restricción se explique detalladamente en la licencia.
Pregunta 2: ¿Se requiere que el conductor de un vehículo de combinación con una GCWR inferior a 26.001 libras obtenga una CDL, aún cuando la GCWR del remolque sea superior a 10.000 libras?
Lineamientos: No, porque la GCWR es inferior a 26.001 libras. El conductor necesitaría una CDL si el vehículo transportara HM que requieren señalización o

si está diseñado para transportar 16 personas o más.
Pregunta 3: ¿Pueden los Estados que expanden las descripciones de los grupos de vehículos dispuestos en §383.91 aplicar esas expansiones a conductores de CMV fuera del Estado al requerirles que obtengan una CDL?
Lineamientos: No. Deben reconocer las licencias otorgadas fuera del estado, emitidas válidamente de acuerdo con las normas federales y los acuerdos operativos de otorgamiento de licencias.
Pregunta 4: ¿Qué tipo de grupo de CMV deben poseer los conductores de ómnibus articulados?
Lineamientos: Los conductores de ómnibus articula-dos deben poseer una CDL Clase B.
Pregunta 5: Los conductores de camiones remolca-dores ¿necesitan CDL? En caso de que así sea, ¿en qué grupo(s) de vehículos?
Lineamientos: A los fines de la CDL, se considera al camión remolcador y su remolque como cualquier otra unidad motorizada que remolca a una unidad no accionada mecánicamente:
-*Si* la GCWR del camión remolcador y su remolque es de 26.001 libras o superior, y el remolque, solo, supera las 10.000 libras de GVWR, *entonces* el conductor necesita una CDL grupo A.
-*Si* la GVWR del camión remolcador, solo, es de 26.001 libras o superior, y el conductor (a) conduce el camión sin un remolque, o (b) conduce el camión con un vehículo remolcado con una GVWR de 10.000 libras o inferior, *entonces* el conductor necesita una CDL Grupo B.
-El conductor de un camión remolcador o configu-ración de remolque que no concuerde con ninguna de las descripciones anteriores requiere una CDL Grupo C, *sólo si* remolca un vehículo que requiere señalización de materiales peligrosos en un "movimiento subsigu-iente", es decir, luego del movimiento inicial del vehículo averiado hasta el lugar de almacenamiento o reparación más cercano.

§383.93 Endosos

Pregunta 1: ¿Es necesario el endoso de HM para la conducción de vehículos gubernamentales estatales o locales que transportan HM?
Lineamientos: No.
Pregunta 2: ¿Se requiere que los conductores de combinaciones de doble y triple remolque cuenten con los endosos para trailers dobles/ triples en sus CDL?
Lineamientos: Sí, si se aplican las siguientes condi-ciones:
-Existe mas de un punto de articulación en la combi-nación;
-La GCWR es de 26.001 libras o superior; y
-La GVWR combinada del vehículo(s) remolcado supera las 10.000 libras.
Pregunta 3: ¿Se requiere que los conductores que entregan ómnibus vacíos en operaciones de conducción-remolque de autos mal estacionados tengan un endoso para pasajeros en sus CDL?
Lineamientos: No.
Pregunta 4: En las siguientes situaciones ¿sería necesario que un conductor tenga una CDL con un endoso de HM?
a. Un conductor transporta 1.000 libras o más de materiales de la División 1.4 (Explosivos Clase C) con una GVWR inferior a 26.001 libras.
b. Un conductor transporta menos de 1. 000 libras de materiales de la División 1.4 (Explosivos Clase C) con una GVWR inferior a 26.001 libras.
c. El conductor transporta una cantidad dada de materiales de las Divisiones 1.1, 1.2 ó 1.3 (Explosivos Clase A o B) en cualquier vehículo.
Lineamientos: a. Sí.
b. No.
c. Sí.
Pregunta 5: Los conductores de hormigoneras de producto listo para usar ¿necesitan un endoso de vehículo cisterna ("N") en su CDL?
Lineamientos: No.
Pregunta 6: Un remolque independiente o tanque portátil con una capacidad de carga de 1. 000 galones o superior, ¿cumple con la definición de "tanque portátil" que requiere un endoso de vehículo cisterna en la CDL del conductor?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 7: Todos los conductores de vehículos que deben estar señalizados ¿deben tener las CDL con un endoso de HM?
Lineamientos: Sí, a menos que tengan una exención.
Pregunta 8: ¿Se requiere que el conductor que con-duce un tractor de camiones que acarrea un remolque de arrastre pesado, con un "jeep" unido a la parte delantera del remolque, que cumple con la definición de CMV según el Cap. 383, obtenga una CDL con un endoso de remolque doble/ triple?
Lineamientos: Sí. El "jeep" al que también se menci-ona como cazoleta o divisor de carga, es un trailer corto tipo marco, completo con enganche superior, quinta rueda y montaje de chasis diseñado de tal modo que al engancharlo a un semirremolque y a un tractor acarrea una parte de la carga del pivote de orientación de la rueda del remolque y transfiere el resto a la quinta rueda del tractor.
Pregunta 9: Aquellos que transportan elevadoras de carga a batería ¿necesitan un endoso de HM?
Lineamientos: No.
Pregunta 10: Los conductores de camiones remolca-dores que tienen una CDL ¿requieren endosos para remolcar vehículos "endosables"?
Lineamientos: A los fines de los endosos de la CDL, la naturaleza de las operaciones de los camiones remol-cadores determina la necesidad de endosos:
-*Si* las operaciones de remolque del conductor están restringidas a "primeros movimientos" de emergencia del lugar de una avería o accidente al lugar más cercano de reparación correspondiente, *entonces* no se requiere ningún tipo de endoso a la CDL.
-*Si* las operaciones de remolque de un conductor incluyen "movimientos subsiguientes" de un lugar de reparación o de desecho a otro, *entonces* se requieren los endosos exigidos a los vehículos remolcados.
Excepción: Los operadores de camiones remolcadores no necesitan un endoso para pasajeros.
****Pregunta 11:*** Un conductor ¿debe tener un endoso de vehículo cisterna para entregar un tanque contene-dor de almacenamiento vacío, no diseñado para el transporte, con una calificación de capacidad de 1. 000 galones o superior, que está temporariamente unido a un remolque plataforma?
Lineamientos: No. Parte de la definición de un "vehículo cisterna" en §383.5 es "todo vehículo automo-tor comercial diseñado para transportar materiales líquidos o gaseosos dentro de un tanque que está unido en forma permanente, o temporaria al vehículo o al chasis. " El remolque plataforma no fue "diseñado para transportar materiales líquidos o gaseosos" simple-mente porque transporta un tanque de almace-namiento vacío - fácilmente distinguible de un tanque de transporte -asegurado como carga, en cumplimiento con el Cap. 393, Sección I
****Pregunta 12:*** ¿Se requiere que una persona que conduce un ómnibus escolar vacío del fabricante al dis-tribuidor local obtenga una CDL?
Lineamientos: Sí. Todo conductor de un ómnibus que está diseñado para transportar 16 personas o mas, o que tiene una GVWR de 11.794 kilogramos (26.001

libras) o superior debe obtener una CDL en la clase aplicable. Asimismo, se requiere endoso para pasajeros si el ómnibus fue diseñado para transportar 16 pasa-jeros o más, incluyendo al conductor.
***Nota del Editor:** Se agregó esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§383.95 Restricciones de frenos neumáticos

Pregunta 1: Un conductor tiene una CDL del Grupo B o C válida para vehículos equipados con freno neu-mático. Luego eleva la categoría de la licencia al Grupo A al realizar la prueba en un vehículo que no posee frenos neumáticos. ¿Debe el Estado restringir la licen-cia con la nueva categoría a vehículos equipados con frenos que no son neumáticos?
Lineamientos: No, dado que el sistema de frenos neu-máticos en vehículos de combinación no difiere en forma significativa de los sistemas de frenos neumáti-cos de los vehículos sencillos.
Pregunta 2: ¿Puede un conductor que tiene una restricción de frenos neumáticos, tal como se define en §383.95 conducir un CMV equipado con un sistema de frenos hidráulicos accionados por aire?
Lineamientos: No. Según §383.95(b), el término "frenos neumáticos" incluye todo sistema de frenos que funciona de forma total o parcial sobre el principio de frenos neumáticos. Los sistemas de frenos hidráulicos accionados por aire funcionan en forma parcial, sobre el principio de frenos neumáticos, y, por lo tanto, son frenos neumáticos para los fines de las reglamenta-ciones de la CDL. La NHTSA considera, asimismo, que los frenos "hidráulicos accionados por aire" son frenos neumáticos según FMVSS 121.
Pregunta 3: ¿Puede un estado imponerle una restricción al conductor que pasa la prueba de cono-cimientos y de habilidades de frenos neumáticos en un vehículo equipado con un sistema de frenos hidráulicos accionado por aire para que conduzca sólo vehículos equipados con un sistema de frenos hidráulicos accio-nados por aire?
Lineamientos: Sí. Un estado puede emitir la restric-ción adicional, siempre y cuando esté totalmente expli-cada en la CDL. Esto le daría al estado la opción de permitir al conductor que realiza la prueba en un vehículo equipado con un sistema de frenos hidráulicos accionados por aire (en lugar de un sistema completo de frenos neumáticos), que conduzca un vehículo equi-pado con un sistema de frenos hidráulicos o hidráulicos accionados por aire, al tiempo que restringe la conduc-ción de vehículos equipados con un sistema completo de frenos neumáticos.
Pregunta 4: ¿Puede un conductor con una restric-ción de frenos neumáticos en su CDL conducir un CMV equipado con un sistema de frenos hidráulico que tiene una liberación del freno de estacionamiento asistida por aire?
Lineamientos: Sí. La restricción de freno neumático se aplica, únicamente, al sistema de frenos principal que se utiliza para detener el vehículo. Lo dispuesto en §383.95(b) no se aplica a un mecanismo asistido por aire para liberar el freno de estacionamiento.

§383.113 Habilidades requeridas

****Pregunta 1:*** El titular de una CDL con una "restricción de frenos neumáticos" quiere conducir un vehículo automotor comercial del mismo grupo de vehículos, que está equipado con frenos neumáticos. El conductor ¿debe realizar nuevamente la prueba com-pleta para la CDL, o el Estado puede realizar una prueba parcial a fin de determinar las habilidades del conductor con los frenos neumáticos?
Lineamientos: Dado que el solicitante ya ha demos-trado que tiene habilidades para conducir un vehículo perteneciente a un grupo de vehículos específico, el Estado puede realizar una prueba que incluya, única-mente, los requisitos de *Conocimientos de frenos neu-máticos* de §383.111(g) y las *habilidades de uso de frenos neumáticos, habilidades de inspección previa al viaje* y *habilidades de conducción* dispuesta por §383.113(c). La prueba de *Habilidades de manejo* debe demostrar, únicamente que el conductor puede usar en forma segura, y efectiva, los frenos neumáticos del vehículo.
****Pregunta 2:*** ¿Puede un conductor utilizar un trac-tor de camiones (tal como se define en 49 CRF 390.5) como vehículo representativo para rendir la prueba de habilidades requerida para la emisión de una licencia de conductor comercial Clase B?
Lineamientos: No. Se el conductor debe rendir la prueba en un camión u ómnibus (tal como se definen esos términos en 49 CRF 390.5), u otro vehículo de una sola unidad con una GVWR total de 11.794 kilogramos (26.001 libras) o superior a fin de cumplir con los requi-sitos de pruebas de habilidades para la CDL Clase B. Los tractores de camiones fueron diseñados para funci-onar con unidad(es) remolcada(s), por lo general un semi- remolque (tal como se define en 49 CRF 390.5) y, por lo tanto sólo se podría usar como vehículo represen-tativo para una CDL Clase A cuando está unido a un semi remolque
***Nota del Editor:** Se emitió la interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§383.131 Procedimientos de pruebas

Pregunta 1: ¿Existen reglamentaciones federales que les exijan a los Estados conservar durante un lapso determinado las pruebas de conocimientos (o los resultados de las pruebas) tomadas a los conductores de CMV para la obtención de una CDL?
Lineamientos: No, no existen reglamentaciones fed-erales en relación con esa conservación de anteced-entes.

§383.133 Métodos de pruebas

Pregunta 1: ¿Pueden los Estados tomar pruebas de conocimientos para CDL y endoso en idiomas extran-jeros o en formatos que no sean escritos?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 2: Las normas federales ¿limitan el número de veces que un conductor puede rendir una prueba en caso de que no la apruebe?
Lineamientos: La norma no restringe el número de veces que el conductor puede rendir la prueba.
Pregunta 3: ¿Se les permite a los Estados tomar pruebas alternativas (por ej., oral) o administrar un formato de prueba alternativo, siempre y cuando esa prueba cumpla con los requisitos de la FHWA?
Lineamientos: Sí. La parte referida a los conocimien-tos puede ser en formato escrito, oral, automatizado u otros, a discreción del estado.

§383.153 Información sobre el documento y la solicitud

Pregunta 1: ¿Pueden los Estados utilizar en la CDL la dirección de residencia en lugar de la dirección postal?
Lineamientos: Sí.

Pregunta 2: ¿Pueden los Estados emitir CDLs tem-porarias, sin fotos?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando:
a. el Estado no liberalice procedimientos existentes para emitir licencias sin fotografías; y
b. el Estado no les permita a los conductores con-ducir CMV sin una CDL que cumpla con todas las nor-mas de §383.153 indefinidamente.
Pregunta 3: ¿Pueden los Estados elegir la imple-mentación de un sistema de licencias de conducir con documentos de licencias de partes múltiples?
Lineamientos: Sí. Un documento con dos o más partes como actualmente se utiliza en algunos estados es aceptable, teniendo en cuenta que:
a. Todos los documentos deben estar presentes para formar una "licencia;"
b. Cada documento debe estar "unido", en forma explícita, al/los otro(s) documento(s), y a un archivo de antecedentes del conductor. Cada documento debe indi-car que el conductor tiene licencia como conductor de CMV, si ese es el caso; y
c. El documento de licencia de partes múltiples debe incluir todos los elementos informativos indicados en el Cap. 383, sección J.
Pregunta 4: Si el Estado restringe el privilegio de conducción con una CDL, esa restricción ¿debe figurar en la licencia?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 5: ¿Se les exige a los Estados que el número de seguridad social del conductor figure en la CDL?
Lineamientos: No. Lo dispuesto por §383.153 no especifica que el número de seguridad social sea un ele-mento requerido del documento de la CDL, a pesar de que la reglamentación le exija a un conductor solici-tante con domicilio legal en los EE.UU. que incluya su número de seguridad social en la solicitud para la CDL.
Pregunta 6: ¿Les está prohibido a los Estados emitir una CDL a un solicitante que por razones reli-giosas no posea un número de seguridad social?
Lineamientos: No. Determinar si una persona neces-ita un número de seguridad social le corresponde a la Administración de Seguridad Social.
Pregunta 7: ¿Se acepta una imagen digital en color de un conductor para los fines de una CDL?
Lineamientos: Sí. La FHWA aceptará en una CDL una imagen digital en color del conductor, en lugar de una fotografía color.
****Pregunta 8:*** ¿Pueden los Estados emitir una CDL sin una fotografía en color?
Lineamientos: Sí, si es que el requisito de una fotografía (ya sea color o en blanco y negro) viola las creencias religiosas del conductor. el Estado emisor debe determinar si la objeción de un conductor a una fotografía tiene un fundamento religioso genuino. Asi-mismo, §383.3(e)(1)(iii) y autoriza a Alaska a prescindir de una fotografía en su CDL.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

Aspectos especiales — Ómnibus y CDL
Pregunta 1: ¿Pueden los Estados desarrollar una prueba de conocimientos, exclusivamente para conduc-tores de ómnibus que excluye el manejo de cargas y materiales peligrosos?
Lineamientos: Sí. Los estado podrían desarrollar una prueba de conocimientos básicos, únicamente para conductores de ómnibus, borrando las preguntas sobre el manejo de cargas y HM de su prueba normal de cono-cimientos básicos. En ese caso, el conductor solicitante aún deberá aprobar las pruebas de conocimientos y habilidades especializados para el endoso para pasa-jeros, y el Estado deberá restringir la CDL para opera-ciones de pasajeros, únicamente.
Pregunta 2: ¿Qué tipo de prueba de habilidades se requiere para el titular de una CDL que quiere agregar el endoso para pasajeros?
Lineamientos: Si una persona ya tiene una CDL sin el endoso de pasajeros, y luego solicita ese endoso, pueden surgir tres situaciones:
a. El vehículo de pasajeros de prueba está dentro del mismo grupo de vehículos que el que figura en la CDL. Esta situación no genera problemas dado que no exis-ten discrepancias.
b. El vehículo de pasajeros de prueba está dentro de un grupo más grande que el que figura en la CDL. Esta es una situación de ascenso de categoría. Los conduc-tores y los Estados deben cumplir con los requisitos de §§383.71(d) y 383.73(d), y la CDL de categoría superior debe consignar el grupo de vehículos del vehículo de pasajeros de prueba.
c. El vehículo de pasajeros de prueba está dentro de un grupode vehículos inferior al que figura en la CDL. En esta situación, la CDL retiene el grupo de vehículos de la CDL preexistente, sin embargo, restringe al con-ductor cuando participa de actividades que involucran un CMV de pasajeros, a vehículos dentro del grupo en el que se realizaron las pruebas de habilidades para pasajeros, o a un grupo inferior.

Aspectos especiales — Reciprocidad del Estado
Pregunta 1: ¿Pueden los Estados imponer restriccio-nes tipo "sólo intraestatal" o similares en la CDL de un conductor que certifica que no está sujeto al Cap. 391?
Lineamientos: Sí; sin embargo, esa restricción no se aplicaría a conductores del comercio interestatal que están exceptuados o eximidos del Cap. 391, según las disposiciones de los capítulos 390 ó 391.
Pregunta 2: ¿Puede un estado permitirle a un con-ductor que posee una CDL que no pertenece al estado y que contiene una restricción intraestatal, que conduzca un CMV en su jurisdicción?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando el conductor con-duzca exclusivamente en forma intraestatal.
Pregunta 3: ¿Pueden los Estados interpretar la pal-abra "intraestatal" de manera distinta a aquella que establece la práctica del transporte?
Lineamientos: No. Los Estados no tienen la discre-ción de cambiar la definición federal ni del comercio "interestatal" ni del "intraestatal".

Temas Especiales — Internacionales
Pregunta 1: El examen médico del conductor es parte de la Licencia Federal Mexicana. Si una inspec-ción en la vía pública revela que un conductor domicili-ado en México no tiene revalidada la sección médica de la Licencia Federal, ¿se considera que no tiene un certi-ficado médico válido o que no tiene una licencia válida?
Lineamientos: La Licencia Federal Mexicana se emite por un período de 10 años, pero se debe revalidar cada 2 años. Una condición para la revalidación es que el conductor apruebe un nuevo examen médico. Las fechas para cada revalidación se encuentran en la Licencia Federal y se deben sellar al final de cada exa-men médico. Esto constituye la documentación que habilita al conductor como médicamente apto. Por lo tanto, si la Licencia Federal no se revalida cada 2 años, tal como lo especifica la ley Mexicana, la licencia del conductor se considera inválida.

Capítulo 384 — Cumplimiento Estatal con el Programa para la Licencia Comercial de Conductor (CDL).

Interpretación de Artículos

384.209 Notificación de infracciones a las normas de tránsito
384.211 Devolución de licencias antiguas

§384.209 Notificación de infracciones a las nor-mas de tránsito

Pregunta 1: ¿Se debe incluir la condena dictada en otro Estado por una infracción a las normas de tránsito al titular de una Licencia de Conductor Comercial (CDL), en el registro de conducción del Estado que otorga las licencias (y por lo tanto en los Sistemas Informáticos de Licencias de Conductor Comercial [CDLIS]), en caso que no se asignen a la condena pun-tos de infracción de normas de tránsito?

Lineamientos: Todas las condenas dictadas fuera del Estado contra el titular de una CDL, por infracciones a las normas de tránsito que se cometieron en cualquier vehículo, se deben enviar al Estado que otorga las licen-cias, pero únicamente se deben incluir en ese registro de conducción del Estado (y por lo tanto en los CDLIS), las condenas por infracciones, según se especifica en 49 CRF 383.51. La asignación de puntos a la condena es una decisión tomada estrictamente por el Estado, y no tiene relevancia en la inclusión de la condena.

La Administración Federal de Autopistas (FHWA) recomienda la inclusión, por parte del Estado que otorga las licencias, de todas las condenas dictadas con-tra el titular de una CDL por infracciones a las normas de tránsito que se hayan cometido en cualquier vehículo, a fin de que el Estado disponga del registro completo del conductor, como ayuda para tomar deci-siones con respecto al otorgamiento de las licencias.

Pregunta 2: ¿Debe la entidad que otorga las licencias establecer un registro comercial de conductores, inclu-yendo un registro de CDLIS de sugerencias para una persona que posee una licencia no comercial emitida por esa jurisdicción al recibir notificación de una condena como resultado de una infracción que se cometió al circu-lar (ilegalmente) en un automotor comercial (CMV)?

Lineamientos: Si.

§384.211 Devolución de licencias antiguas

Pregunta 1: ¿Es posible que las jurisdicciones que otorgan licencias cumplan con sus requisitos de admin-istración para las licencias rechazadas marcándolas de alguna forma como no válidas, y regresarlas a los con-ductores como parte de la solicitud del conductor para una nueva CDL o para la renovación de una existente?

Lineamientos: Si. Siempre y cuando la jurisdicción que otorga la licencia cumpla con las pruebas para garantizar que los observadores casuales no confundie-ron los documentos de las licencias rechazadas con docu-mentos válidos. Un documento perforado con la palabra “NULO”, evidente e inconfundiblemente resaltada con agujeros lo suficientemente grandes para ser distingui-dos con facilidad por un observador casual con luz escasa, y que no puede ser ocultado por el portador del documento, cumpliría con la prueba de invalidación.

Capítulo 386 — Normas de práctica sobre los procedimientos de seguridad para las empresas de autotransporte y materiales peligrosos.

Interpretación de artículos

386.1 Alcance de las normas contenidas en este Capítulo.

§386.1 Alcance de las normas contenidas en este Capítulo.

Pregunta 1: ¿Cuál es la autoridad del RDMC para emitir disposiciones como parte de los términos en una Notificación de Anulación, Notificación de Evaluación, Orden de Cumplimiento y Orden de Consentimiento?

Lineamientos: La Ley de Seguridad para las Empre-sas de Autotransporte (MCSA) de 1984 estipuló la autorización para sancionar a los infractores de las Notificaciones y Ordenes emitidas por la FHWA. Se emitieron las reglamentaciones según el Cap. 386, que especifican estas sanciones. Las Notificaciones para Anular y las Notificaciones de Evaluación/ Demanda, por lo general, tratan requisitos regulatorios específi-cos. Las Ordenes de Consentimiento y de Cum-plimiento, por lo general, requieren medidas de solución no mencionadas específicamente en las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR), dado que el registro de cumplimiento de la empresa de autotrans-porte, por lo general, indica que se necesitan medidas adicionales a fin de mejorar la seguridad y el cum-plimiento de las reglamentaciones.

Capítulo 387 — Niveles mínimos de responsabilidad financiera para las empresas de autotransporte.

Interpretación de Artículos

Sección A - Empresas de autotransporte de bienes
387.1 Objetivo y alcance.
387.3 Campo de aplicación.
387.5 Definiciones
387.7 Responsabilidad financiera requerida.
387.9 Responsabilidad financiera, niveles mínimos.
387.11 Autoridad estatal y designación del representante.
387.15 Formularios.

Sección B — Empresas de autotransporte de pasajeros

387.25 Objetivo y Alcance.

387.27 Campo de aplicación.
387.31 Responsabilidad financiera requerida.
387.39 Formularios.

Sección A — Empresas de autotransporte de bienes

§387.1 Objetivo y alcance

Pregunta 1: ¿Es posible que un Estado solicite un mayor nivel de cobertura de responsabilidad financiera que el requerido por el Cap. 387?
Lineamientos: Si.

§387.3 Campo de aplicación

Pregunta 1: ¿En qué calificación de peso bruto nom-inal del vehículo (GVWR), según la designación del fab-ricante, comienza a regir el requisito de cumplir con las reglamentaciones sobre responsabilidad financiera?
Lineamientos: Por lo general, el Cap. 387, sección A se aplica, si el vehículo tiene un GVWR de 4.535,92 Kg. (10.000 libras) o más. El Cap. 387, sección A, no se aplica al transporte intraestatal de petróleo y de mate-riales peligrosos de otro modo que no sea a granel, sus-tancias o residuos. Los vehículos automotores que se utilizan para transportar una cantidad cualquiera de materiales bajo las Divisiones 1.1, 1.2 ó 1.3 (explosi-vos), gas venenoso o una cantidad controlada para el transporte por autopista de materiales radioactivos dentro del comercio interestatal o exterior, se encuent-ran sujetos a la reglamentación Federal, independi-entemente de su GVWR.
Pregunta 2: El GVWR, ¿se aplica únicamente a la unidad de potencia?
Lineamientos: No.
Pregunta 3: ¿En qué momento los camiones remol-cadores se encuentran sujetos a la cobertura de respon-sabilidad financiera?
Lineamientos: Los camiones remolcadores de alquiler con un GVWR o GCWR de 4.535,92 Kg. (10.000 libras) o más, que realizan movimientos de emergencia en el comercio interestatal o externo, deben mantener niveles mínimos de responsabilidad financiera en la cifra de los $750.000. Los camiones remolcadores de alquiler, que realizan movimientos secundarios, deben mantener niveles de cobertura que se apliquen al pro-ducto que se transporta en el vehículo remolcado.
Pregunta 4: Las subdivisiones políticas federales, estatales o locales, ¿se encuentran sujetas a las reglamentaciones de responsabilidad financiera?
Lineamientos: No.
Pregunta 5: Un automotor de un propietario - con-ductor que regresa vacío o un tractor que circula sin un remolque, ¿está sujeto a las reglamentaciones de responsabilidad financiera?
Lineamientos: Un automotor que regresa vacío o que circula sin remolque mientras se encuentre al servicio de una empresa de autotransporte estaría sujeto a las reglamentaciones de responsabilidad financiera.
Pregunta 6: Una empresa de autotransporte que envía correspondencia por contrato para el Servicio Postal de los EE.UU., íntegramente dentro de los límites de un único Estado, ¿está sujeta a los requisitos de niveles mínimos de responsabilidad financiera del Cap. 387?
Lineamientos: Si. El transporte de correspondencia de los EE.UU. se considera comercio interestatal debido a que se entremezcla la correspondencia inter e intraestatal en cada vehículo.
Pregunta 7: Las empresas de autotransporte que transportan HM y que se encuentran exentas de las HMR, ¿se encuentran sujetas a las reglamentaciones de responsabilidad financiera?
Lineamientos: Si. Las excepciones de empaque o transporte en las HMR no cambian la necesidad de responsabilidad financiera en el nivel adecuado, de acuerdo con el producto que se transporta.
Pregunta 8: Los vehículos automotores que se transportan, ¿se consideran materiales peligrosos (HM) a los fines de los requisitos de responsabilidad finan-ciera, requiriendo de ese modo los límites superiores que se establecen en las reglamentaciones?
Lineamientos: No, si bien los vehículos automotores se identifican como HM en la Tabla de Materiales Peli-grosos indicada en §172.101, los vehículos automotores, en sí mismos, no deben tratarse como HM y deben con-siderarse propiedad no peligrosa.
Pregunta 9: Una casa rodante remolcada o una casa rodante a motor que cuenta con cilindros de pro-pano fijos, ¿se sujeta al Cap. 387 de las FMCSR?
Lineamientos: No. La FHWA considera que esos cil-indros son una parte integral del vehículo de espar-cimiento y no está sujeto a las reglamentaciones de responsabilidad financiera.

§387.5 Definiciones

Pregunta 1: La definición del término “a granel”, ¿incluye sólidos y líquidos a pesar de que la definición hace referencia a sistemas de contenedores con capacidades que superan los 13.300 litros (3.500 galones) de agua?
Lineamientos: Sí, el término “13.300 litros (3.500 galones) de agua” se utiliza como valor volumétrico e incluye sólidos y líquidos.

§387.7 Responsabilidad financiera requerida

Pregunta 1: ¿Es posible que una gran sociedad de capital (Corp.) propietaria de muchas subsidiarias tenga una póliza para la sociedad principal y mantenga la póliza y el Formulario MCS-90 en su sede corporativa?
Lineamientos: Por lo general, la responsabilidad fin-anciera requerida debe estar a nombre de la misma empresa de autotransporte y la prueba de esa cober-tura debe guardarse en el asiento principal de la empresa de autotransporte. Una sociedad de capital principal, sin embargo, puede tener una única póliza de seguros o fianza de caución que cubra a la sociedad de capital principal y a sus subsidiarias, siempre y cuando el nombre de la principal y el de cada subsidiaria estén presentes en la póliza o caución. Más aún, la prueba requerida debe contener el nombre de la sociedad de capital principal y el de sus subsidiarias. Se debe guar-dar una copia de esa prueba de cobertura de respons-abilidad financiera en el asiento principal de cada subsidiaria de la empresa de autotransporte.
Pregunta 2: ¿Cuál es la definición de “Certificado de Registro” estipulado en §387.7(b)(3)?
Lineamientos: “Certificado de Registro” se refiere al documento emitido por la FHWA para todas las empre-sas mexicanas de autotransporte, de alquiler y priva EE.UU., das, que les permiten ingresar en los EE.UU., pero las restringe a zonas comerciales de una munici-palidad fronteriza determinada, tal como ICC adoptara con anterioridad. La municipalidad fronteriza es el Puerto de Entrada, por donde sea que el vehículo de la empresa de autotransporte ingrese a los EE.UU.

Pregunta 3: ¿De qué manera una empresa mexi-cana de autotransporte prueba que cumple con lo estip-ulado en §387.7?
Lineamientos: Se permite a las empresas mexicanas de autotransporte obtener seguro de viaje y se les requiere que tengan en el vehículo un Formulario MCS-90, junto con un documento de verificación del seguro que demuestre el día y la hora de comienzo y vencimiento de la cobertura.
Pregunta 4: ¿Se cumple con el requisito de respons-abilidad financiera cuando un propietario-conductor (arrendador) le entrega a la empresa de autotransporte (arrendatario) una copia de la póliza y del Formulario MCS-90 en donde el transportista figura como un aseg-urado adicional a la póliza (Formulario MCS-90)?
Lineamientos: No. La empresa de autotransporte tiene la responsabilidad de obtener los niveles de responsabilidad financiera correspondientes.

§387.9 Responsabilidad financiera, niveles míni-mos.
Pregunta 1: El combustible, ¿figura como material peligroso?, y en caso de que así sea, ¿cuál es el nivel mínimo de responsabilidad financiera actualmente requerido?
Lineamientos: El combustible es un material peli-groso que figura en la tabla que se encuentra en 49 CRF 172.101. §387.9 requiere que las empresas de autotransporte privadas y de alquiler que transportan una cantidad cualquiera de petróleo en el comercio interestatal o exterior tengan una cobertura de respon-sabilidad financiera por un mínimo de $1.000. 000. La Ley de Agua Pura de 1973, tal como se enmendó, declara que el combustible es un “petróleo”, no una “sustancia peligrosa” La cobertura por $1.000. 000 tam-bién se aplica a las empresas de autotransporte priva-das y de alquiler que transportan combustible “a granel” en el comercio intraestatal.
Pregunta 2: ¿Se requiere que una empresa de auto-transporte que transporta gas licuado de petróleo (LPG) en una cantidad cualquiera tenga una cobertura por res-ponsabilidad financiera de $1.000. 000 ó $5.000.000?
Lineamientos: El LPG es un gas comprimido inflam-able. Todo transporte de LPG en sistemas de contene-dores con una capacidad superior a los 13.300 litros (3500 galones) de agua requiere una cobertura de responsabilidad financiera de $5 millones. La circu-lación dentro del comercio interestatal y exterior de LPG en sistemas de contenedores *no* superiores a 13. 300 litros (3500 galones) de agua requieren una cober-tura de $1 millón. Los la circulación intraestatales de LPG en esos sistemas de contenedores más pequeños se encuentran sujetos, *únicamente*, a los requisitos estatales de responsabilidad financiera.
Pregunta 3: ¿Cuál es la definición de un vehículo con “tanque alimentador” tal como figura en §387.9?
Lineamientos: Un vehículo con “tanque alimentador” es aquel capaz de descargar su cargamento a través de una abertura inferior sin inclinarse. Este tipo de vehículos incluiría, asimismo a los remolques de des-carga por la parte inferior. Los remolques de descarga trasera y los contenedores rodados no cumplen con la definición de un vehículo con descarga inferior.

§387.11 Autoridad estatal y designación del rep-resentante.
Pregunta 1: ¿De qué manera una empresa de autotransporte mexicana prueba que su compañía de seguros cumple con lo estipulado en §387.11?
Lineamientos: Con un Formulario MCS-90 correcta-mente realizado por una compañía de seguros con licencia para funcionar en los EE.UU.

§387.15 Formularios
Pregunta 1: ¿Es posible que una empresa de autotransporte cumpla con los requisitos de respons-abilidad financiera al agregar seguros en etapas?
Lineamientos: Si. Una empresa de autotransporte puede agregar coberturas, al adquirir seguro en etapas; cada una de estas debe consistir de una póliza separada y un endoso. La primera etapa de la cobertura es el seg-uro primario y cada etapa adicional se denomina seg-uro excedente. Ejemplo: Una empresa de autotransporte ABC transporta materiales explosivos de la División 1.1 y se requiere que tenga una cober-tura de $5 millones. La empresa de autotransporte ABC decide cumplir con este requisito al adquirir una póliza de seguros primaria de $1 millón de una empresa de seguros A, una póliza excedente de $1 millón de una empresa de seguros B, y una póliza exce-dente de $3 millones de una empresa de seguros C. Cada póliza tendrá un endoso individual (Formulario MCS-90) El endoso del asegurador A establecerá, “Este seguro es primario y la empresa no será responsable por los montos superiores a $1.000.000 por cada acci-dente.” El endoso del asegurador B establecerá, “El seg-uro es excedente y la empresa no será responsable por los montos superiores a $1 millón por cada accidente que supere el límite básico de $1 millón por cada acci-dente” El endoso del asegurador C establecerá, “El seg-uro es excedente y la empresa no será responsable por los montos superiores a $3 millón por cada accidente que supere el límite básico de $2 millón por cada acci-dente”
Pregunta 2: ¿Es posible que se modifique el Formu-lario MCS-90, requerido por el Art. 387, sobre la prueba de la responsabilidad financiera mínima?
Lineamientos: No es posible cambiar el texto pre-scripto en el documento. Sin embargo, es posible alterar el formato (ej., número de páginas, diseño del texto, etc).
Pregunta 3: ¿Se acepta el uso de una firma impresa o sellada en el endoso del Formulario MCS-90?
Lineamientos: Si.
Pregunta 4: Una empresa de autotransporte, ¿debe obtener un nuevo Formulario MCS-90 cada año si per-manece con la misma empresa de seguros?
Lineamientos: Si la póliza de seguros, tal como lo identifica el número de póliza en el Formulario MCS-90, es válida al momento de la renovación del seguro, no se requiere ningún Formulario MCS-90 nuevo. Si el número de póliza cambió, o la póliza de seguros se can-celó, según los términos indicados en el Formulario MCS-90, entonces se debe completar un nuevo Formu-lario MCS-90 y adjuntar a la póliza de seguros válida.

Sección B — Empresas que transportan pasajeros

§387.25 Objetivo y alcance
Pregunta 1: ¿Es posible que un Estado solicite un nivel de cobertura por responsabilidad financiera mayor al que requiere el Cap. 387?
Lineamientos: Si.

§387.27 Campo de aplicación
Pregunta 1: Una empresa sin fines de lucro que se ocupa del transporte de pasajeros de alquiler en forma interestatal, ¿está sujeta a los niveles mínimos de responsabilidad financiera para las empresas de trans-porte de pasajeros?
Lineamientos: Si.

Pregunta 2: ¿Qué determina el nivel de cobertura que se requiere para una empresa de transporte de pasajeros: el número de pasajeros o el número de asientos del vehículo?
Lineamientos: El nivel de responsabilidad financiera que se requiere se basa en la capacidad de asientos que diseñó el fabricante, y no en el número de pasajeros que viajan en el vehículo en un momento determinado. Los niveles mínimos de responsabilidad financiera que se requieren para las distintas capacidades de asientos se encuentran en §387.33.
Pregunta 3: Las limusinas de lujo con una capacidad de asientos inferior a siete pasajeros y que no circula en una ruta habitual o entre puntos específi-cos, ¿se encuentran exentas según §387.27(b)(2)?
Lineamientos: No. El servicio de taxis se encuentra estrictamente regulado por los gobiernos locales, por lo general, son vehículos marcados, que resultan más fáciles de identificar por los oficiales de aplicación de la ley. Las limusinas no son taxis y, por lo tanto, no se encuentran exentas de los requisitos de responsabil-idad financiera.
Pregunta 4: ¿En qué momento un conductor de un ómnibus escolar por contrato debe cumplir con el Cap. 387?
Lineamientos: En los momentos en los que el con-tratista no participe del transporte desde la escuela y hacia ella, y cuando el distrito escolar no organice, auspicie y pague el transporte.
Pregunta 5: La exención para transportar niños en edad escolar, ¿termina en los niveles escolares superi-ores o se extiende a instituciones educativas que trascienden la escuela secundaria, como por ejemplo, la universidad en sus primeros años, o la universidad en general?
Lineamientos: La exención no se extiende más allá de la escuela secundaria.
****Pregunta 6:*** Los requisitos de responsabilidad fin-anciera del Cap. 387, Sección B, ¿se aplican a los ómni-bus escolares que utiliza el gobierno federal de México para transportar estudiantes en viajes de campo a los EE.UU. ?
Lineamientos: No. Los requisitos de responsabilidad financiera de la Sección B se aplican, únicamente, a las empresas de autotransporte de alquiler, que transpor-tan pasajeros en el comercio interestatal o exterior.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§387.31 Responsabilidad financiera requerida

Pregunta 1: ¿Es posible que una gran sociedad de capital, que sea propietaria de muchas subsidiarias, tenga una póliza de seguros para la sociedad de capital principal y mantenga la póliza y el Formulario MCS-90B en la sede corporativa?
Lineamientos: Por lo general, la responsabilidad fin-anciera requiere que deba estar a nombre, exacto, de la empresa de autotransporte y la prueba de que esa cobertura se guardará en el lugar de trabajo principal de la empresa de autotransporte. Una sociedad de capi-tal principal, sin embargo, puede tener una única pól-iza de seguros o fianza de caución que cubra a la sociedad de capital principal y a sus subsidiarias, siem-pre y cuando el nombre de la principal y el de cada sub-sidiaria estén presentes en la póliza o caución. Más aún, la prueba requerida debe contener el nombre de la empresa principal y sus subsidiarias. Se debe guardar una copia de esa prueba de cobertura por responsabil-idad financiera en el lugar de trabajo principal de cada subsidiaria de la empresa de autotransporte.

§387.39 Formularios

Pregunta 1: ¿Es posible que una empresa de autotransporte de pasajeros cumpla con los requisitos de responsabilidad financiera al agregar seguros en etapas?
Lineamientos: Si. Una empresa de autotransporte de pasajeros puede agregar cobertura, al adquirir seguro en etapas, donde cada una contenga una póliza separada y un endoso. La primera etapa de la cobertura será el seguro primario y cada etapa adicional se denomina seguro excedente. Cada póliza tendrá un endoso individual (Formulario MCS-90B). El endoso del asegurador A establecerá, “El seguro es primario y la empresa no será responsable por los montos superiores a $1.500.000 ó $5.000.000 por cada accidente. ” El endoso del asegurador B establecerá, “El seguro es excedente y la empresa no será responsable por los montos superiores a $1 millón por cada accidente que supere el límite básico de $1.500.000 ó $5.000.000 mil-lones por cada accidente” El endoso del asegurador C establecerá, “El seguro es excedente y la empresa no será responsable por los montos superiores a $3 mil-lones por cada accidente que supere el límite básico de $2 millones por cada accidente”
Pregunta 2: ¿Es posible que se modifique el Formu-lario MCS-90B que requiere el Art. 387 sobre la prueba de responsabilidad financiera mínima?
Lineamientos: No es posible cambiar el texto pre-scripto en el documento. Sin embargo, es posible alterar el formato (ej., número de páginas, diseño del texto, etc).
Pregunta 3: ¿Se acepta el uso de una firma por fax (ej., impresa, sellada, de puño y letra, etc.) en el Formu-lario MCS-90B?
Lineamientos: Si.

Capítulo 390 — Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR); Generalidades.

Interpretación de Artículos

390.3 Aplicación general.
390.5 Definiciones
390.9 Leyes estatales y locales, efectos.
390.15 Ayuda en investigaciones y estudios especiales.
390.21 Marcado de Vehiculos Automotores Comerciales (CMV)
390.23 Exención de las reglamentaciones de horas de servicio – Desastres
390.31 Copias de los registros o documentos.

Temas Especiales - Patrones graves de infracciones

§390.3 Aplicación general

Pregunta 1: La exención del gobierno en §390.3(f) (2), ¿se aplica a las empresas de autotransporte que realizan negocios con el gobierno?

Lineamientos: No. La exención se aplica, única-mente, cuando el gobierno es la empresa de autotrans-porte.
Pregunta 2: Las FMCSR, ¿se aplican a conductores y los CMV que transportan herramientas, equipos y provisiones a través de las fronteras del Estado en un CMV?
Lineamientos: Sí, las FMCSR se aplican a los con-ductores y a los CMV que transportan bienes en el com-ercio interestatal. Los bienes en este caso son las herramientas, equipos y provisiones.
Pregunta 3: Las actividades de una iglesia, que brinda excursiones en ómnibus al público en general a cambio de una remuneración, ¿se encuentran sujetas a las FMCSR como si fuera una empresa de autotrans-porte de alquiler?
Lineamientos: Sí, la iglesia es una empresa de trans-porte de alquiler para pasajeros, sujeta a las FMCSR.
Pregunta 4: Las FMCSR, ¿se aplican a la circu-lación por vías de los remolques y carrocerías de con-tenedores intermodales, que anterior o posteriormente circulaban dentro del comercio interestatal en autopis-tas por medio de empresas de autotransporte?
Lineamientos: No. Se encuentran dentro del alcance de esas normas únicamente cuando una empresa de autotransporte los hace circular por autopistas como un automotor.
Pregunta 5: El personal que participa en las prue-bas de los CMV en la vía pública a través de las líneas de un Estado, ¿está sujeto a las FMCSR?
Lineamientos: Sí, todo conductor (incluyendo mecánicos, técnicos, aprendices de conductor y otro per-sonal) que maneja un CMV dentro del comercio inter-estatal debe cumplir con las FMCSR.
Pregunta 6: ¿Cómo se distingue el comercio intraestatal del interestatal a los fines de la aplicación de las FMCSR?
Lineamientos: El comercio interestatal es determi-nado por el carácter esencial de la circulación, que se manifiesta por la intención fija y persistente del carga-dor en el momento del envío, y se determina a partir de todos los hechos y circunstancias que rodean el trans-porte. Cuando el objetivo del transporte que se está realizando es de naturaleza interestatal, aún cuando la ruta se encuentre dentro de los límites de un único Estado, el conductor y el CMV se encuentran sujetos a las FMCSR.
Pregunta 7: Los conductores/ vehículos de la Cruz Roja, ¿se encuentran sujetos a las FMCSR?
Lineamientos: Los conductores/ vehículos de la Cruz Roja que se utilizan para prestar asistencia en emer-gencias, según las disposiciones de §390.23 no se encuentran sujetos a las FMCSR al brindar la asisten-cia. Sin embargo, estos vehículos/ conductores estarían sujetos a ellas al circular en otro momento, siempre y cuando se use los vehículos en el comercio interestatal y estos cumplan con la definición de un CMV.
Pregunta 8: ¿Puede una empresa de autotransporte tomar las huellas digitales como una condición pre-empleo?
Lineamientos: Las FMCSR no requieren ni prohíben tomar las huellas digitales como condición de empleo. §390.3(d) permite a los empleadores que apliquen req-uisitos más estrictos.
Pregunta 9: Las FMCSR, ¿se aplican a conductores/ vehículos que circulan para una institución educativa estatal o local, que sea una subdivisión política del Estado?
Lineamientos: §390.3(f)(2) específicamente exime de las FMCSR al transporte que realiza un Estado o sub-división política, incluyendo toda repartición del Estado o localidad. Los conductores, sin embargo, pueden estar sujetos a los requisitos de CDL y/ o leyes estatales que son similares a las FMCSR.
Pregunta 10: Las FMCSR, ¿se aplican a conduc-tores/ vehículos que circulan para una autoridad de tránsito propiedad del Estado o la subdivisión política del Estado para la que ellos circulan?
Lineamientos: §390.3(f)(2) específicamente exime de FM CSRs al transporte que realiza el Gobierno Fed-eral, un Estado o una subdivisión política de un Estado. Sin embargo, esta exención no se aplica a los requisitos de una CDL presentes en el Cap. 383.Asimismo, si entidades gubernamentales participan del transporte interestatal, de alquiler, para pasajeros, deben cumplir con los requisitos de retención de informes de acci-dentes del Cap. 390.
Pregunta 11: El transporte interestatal de estudi-antes, maestros y padres hacia eventos escolares, como competencias atléticas y viajes de campo, que realizan las municipalidades, ¿está sujeto a las FMCSR? Si se cobra una tarifa para diferir los gastos de la municipal-idad, esto, ¿afecta el campo de aplicación de las reglamentaciones?
Lineamientos: §390.3(f)(2) específicamente exime de las FMCSR al transporte que realiza el Gobierno Fed-eral, un Estado o una subdivisión política del Estado. El cobrar una tarifa a fin de diferir los costos guberna-mentales no afecta esta exención.
Sin embargo, esta exención no se aplica a los requisi-tos de una CDL, según el Cap. 383.Asimismo, si entidades gubernamentales participan del transporte interestatal de alquiler para pasajeros, deben cumplir con los requisitos de retención de informes de acci-dentes del Cap. 390.
Pregunta 12: ¿Cuál es el campo de aplicación de las FMCSR para las actividades de los ómnibus escolares que realizan los Gobiernos Tribales Aborígenes?
Lineamientos: El transporte que realiza el Gobierno Federal, los Estados o subdivisiones políticas de un Estado está, por lo general, exento de las FMCSR. Esta exención general incluye a los Gobiernos Tribales Aborígenes, que a los fines de §390.3(f) son equiva-lentes a una entidad gubernamental del Estado. Cuando se emplea a un conductor y una entidad guber-namental opera un ómnibus, la circulación no estaría sujeta a las FMCSR, con las siguientes excepciones: Los requisitos del Cap. 383 tal como son relevantes a los patrones de otorgamiento de licencias comerciales se aplican a todo conductor que opera un CMV, y, los requisitos de retención de informes de accidentes del Cap. 390 se aplican cuando la entidad gubernamental está realizando transporte interestatal de pasajeros de alquiler.
Pregunta 13: Una empresa de autotransporte despacha un CMV vacío del Estado A hacia el Estado B lindante, a fin de transportar carga o pasajeros entre dos puntos del Estado B, y luego, para regresar vacío al Estado A. El transporte de carga o pasajeros dentro del Estado B, ¿constituye comercio interestatal?
Lineamientos: Si. Los tribunales y el ICC desarrol-laron una prueba que aclara la situación legal de las tramos intraestatales de los viajes interestatales. El carácter de la etapa intraestatal depende del objetivo fijo y persistente del consignador al comienzo del trans-porte. El objetivo fijo y persistente en este caso era trasladar bienes, el vehículo mismo, a través de líneas del Estado y entre dos puntos en el Estado B en donde se utilizó para acarrear la carga o pasajeros. El trans-porte dentro del Estado B, por lo tanto, constituye com-ercio interestatal. En algunos casos la empresa de autotransporte puede ser el consignador.
Pregunta 14: ¿Cuál es el campo de aplicación de las FMCSR para las empresas de autotransporte que poseen y circulan con ómnibus escolares y que contra-tan con la municipalidad a fin de brindar servicios de transporte de alumnos?
Lineamientos: A los fines de las FMCSR, los capítulos 390-399, “funcionamiento de ómnibus escolares” signi-fica el uso de un ómnibus escolar a fin de transportar niños en edad escolar y/ o personal escolar desde los hogares a la escuela y desde la escuela a los hogares. Un “ómnibus escolar” es un automotor de pasajeros con un diseño para transportar más de 10 pasajeros además del conductor, y se usa principalmente para la actividad de ómnibus escolar (ver §390.5). Las actividades realizadas como ómnibus escolar y el transporte que realizan las entidades gubernamentales se encuentran específica-mente exentos de las FMCSR, según §390.3(f).
Sin embargo, todo aquel que circule con ómnibus escolares bajo contrato con una escuela es una empresa de autotransporte de alquiler. Cuando una empresa de autotransporte de alquiler, no gubernamental, trans-porta niños a eventos relacionados con la escuela que no sean las “operaciones de ómnibus escolar”,

como eventos deportivos, excursiones de la clase etc., y opera a través de líneas del Estado, sus operaciones se deben realizar según las FMCSR. Esto se aplica a las empre-sas de autotransporte que circulan con CMV, tal como se define en el Cap. 390, que incluye a los vehículos que tienen un GVWR de 4.536,37 kilos (10.001 libras) o más, o, que tienen un diseño para transportar pasa-jeros a cambio de una remuneración, excepto los taxis para 6 pasajeros que no circulan en recorridos fijos.

En algunos casos, las empresas de autotransporte que realizan transporte de ómnibus escolar no se encuentran sujetas a la Ley de Reforma Reglamentaria para Ómnibus de 1982 y a los requisitos mínimos de responsabilidad financiera (Cap. 387) que se emitieron según esta Ley. El transporte de escolares y maestros que organiza, auspicia y paga el distrito escolar no está sujeto al Cap. 387.Por lo tanto, los contratistas de ómnibus escolares deben cumplir con las FMCSR para realizar viajes interestatales, como un evento deportivo y excursiones de la clase; sin embargo, las reglamenta-ciones federales no requieren un nivel específico de cobertura de seguros.

Para esas operaciones que realiza un contratista de ómnibus escolar, sujetas a las FMCSR, las empresas de autotransporte deben guardar los registros del conduc-tor y del vehículo, tal como lo requieren las reglamenta-ciones. Esto incluiría los registros de calificación del conductor (Cap. 391), registros del Estado de servicio del conductor (Cap. 395), retención de registros de acci-dentes (Cap. 390) y registros de inspección, reparación y mantenimiento (Cap. 396) para los conductores y vehículos que se utilizan en los viajes que se encuent-ran sujetos a las FMCSR. No se requieren estos regis-tros, según las FMCSR, cuando se trate de otros vehículos de la flota de la empresa de autotransporte que no se encuentran sujetos a las reglamentaciones.

Pregunta 15: ¿Se puede obligar a los conductores a contratar mano de obra para cargar y descargar (carga-dores)?

Lineamientos: No. La Ley de las Empresas de Autotransporte de 1980 (MCA 1980) declaró ilegal obli-gar a alguien a realizar cargas y descargas en contra de su voluntad, y requerir un pago por las mismas (49 Cód. de EE.UU. 14103, anteriormente, 49 Cód. de EE.UU. 11109). La FHWA es la responsable de aplicar las reglamentaciones que prohiben la coacción en el uso de cargadores.

Pregunta 16: a. Los vehículos que, en el curso de un transporte interestatal por autopista, se encuentran fuera de la autopista cargando, descargando o esper-ando, ¿se encuentran sujetos a las FMCSR durante ese tiempo?

b. Los vehículos y conductores que se utilizan, ínte-gramente dentro de terminales y en instalaciones o sitios de planta, ¿se encuentran sujetos a las FMCSR?

Lineamientos:

a. Si.

b. No.

Pregunta 17: ¿Qué protección se le da a un conduc-tor que se niega a infringir las FMCSR?

Lineamientos: El Art. 405 de la STAA (49 Cód. de EE.UU. 31105) establece, en parte, que ninguna per-sona deberá despedir, disciplinar, o, discriminar a un empleado por causa de remuneración, términos, condi-ciones o privilegios de empleo, cuando éste se niegue a circular con un vehículo si esa actividad constituye una infracción a toda ley, reglamentación, norma u orden Federal aplicable a la seguridad de un CMV. En ese caso, el conductor puede presentar una queja firmada ante la Administración de Salud y Seguridad Ocupacio-nal (OSHA).

Pregunta 18: Las personas que circulan con un CMV para transporte personal de amigos o familiares, ¿son consideradas “empresas privadas de autotrans-porte de pasajeros (no comercial) ”, según se define en §390.5?

Lineamientos: No. Las empresas privadas de autotransporte de pasajeros no comerciales (PMCP) *no* incluyen a las personas que transportan pasajeros en forma personal con fines recreativos. Una PMCP no comercial debe participar en algún tipo de actividad grupal. Por ejemplo, a las organizaciones que se encuentran exentas según el Código Fiscal, del inglés, IRC (26 Cód. de EE.UU. 501) y que brindan transporte a sus miembros en general son considerados como PMCP no comerciales: Organizaciones de caridad, científicas y educativas, grupos de scouts, clubes depor-tivos, sociedades fraternales o logias, etc.

Pregunta 19: “A menos que se estipule específica-mente de otra manera”, el art. §390.3(f) (2) exime a ciertas entidades gubernamentales y a sus conductores del cumplimiento del 49 CRF Título III, Subtítulo B, capítulos 350-399. ¿Qué capítulos se encuentran cubi-ertos por esta exención y cuáles se encuentran “exclui-dos específicamente”?

Lineamientos: Los empleadores y conductores guber-namentales se encuentran exentos del cumplimiento de los capítulos 325, 385, 387 y del 390 al 399.Sin embargo, deben cumplir con los requisitos para las pruebas de droga y alcoholemia estipulados en el Cap. 382 y con los requisitos de CDL del Cap. 383.Los Capí-tulos 350, 355, 384, 386, 388 y 389 no reglamentan, en forma directa, a los operadores de CMV, públicos o pri-vados, y por lo tanto no cabe duda sobre la exención.

Pregunta 20: Las FMCSR, ¿se aplican a los Gobier-nos Tribales Aborígenes?

Lineamientos: Según §390.3(f) (2) el transporte que realiza el Gobierno Federal, los Estados o las subdivi-siones políticas de un Estado está, por lo general, exento de las FMCSR. Se considera que los Gobiernos de Tribus Aborígenes son equivalentes a una entidad gubernamental estatal a los fines de esta exención. Por lo tanto, cuando se contrata a un conductor para mane-jar un CMV que sea propiedad de una entidad guberna-mental, ni el conductor ni el vehículo ni la entidad se encuentran sujetos a las FMCSR, con las siguientes excepciones:

(1) Los requisitos del Cap. 383 sobre los patrones de otorgamiento de licencias de conducir de un CMV.

(2) Los requisitos de pruebas de drogas establecidos en el Cap. 382;

(3) Las pruebas de alcoholemia, cuando el empleado desempeña, esté por desempeñar o haya terminado de desempeñar una tarea crítica para la seguridad. A los fines de las pruebas de alcoholemia, las tareas críticas para la seguridad se definen en §382.107 como cual-quiera de aquellas actividades realizadas mientras se está en servicio establecidas en §395.2, sobre Tiempo en Servicio, párrafos (1) a (6) (por lo general, sobre manejo y actividades relacionadas) y;

(4) Los requisitos sobre la retención de informes de accidentes estipulados en §390.15 se aplican cuando la entidad gubernamental presta transporte charter de pasajeros en forma interestatal.

Pregunta 21: La exención establecida en §390.3(f)

(3) sobre el “transporte ocasional de bienes personales realizado por personas sin contraprestación, ni como extensión de una empresa comercial”, ¿se aplica a las personas que circulan con un CMV, en forma ocasional, a fin de transportar automóviles, barcos, caballos, etc., para carreras, torneos, exhibiciones o eventos simi-lares, aún cuando se ofrezca dinero en premios en estos eventos?

Lineamientos: La exención se aplicaría a este tipo de transporte, si: (1) Las actividades básicas no se reali-zan para obtener ganancias, por ej., (a) el dinero en pre-mios se declara como ingreso común a los fines impositivos, y (b) el costo de las actividades básicas no se deduce como un gasto comercial a los fines impositi-vos, y, cuando corresponda, (2) no hay auspicios corpo-rativos. Los conductores deben consultar con el Estado que les otorgó la licencia a fin de determinar las dis-posiciones aplicables sobre licencias a las que se encuentran sujetos.

Pregunta 22: Sí, luego del 18 de diciembre de 1995, se descubre que un conductor con domicilio en México se encuentra circulando más allá de las fronteras de los cuatro Estados limítrofes permitidas por el Acuerdo de Libre Comercio de los EE.UU. (NAFTA), ese conductor, ¿está infringiendo las FMCSR? Si es así, ¿cuál(es)?

Lineamientos: No. Conducir más allá de los cuatro Estados limítrofes no configura, en sí, una infracción a las FMCSR.
Pregunta 23: El transporte realizado dentro de los límites de un Estado entre un lugar de una Reserva Aborigen y un lugar fuera de esa reserva, ¿se considera comercio interestatal?
Lineamientos: No, ese transporte no es considerado comercio intraestatal. Una reserva aborigen está ubicada geográficamente dentro del área de un Estado. La aplicación y el cumplimiento de la ley sobre las reserves aborígenes es inherentemente federal, a menos que se haya otorgado esa autoridad a los Esta-dos, por promulgación del Congreso, aceptada por los Estados cuando corresponda y con el consentimiento de las tribus aborígenes.
Pregunta 24: ¿Hasta que punto la FHWA tiene competencia para regular las calificaciones y horas de servicio de los conductores de CMV que participan del comercio interestatal o exterior, si los conductores cir-culan, solo en forma ocasional, en el comercio inter-estatal o exterior?
Lineamientos: La FHWA publicó una interpretación en el *Registro Federal* el 23 de julio de 1981 (46 FR 37902) sobre este tema. La FHWA debe demostrar que el conductor o la empresa de autotransporte participó del comercio interestatal o exterior dentro de un plazo razonable con anterioridad a la determinación de la competencia, según 49 Cód. de EE.UU. 31136 y 31502.
La FHWA debe demostrar que el conductor y la empresa de autotransporte circularon, realmente, en el comercio interestatal, dentro de un período razonable de tiempo, con anterioridad a la determinación de la competencia. La mera solicitud de un negocio que implicaría ejercer actividades en el comercio inter-estatal no es condición suficiente para establecer la competencia. Si se reclama la competencia sobre un conductor que no condujo en el comercio interestatal, se deben presentar pruebas que demuestren que la empresa de autotransporte circuló en el comercio inter-estatal y que se podría esperar, razonablemente, que el conductor realice uno de los recorridos interestatales de la empresa de autotransporte. Serían pruebas sufi-cientes, entre otras, las declaraciones de conductores y empresas de autotransporte y todos los contratos de empleo.
La prueba o evidencia de conducción o la disponibil-idad para circular en el comercio interestatal hace que el conductor quede sujeto a las FMCSR durante un período de 4 meses desde la fecha de esa prueba. Durante ese período, se requiere, asimismo, que la empresa de autotransporte cumpla con las FMCSR que se refieren a los conductores, la conducción y a los reg-istros relacionados con los conductores o creados por ellos, principalmente aquellos presentes en 49 CRF capítulos 387, 391, 392, 395, y 396. La FHWA considera que el período de 4 meses es razonable dado que evita tanto la determinación semanal de la competencia, una situación excesivamente breve, como la declaración de que el conductor, que está en funciones o disponible para entrar en funciones una vez, permanezca sujeto a las FMCSR por tiempo ilimitado, una situación excesi-vamente abarcativa.
***Nota del Editor**: Se emitió el siguiente memo-rando el 8 de febrero de 2000.

Propósito

El 6 de julio de 1999, emití un memorando a todas las oficinas de campo en relación a la autoridad de la Oficina de Seguridad de Autopistas y Empresas de Autotransporte (OMCHS) para reglamentar las califi-caciones y las horas máximas de servicio de los conduc-tores de CMV que circulan tanto en el comercio interestatal como intraestatal. (1) Reparticiones estatales, con incertidumbres sobre las consecuencias para el Programa de Asistencia para la Seguridad de las Empresas de Autotransporte (MCSAP) (específica-mente, en cuanto a los lineamientos de tolerancia para las reglamentaciones del Estado sobre las horas de ser-vicio intraestatales); (2) empresas de autotransporte, que tratan de determinar si las reglamentaciones de seguridad federales o estatales se aplicarían a los viajes intraestatales que realizan los conductores que se ocupaban, asimismo, de recorridos interestatales, y, (3) el personal de campo de la oficina de la FMCSA han expresado sus preocupaciones sobre ese memo.
Tras considerar las cuestiones que surgieron del memo de julio, decidí cambiar la política de la FMCSA. Este memorando explica cuándo la repartición tendrá competencia sobre las operaciones intraestatales de las empresas de autotransporte y conductores, que, a veces, circulan en forma interestatal.

Antecedentes

Los estatutos sobre los que la mayor parte de las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR) se fundamen-tan, se aplican, únicamente al “comercio interestatal” El alcance de la competencia que confiere esa cláusula ha sido decidido por los tribunales federales en una larga serie de casos. La mayoría de los casos sobre empresas de autotransporte que analizan el “comercio interestatal” implican disputas sobre el pago de horas extras, según la Ley de Estándares Laborales Justos (FLSA). La FLSA exime a los empleadores del requisito de pago de horas extras a todo empleado “sobre quien el Ministerio del Transporte tiene el poder de establecer calificaciones y horas máximas de servicio”, según la Ley del Autotransporte de 1935 (ref., 49 Cód. de EE.UU. 31502). Dado que la Ley de 1935 se aplica úni-camente al “comercio interestatal”, los tribunales se vieron obligados a determinar si los conductores que no circulan normalmente a través de líneas del Estado pueden, de todos modos, encontrarse sujetos al “poder” del Ministerio, y por lo tanto, sin derecho a percibir el pago de horas extras.
En 1981 la Administración Federal de Autopistas (FHWA), en representación de su Oficina de Seguridad para las Empresa de Autotransporte (BMCS) publicó un comunicado en el Registro Federal (46 RF 37902, jul. 23, 1981) que analiza los casos más relevantes de la FLSA e interpreta su “competencia para reglamentar las calificaciones y las horas máximas de servicio de los conductores de automotores comerciales (CMV) que actúan dentro del comercio interestatal o extranjero. " El comunicado resume las conclusiones de esos casos de la siguiente manera:

> Si durante el curso regular del empleo, se con-voca, o, se podría convocar, a un conductor para que transporte un cargamento en el comercio interestatal, ese conductor estaría sujeto a la jurisdicción de la FHWA, según 49 Cód. de EE.UU. 304 [Ley del Autotransporte de 1935, ahora codificada: 49 Cód. de EE.UU. 31502]. En 49 Cód. de EE.UU. 304, se establece la autoridad para reglamentar las calificaciones y las horas máximas de servicio de los empleados y la seguridad para las actividades y equipos de empresas de autotransporte públicos, empresas de autotransporte por contrato, empresas de autotransporte privados de bienes y empresas de autotransporte de trabajadores migratorios. Estos casos establecen las pruebas básicas necesarias para determinar si un conductor se encuentra sujeto a la jurisdicción federal, según 49 Cód. de EE.UU. 304. Incluso sostienen que una mínima participación en el comercio inter-estatal, como parte normal de los deberes del empleado, hará que el empleado se encuentre sujeto a la jurisdicción de la FHWA. En dos de los casos mencionados, “Morris v. McComb” [332 U. S. 422, Corte Suprema, 1974] y “Starrett v. Bruce” [391 F. 2d 320 (10 th Cir. 1968)], los tribu-nales dictaron un fallo sobre la competencia en razón de los conductores, aún cuando esos con-ductores jamás habían conducido en el comercio interestatal. El fallo de competencia se basó en la probabilidad de que se les haya asignado a esos conductores un recorrido interestatal durante el curso normal de su empleo.
> El comunicado de 1981 llegó a esta conclusión. La FHWA opina que para establecer la competen-cia, según 49 Cód. de EE.UU. 304 [actualmente, 49 Cód. de EE.UU. 31502] se debe probar que la empresa de autotransporte participó del comercio interestatal dentro de un período de tiempo razonable anterior al momento en que se haya cuestionado la competencia. Se debe establecer la participación de la empresa de autotransporte en el comercio

interestatal con algún tipo de prueba concreta, como un viaje real realizado en el com-ercio interestatal o prueba, en el caso de una empresa de autotransporte "de alquiler", de que se solicitó llevar a cabo una actividad comercial interestatal. Si se reclama la competencia en razón de un conductor que no haya circulado en el comercio interestatal, se deben presentar prue-bas que demuestren que la empresa de autotransporte participó del comercio inter-estatal y que el conductor podría, razonable-mente, haber realizado uno de los recorridos interestatales de la empresa de autotransporte. Las declaraciones de los conductores y de las empresas de autotransporte y los contratos de trabajo serían pruebas suficientes. Se debería aceptar la prueba de haber circulado en el comercio interestatal, o, el hecho de estar sujeto a ser empleado para circular en el comercio estatal, como prueba de que el conductor está sujeto al 49 Cód. de EE.UU. 304 durante un período de 4 meses desde la fecha de la prueba. La FHWA considera que un período de cuatro meses es razonable dado que evita tanto el enfoque semanal, esto es, una condición dema-siado estricta, como la situación por la cual se podría emplear al conductor, o, éste podría estar sujeto a ser usado una vez, y quedar sujeto al tema de competencia, según 49 Cód. de EE.UU. 304, por un tiempo ilimitado.

Si bien en ningún momento se incluyó el comunicado sobre la interpretación en el Código de Reglamenta-ciones Federales (CRF), la FHWA lo resumió en los Lin-eamientos Reglamentarios para las FMCSR que se publicaron el 4 de abril de 1997 (Q. 24, según Cap. 390, 63 RF 16370, en 16406).

A pesar de las publicaciones de 1981 y 1997, la Ofi-cina de las Empresas de Autotransporte (OMC) y la OMCHS nunca aplicaron la, así llamada, norma de los 4 meses, o, al menos, no se aplicó en forma universal. Diseñé el memorando del 6 de julio a fin de crear una política nueva y coherente para la OMC. No obstante, como se mencionó antes, esto generó más problemas que soluciones. Por lo tanto, emito este documento a fin de establecer una nueva política nacional para la FMCSA.

Política Nacional

La seguridad es la prioridad principal para la FMCSA. La aplicación y el cumplimiento de las reglamentaciones sobre las horas de servicio es una parte esencial de ese mandato. Los conductores que cir-culen dentro del comercio interestatal deben cumplir con lo estipulado en 49 CRF, Cap. 395, antes, durante y después de realizar viajes interestatales. Si bien la jurisprudencia analizada en la notificación de la inter-pretación de 1981, claramente, respalda la declaración de la competencia en razón del conductor durante cua-tro meses con posterioridad a un único viaje inter-estatal, una norma de cuatro meses no es necesaria para evitar la fatiga. Las normas estipuladas en el Cap. 395 controlan las horas de servicio en períodos de siete días consecutivos (si el transportista no opera todos los días de la semana), u ocho días consecutivos (si el transportista opera todos los días de la semana). Dado que el cumplimiento con el Cap. 395 durante el período de 7 ú 8 días anterior o posterior al viaje interestatal mantendrá el cansancio del conductor dentro de límites manejables, la FMCSA reemplazará la norma de los 4 meses por una norma de 14/15 días.

1. Todo conductor que comience un viaje en el com-ercio interestatal debe continuar cumpliendo los requisitos estipulados en 49 CRF 395.3(a) y (b) hasta el fin de los 7 a 8 días consecutivos sigu-ientes, teniendo en cuenta la norma por la que se rige la empresa de autotransporte. El conductor debe continuar cumpliendo los req-uisitos estipulados en 49 CRF Cap. 395, aún cuando, circule, exclusivamente, dentro del com-ercio intraestatal durante el período restante de 60/ 70 horas (esto es, en un cronograma de 7-8 días) al final del viaje interestatal. Asimismo, el conductor debe seguir cumpliendo con las normas de 10 y 15 horas, con las normas de 60 ó 70 horas para el resto de ese día, y de los 7 días siguientes (en caso de que se aplicara la norma de 60 horas) ú 8 días (en caso de que se aplicara la norma de 70 horas). Un conductor que comienza un viaje en el comer-cio interestatal en un CMV debe poseer una copia de los registros del estado de servicio de los 7 días consecutivos anteriores, tal como lo requiere 49 CRF 395.8 (k) (2, *a menos que cumplan con 49 CRF 395.1(e),* aún cuando el conductor haya cir-culado únicamente en el comercio intraestatal durante ese período de 7 días. Durante el período de 7 días anterior al viaje interestatal, el conduc-tor **puede** cumplir con las reglamentaciones del Estado aplicables al comercio intraestatal, con relación a los requisitos de conducción de los CMV de los Estados y la condición en servicio.
2. Los investigadores de la FMCSA deberían citar a los conductores por infracciones a las normas de 10 ó 15 horas o a las normas de 60 ó 70 horas, que se cometan durante un viaje interestatal o durante los 7 ú 8 días con posterioridad a la final-ización del viaje interestatal (teniendo en cuenta la norma con la que se rige la empresa de autotransporte). El conductor continúa sujeto al Cap. 395 durante los 7 ú 8 días posteriores a un viaje realizado en el comercio interestatal, aún cuando, durante ese período conduzca, únicamente, en el comercio intraestatal. Las infracciones a las políticas aquí establecidas, que se descubran al controlar su acatamiento, se deberían tratar como cualquier otra infracción a las FMCSR al momento de determinar una calificación de seguridad para la empresa de autotransporte y la medida de apli-cación y cumplimiento a tomar.
3. Los Lineamientos sobre Tolerancia de MCSAP en el Anexo C del 49 CRF Cap. 350 permanecen sin cambios Esta declaración de política, simple-mente, aclara la diferencia entre los Párrafos 2 y 3 de los Lineamientos, es decir, entre el tipo de viajes sujetos a la jurisdicción federal, en contra-posición de aquellos sujetos, únicamente, a la jurisdicción del Estado.

La FMCSA no está en desacuerdo con las conclu-siones legales a las que la FHWA llegó e indicó en el comunicado de la interpretación de 1981. Sin embargo, para fines de simplicidad y funcionalidad, decidí reem-plazar la, así llamada, norma de los 4 meses por la norma de los 14/ 15 días.

Pregunta 25: Las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR), ¿se aplican al transporte que realiza el gobi-erno federal de un país extranjero, o el gobierno estatal, provincial o territorial de un país extranjero?

Lineamientos: Si. Si. Aunque §390.3(f)(2) incluye una excepción para el transporte que realiza el gobi-erno federal, un Estado, o, una subdivisión política de un Estado, las excepciones se aplican, únicamente, a las entidades gubernamentales de los EE.UU.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§390.5 Definiciones

Pregunta 1: Las definiciones de "campo", "agricul-tor" y "cultivo agrícola", ¿se aplican a las actividades de invernadero?

Lineamientos: Si.

Pregunta 2: ¿Se considera que un vehículo que se utiliza para transportar o remolcar tanques protectores de amoníaco anhidro son CMV y se encuentran sujetos a las FMCSR?

Lineamientos: Sí, siempre y cuando el GVWR (peso bruto nominal) o el GCWR (peso bruto nominal combi-nado) cumpla con aquél de un vehículo comercial (CMV), o lo supere, tal como se define en §390.5 y/ o el vehículo transporte materiales peligrosos (HM) en una cantidad que requiera señalización.

Pregunta 3: Si falta la placa GVWR y/ o número VIN de un vehículo pero su peso bruto real es 4.536,37 Kg. (10. 001 libras) o más, ¿es posible que un oficial encargado de aplicar y exigir el cumplimiento de las normas use este último en lugar del GVWR para deter-minar el campo de aplicación de las FMCSR?

Lineamientos: Si. La única razón aparente para extraer la placa GVWR del fabricante o el número VIN es imposibilitar a los oficiales, encargados de aplicar y

exigir el cumplimiento de las normas en la vía pública, la determinación del campo de aplicación de las FMCSR, que tienen un umbral de GVWR igual a 4.536,37 Kg. (10.001 libras). A fin de frustrar una evasión deliberada de las reglamentaciones sobre segu-ridad, un oficial podrá, por lo tanto, presumir que el vehículo que no tiene la placa GVWR del fabricante y/ o el número VIN tiene un GVWR de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más, si: (1) el vehículo tiene el tamaño y la con-figuración que normalmente se asocia a los vehículos con un GVWR de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más; (2) el vehículo tiene un peso bruto real de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más.

Una empresa de autotransporte o un conductor puede refutar esa suposición al entregar al oficial, encargado de aplicar y exigir el cumplimiento de las normas, la placa de GVWR, el número VIN y otra infor-mación de confiabilidad similar, que demuestre, o per-mita que el oficial determine, que el GVWR del vehículo es inferior al umbral o límite de peso requerido en la jurisdicción.

Pregunta 4: Si un vehículo con un GVWR del fabri-cante inferior a los 4.536,37 Kg. (10.001 libras) fue modificado en su estructura para transportar una carga más pesada, ¿es posible que el oficial, encargado de aplicar y exigir el cumplimiento de las normas, use el peso bruto real más alto en lugar del GVWR para determinar el campo de aplicación de las FMCSR?

Lineamientos: Si. La intención de la empresa de autotransporte de aumentar la calificación del peso se puede observar en las modificaciones estructurales. Cuando se utiliza el vehículo para desempeñar funci-ones, que por lo general las desempeña un vehículo con un GVWR superior, §390.33 permite que el oficial, encargado de aplicar y exigir el cumplimiento de las normas, considere el peso bruto real como el GVWR del vehículo modificado.

Pregunta 5: Un conductor empleado por una empresa de autotransporte circula en un CMV desde y hacia su residencia que se encuentra fuera del Estado. ¿Se considera comercio interestatal a esta situación?

Lineamientos: Si el conductor circula en un CMV por orden de la empresa de autotransporte se considera comercio interestatal y estará sujeto a las FMCSR. Si la empresa de autotransporte le permite al conductor que use el vehículo para transporte personal, privado, ese transporte no estará sujeto a las FMCSR.

Pregunta 6: El transporte de un CMV vacío a través de las líneas del Estado con fines de reparación y mantenimiento, ¿se considera comercio interestatal?

Lineamientos: Si. Las FMCSR se aplican a los con-ductores y CMV que transportan bienes en el comercio interestatal. Los bienes en esta situación es el vehículo automotor comercial (CMV) vacío.

Pregunta 7: El equipo motorizado de construcción, todo terreno, ¿cumple con las definiciones de “automo-tor” y “automotor comercial”, según se usa en §§383.5 y 390.5?

Lineamientos: No. El equipo motorizado de construc-ción, todo terreno, está fuera del alcance de estas definiciones (1) Cuando circula en un terreno de con-strucción: y, (2) cuando circula en una vía pública abi-erta a travesías no restringidas para el público, siempre y cuando el equipo no se utilice promoviendo un fin de transporte. Conducir ese equipo, en forma ocasional, en una vía pública para llegar a un terreno de construcción, o salir de él, no implica ampliar el fin de un transporte. Dado que el equipo de construcción no está diseñado para funcionar en el tráfico, se lo debería acompañar con vehículos de escolta, o de alguna otra forma independiente del tráfico público Este equipo podría estar sujeto, asimismo, a los requisi-tos sobre permisos locales o estatales, independiente-mente de los vehículos de escolta, marcas especiales, momento del día, día de la semana, y/ o ruta específica.

Pregunta 8: ¿Qué tipos de equipos se incluyen en la categoría de equipos motorizados de construcción, todo terreno?

Lineamientos: La definición de equipos motorizados de construcción, todo terreno, se interpreta en forma restringida y limitada a los equipos que, por su diseño y función no se encuentran preparados para usar, ni se utilizan, en vías públicas excediendo los fines del trans-porte. Ejemplos de estos equipos son las excarbadoras, excavadoras, niveladoras, compactadoras, tractores, rasadoras, topadoras y grúas utilizadas en el manten-imiento de las vías férreas.

Pregunta 9: Las grúas móviles que funcionan en el comercio interestatal, ¿se encuentran sujetas a las FMCSR?

Lineamientos: Sí, la definición de CMV incluye a las grúas móviles.

Pregunta 10: La FHWA, ¿define al transporte de alquiler para pasajeros del mismo modo que lo definió la antigua Comisión de Comercio Interestatal (ICC)?

Lineamientos: En la medida en que la autoridad de la FHWA provenga del 49 Cod. de EE.UU. 31502, o, de otros artículos del Libro 49, que tienen sus fundamen-tos en la Ley de Comercio Interestatal, la FHWA está obligada por precedente judicial e historia legislativa a interpretar la Ley, que en su mayoría hace referencia a las operaciones de la antigua ICC. Sin embargo, dado que la MCSA de 1984 restableció la autoridad jurisdic-cional de la FHWA y resultó en una nueva promul-gación de las FMCSR, la FHWA estableció sus propios precedentes basados en el concepto de “seguridad” más que de “economía” como consideración primordial. Esto resultó en algunas desviaciones en la definición de los términos por parte de los dos organismos, ej., zonas comerciales, transporte de alquiler, etc.

El término “empresa de autotransporte de alquiler”, tal como se define en el Cap. 390, se refiere a toda per-sona que participa en el transporte de bienes o pasa-jeros a cambio de una remuneración. La FHWA determinó que toda entidad comercial que establece directa o indirectamente una tarifa, monetaria u otra, para el transporte de pasajeros está funcionando como un transportista de alquiler. Por lo tanto, se estarán normalmente sujetas a todos los capítulos de las FMCSR, incluyendo el Cap. 387, las empresas de autotransporte (salvo taxis de 6 pasajeros con recorri-dos fijos) que transporten pasajeros a cambio de una remuneración, dentro del comercio interestatal, cuando realicen las siguientes actividades: practicantes de rafting en ríos de aguas rápidas, proveedores de servi-cios regulares de enlace entre hoteles/ moteles, servi-cios regulares de enlace rentados, etc. Estos son ejemplos de traslados de alquiler dado que se cobra alguna tarifa, por lo general, en forma indirecta en el costo de un paquete total o en otros cálculos por servi-cio de transporte prestado.

Pregunta 11: Una empresa tiene un camión con un GVWR inferior a los 4.536,37 Kg. (10.001 libras) que arrastra un remolque con un GVWR inferior a los 4.536,37 Kg. (10.001 libras). Sin embargo, el GVWR del camión sumado al GVWR del remolque supera los 4.536,37 Kg. (10.001 libras). La empresa que hace cir-cular ese vehículo en el comercio interestatal, ¿debería cumplir con las FMCSR?

Lineamientos: El Art. §390.5 de las FMCSR incluye en la definición de CMV al vehículo con un GVWR o GCWR de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más. Este artículo, define, asimismo, al GCWR como el valor que el fabricante especificó como peso cargado de un vehículo combinado (articulado). Por lo tanto, si el GVWR del camión sumado al GVWR del remolque supera los 4.536,37 Kg. (10.001 libras), el conductor y el vehículo se encuentran sujetos a las FMCSR.

Pregunta 12: Un CMV queda varado en una posi-ción media o curva de la vía pública, y no tuvo contacto con otro vehículo, peatón u objeto fijo antes de quedar varado. Si se usa un camión remolcador para arrastrar al CMV hasta la parte transitable de la vía pública, esta situación, ¿sería considerada un accidente?

Lineamientos: No.

Pregunta 13: ¿Hasta que punto tienen que estar dañados el parabrisas y/ o espejos de un vehículo para que se lo considere un “daño inhabilitante”, según la definición de accidente estipulada en §390.5?

Lineamientos: La decisión en cuanto a si el daño a un parabrisas y/ o espejo es inhabilitante queda a dis-creción del oficial de investigación

Pregunta 14: El labrador (tillerman), quien con-trola el eje trasero direccionable de un vehículo así equipado, ¿es un conductor sujeto a las FMCSR al cir-cular en el comercio interestatal?

Lineamientos: Si. Si bien el labrador (tillerman) no controla la velocidad o los frenos del vehículo, la direc-ción del eje trasero a su cargo es esencial para evitar que el remolque se descarrile hacia otros carriles o salga completamente fuera de la autopista. Dado que esta función es vital para el funcionamiento seguro de los vehículos con ejes traseros direccionables, el labra-dor es un conductor.

Pregunta 15: La definición de "automotor comer-cial" (CMV) estipulada en §390.5 de las FMCSR, ¿incluye a los vehículos de playas de estacionamiento y/ o aquellos para barrer la vía pública?

Lineamientos: Si el GVWR de un vehículo de playas de estacionamiento, o, un barredor de la vía pública, es del orden de los 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más, y, circula en el comercio interestatal, es un CMV.

Pregunta 16: La empresa de contratación de con-ductores que contrata, asigna, entrena y/ o supervisa conductores para empresas de autotransporte privadas o de alquiler, ¿se convierte en una empresa de autotransporte tal como se define en 49 CRF 390.5?

Lineamientos: No.

Pregunta 17: ¿Es posible que una empresa de autotransporte que emplea propietarios – conductores, que cuenten con autorización propia para circular otor-gada por el ICC o por la Junta de Transporte Terrestre, transfiera la responsabilidad de cumplimiento con las FMCSR a los propietarios - conductores?

Lineamientos: No. El término "empleado", tal como se define en §390.5, incluye, específicamente, al con-tratista independiente empleado por la empresa de autotransporte. La existencia de una autorización para funcionar no tiene relevancia en esta cuestión. Por lo tanto, la empresa de autotransporte es responsable de que sus empleados acaten las FMCSR, incluyendo aquellos empleados que sean propietarios - conduc-tores.

Pregunta 18: ¿Se debe transportar en una ambu-lancia a una persona que se lesiona en un accidente y que recibe tratamiento inmediato en un lugar fuera de la escena del accidente?

Lineamientos: No. Es posible utilizar cualquier tipo de vehículo para transportar a la persona lesionada desde la escena del accidente hasta el lugar donde le administren tratamiento médico.

Pregunta 19: ¿Cuál es el significado de "inmediato" tal como se utiliza en la definición de "accidente"?

Lineamientos: El término "inmediato" significa sin una demora irrazonable. Se considera que una persona recibe tratamiento médico inmediato cuando se la transporta, directamente, desde el lugar del accidente a un hospital u otro establecimiento médico, tan pronto como sea seguro y factible de mover a la persona lesion-ada desde la escena del accidente.

Pregunta 20: Luego de dejar la escena del inci-dente, la persona involucrada en el incidente descubre que tiene una lesión y recibe atención médica en ese momento. Ese incidente, ¿cumple con la definición de accidente estipulada en 49 CRF 390.5?

Lineamientos: No. El incidente no cumple con la definición de accidente estipulada en 49 CRF 390.5, dado que la persona no recibió tratamiento inmediata-mente después del incidente.

Pregunta 21: Los dispositivos electrónicos que se publicitan como aparatos para interferir radares, ¿entran en la definición de detector de radares estipu-lada en 49 CRF 390.5?

Lineamientos: Los dispositivos que reflejan energía entrante en forma pasiva, o, que la transmiten en forma constante en la misma frecuencia que las unidades de radar policiales, no son considerados detectores de radares dado que no detectan las microondas de radio. Los dispositivos que detectan y aislan la señal entrante y luego transmiten en la misma frecuencia para interferir con la unidad de la policía son considerados detectores de radares.

Pregunta 22: ¿Se considera al automotor que en una autopista remolca una casa rodante no auto-pro-pulsada, que tiene una o más serie(s) de ruedas, está realizando un operativo de conducción - remolque?

Lineamientos: Sí, si la casa rodante es una mercan-cía. Por ejemplo, cuando se transporta la casa rodante desde el fabricante al comerciante, o, del comerciante, u otro vendedor, al comprador.

Pregunta 23: ¿Es posible que un tractor de camión que acarrea un remolque se considere un operativo de conducción - remolque?

Lineamientos: Sí, si el remolque es una mercancía. Por ejemplo, cuando se transporta el remolque desde el fabricante al comerciante, o, del comerciante, u otro vendedor, al comprador.

Pregunta 24: ¿Se considera que los remolques apilados uno sobre otro y que son acarreados por un automotor unido al remolque inferior es un operativo de conducción - remolque?

Lineamientos: No. Únicamente el remolque inferior tiene una o más serie(s) de ruedas en la autopista. Los otros remolques son considerados cargamento.

Pregunta 25: Se define CMV de pasajeros como aquel vehículo "diseñado para transportar" a más de 15 pasajeros, incluyendo al conductor. Esto, ¿incluye pasa-jeros de pie, si el vehículo tiene un diseño específico para acomodar personas de pie?

Lineamientos: No. "Diseñado para transportar" se refiere, únicamente, al número de asientos designados; no incluye las áreas preparadas, o incluso diseñadas, para disponer pasajeros de pie.

Pregunta 26: ¿A qué se considera "vía pública"?

Lineamientos: Vía pública es aquella que se encuen-tra bajo la jurisdicción de una repartición u organismo público y abierta al tránsito público, o, todo camino dentro de una propiedad privada que se encuentre abi-erto al tránsito público.

****Pregunta 27:*** Se transporta una persona al hospi-tal con fines de observación o "control médico" luego de un incidente en el que participó un CMV. ¿Se considera que esta observación o ese control son "tratamientos médicos", transformando el incidente en un "accidente" a los fines de las FMCSR?

Lineamientos: No. Una persona que no recibe inter-vención médica activa por lesiones directamente rela-cionadas con el incidente, no ha recibido "tratamiento médico," tal como se utiliza el término en §390.5. La observación o el control por sí solos no transforman el incidente en "accidente" a los fines de las FMCSR

****Pregunta 28: ¿***Se cumple con la definición del Art. §390.5 sobre accidente cuando un conductor de un automotor comercial (CMV) cambia de carriles y un conductor de un vehículo de pasajeros detrás del CMV pierde el control, sale de la autopista, y golpea contra un edificio y sufre daños que requieren que se remolque el vehículo?

Lineamientos: No. El incidente en el que un automo-tor no sale de la autopista, o choqua contra otro vehículo, persona, u objeto no cumple con la definición de accidente. La falta de contacto entre los vehículos no es un accidente registrable.

****Pregunta 29:*** Una sociedad de capital (principal) dueña de subsidiarias que sean empresas de autotrans-porte de alquiler, donde cada una de ellas tiene sus pro-pias autorizaciones individuales para funcionar. La sociedad de capital principal no hace circular vehículos comerciales. Sin embargo, la sociedad de capital princi-pal ejerce o retiene la supervisión administrativa, incluso la supervisión del cumplimiento con la segu-ridad, y entrega manuales sobre políticas/ procedimien-tos y manuales de seguridad para el conductor a las corporaciones subsidiarias (empresas de autotrans-porte de alquiler). ¿Se considera que la sociedad princi-pal es una empresa de autotransporte, tal como lo define el 49 CRF 390.5?

Lineamientos: No. Se define a las empresas de autotransporte en 49 CRF 390.5, como aquellas empre-sas de autotransporte de alquiler o privadas. El término

incluye a los agentes, funcionarios o represen-tantes de la empresa de autotransporte; así como tam-bién a los empleados responsables de contratar, supervisar, entrenar, asignar, o despachar a conduc-tores y empleados encargados de la instalación, inspec-ción y mantenimiento de los equipos del automotor y/ o sus accesorios. En tanto y en cuando la sociedad de cap-ital principal no participe en el transporte de bienes o pasajeros a cambio de una remuneración (por ej., ejer-cer control diario sobre conductores y equipos; y, en caso de una empresa de autotransporte de alquiler, buscar clientes, facturar y cobrar cargos de fletes), no será considerada empresa de autotransporte. El ejerci-cio del control administrativo por parte de la sociedad de capital principal, al establecer políticas y proced-imientos, o, a través de otras formas de supervisión general no la convierte, por sí, en una empresa de autotransporte, según las reglamentaciones de la FMCSA.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§390.9 Leyes estatales y locales; efectos

Pregunta 1: Si un oficial de inspección de un Estado detiene a un conductor interestatal con fines de control, ese oficial, ¿deberá exigir la aplicación y el cumplimiento de las reglamentaciones federales o las del Estado?
Lineamientos: Un oficial de inspección de un Estado sólo puede exigir la aplicación y el cumplimiento de las leyes del Estado. Sin embargo, según el Programa de Asistencia para la Seguridad de las Empresas de Autotransporte, las leyes del Estado con frecuencia son las mismas o son similares a las FMCSR.

§390.15 Asistencia en investigaciones y estudios especiales.

Pregunta 1: ¿Es posible que una empresa de autotransporte genere un registro de accidentes propio, o debe utilizar una forma especificada?
Lineamientos: No existe una forma especificada. Una empresa de autotransporte puede crear o utilizar cualquier registro de accidentes, siempre y cuando, incluya los elementos que se requiere en §390.15.
Pregunta 2: El requisito estipulado en §390.15(b) (2) de retención de informes de accidentes, ¿incluiría el "Informe del Tasador" que, por lo general, se considera un documento interno de la compañía de seguros?
Lineamientos: No. El objetivo del Art. §390.15(b)(2) es que las empresas de autotransporte tengan copias de todos los documentos que la compañía de seguros requiere que completen y/ o conserven. §390.15(b)(2) no requiere que las empresas de autotransporte conserven documentos como los "Informes del Tasador", que, por lo general, son documentos internos de la compañía de seguros.
Pregunta 3: ¿Qué tipos de documentos debe retener una empresa de autotransporte para respaldar su reg-istro de accidentes y cumplir con §390.15(b)?
Lineamientos: Los documentos requeridos por el Art. §390.15(b)(2) abarcan toda la información sobre un accidente determinado, generado por una empresa de autotransporte o un conductor, a fin de cumplir con la obligación de informar los accidentes ante las entidades del Estado u otras entidades gubernamentales o ante el asegurador de la empresa de autotrans-porte. El texto del párrafo (b)(2) no exige que una empresa de autotransporte, busque, obtenga y retenga las copias de informes de accidentes preparados por los investigadores del Estado o aseguradores.
****Pregunta 4:*** Un registro de accidentes de una empresa de autotransporte domiciliada en el extran-jero, ¿debe incluir los accidentes que ocurren en Canadá o México?
Lineamientos: Las empresas de autotransporte deben registrar los accidentes que ocurren dentro de los EE.UU. y en los segmentos de la circulación inter-estatal hacia Canadá, entre la frontera de los EE.UU. y Canadá y la primera ubicación física de entrega de un consignatario canadiense. FHWA considera, asimismo, que sus reglamentaciones requieren la documentación de accidentes para los segmentos de circulación inter-estatal fuera de Canadá, entre la última ubicación física de búsqueda de un consignador canadiense y la frontera entre los EE.UU. y Canadá. Ocurre lo mismo para la circulación entre la frontera de los EE.UU. y México y un punto en México. Sin embargo, la FHWA no tiene autoridad sobre empresas de autotransporte canadienses y Mexicanas que funcionan dentro de sus propios países en los que el transporte no implica la cir-culación hacia y desde los EE.UU.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§390.21 Señalización de los Vehículos Automo-tores Comerciales (CMV)

Pregunta 1: ¿Qué tipo de señalización debe llevar un CMV cuando lo usan dos o más empresas de autotransporte?
Lineamientos: Las señalizaciones de la empresa de autotransporte responsable por la circulación de un CMV deben estar presentes en el momento que se realiza el transporte Si hay dos o más nombres en el vehículo, el nombre de la empresa de autotransporte con autorización para circular debe estar precedido por las palabras "circula en nombre de".

§390.23 Exención de las reglamentaciones

Pregunta 1: ¿Crea el Art. §390.23 una exención a las FMCSR todas y cada una de las veces en que se interrumpe el suministro de electricidad, independientemente de cuán pequeño o aislado sea el incidente?
Lineamientos: La norma exime de las FMCSR cuando las interrupciones de electricidad son lo sufi-cientemente graves como para desencadenar una declaración de emergencia por parte de un oficial público con autorización para ello.
La interrupción de electricidad que no produce una declaración por parte de un oficial público no es una emergencia a los fines de la reglamentación y no exime a la empresa de autotransporte ni al conductor de las FMCSR. Una llamada que informe que una línea de tensión está fuera de servicio, sea aquélla dirigida a la policía del Estado o una compañía de servicios públicos, no genera una emergencia declarada.
Se delegó la autorización para declarar emergencias, a diferentes oficiales de los distintos Estados. FHWA no intentó hacer una enumeración de esos oficiales o fun-cionarios. A fin de utilizar la exención que se establece en §390.23, los conductores y las empresas de autotransporte deben, por lo tanto, establecer que la declaración de emergencia la hizo un Estado o un funci-onario local con autorización para hacerlo.
Pregunta 2: §390.23(a) establece que los capítulos 390 al 399 no se aplican a ninguna empresa de autotransporte ni a ningún conductor que circula en un CMV para brindar asistencia directa en una emergen-cia. ¿Se requiere que las empresas de autotransporte o los conductores guarden un registro del tiempo en ser-vicio o de conducción de un conductor cuando brinda asistencia?
Lineamientos: No.
Pregunta 3: Luego de brindar asistencia en casos de emergencia, según §390.23, ¿qué horas de trabajo (en servicio) debe usar el conductor para determinar cuánto tiempo fuera del horario de servicio debe tener, antes de regresar al servicio de la empresa de autotransporte que lo emplea?

Lineamientos: El conductor debe sumar la cantidad de horas que trabajó mientras brindó asistencia directa a la emergencia.
Pregunta 4: Al finalizar la tarea de asistencia directa en un esfuerzo regional o local de ayuda en casos de emergencia, tal como se especifica en §390.23(a), ¿es posible que el personal de líneas de la empresa de servicios públicos regrese, directamente, a la terminal de la empresa de autotransporte o al lugar corriente del trabajo al que se reporta, sin cumplir con los Capítulos 390-399?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando se les otorgue 8 horas consecutivas fuera del horario de servicio a los conductores que solicitan descanso inmediato, antes de regresar a la terminal o al lugar corriente del trabajo al que se reporta. Dado que los vehículos que regresan transportan, únicamente, miembros del personal, her-ramientas, equipos o materiales que no se usan en el esfuerzo de ayuda en emergencias, se considera que "regresan vacíos" a los fines del §390.23(b).
Pregunta 5: Cuando un conductor interestatal de un camión remolcador responde a una solicitud de asis-tencia por parte de un oficial de la policía federal, estatal o local, para mover los restos de los vehículos o automotores averiados, ¿qué debería reflejar el Regis-tro del Estado de Servicio (RODS), que requiere el artículo 395.8, con respecto al tiempo destinado al estado de exención?
Lineamientos: El tiempo destinado a responder a la llamada policial está exento, según el Artículo 390.23(a) (3). La entrada registrada en el RODS por el tiempo destinado a esta actividad debería ingresarse como "exento" o "exento según el Art. 390.23(a) (3). " Todo tiempo que el conductor acumuló al participar de actividades que NO se encuentran exentas debe estar justificado en el RODS, sin embargo, el tiempo exento no se incluye al cómputo de tiempo máximo de conduc-ción, según el Artículo 395.3. Se debe notar que esta exención es operativa, únicamente, durante el tiempo que el conductor del camión remolcador brinda asisten-cia directa a la emergencia, o durante 24 horas, a partir del momento de la solicitud, cualquiera sea menor. El conductor y la empresa de autotransporte se encuent-ran, asimismo, sujetos en todo momento a las prohibi-ciones del Art. 392.3 con relación a los conductores enfermos o fatigados. El Art. 390.23(c) se aplica a las emergencias locales o regionales, no a los operativos de emergencias brindadas por camiones remolcadores.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal*, en abril de 1997.

§390.31 Copias de los registros o documentos.
Pregunta 1: ¿Es posible conservar los registros que requieren las FMCSR en formato electrónico?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando la empresa de autotransporte pueda producir la información que requieren las reglamentaciones. Se tienen que poder reproducir (ej., fotocopia, fax, etc.) los documentos que requieren una firma en forma tal que se pueda verificar la firma, en caso de que sea solicitada. Si se utilizan registros de computadoras, se deben incluir todos los datos relevantes de los documentos originales a fin de que el registro sea valido.
Pregunta 2: ¿Durante cuánto tiempo la empresa de autotransporte debe producir registros si es que esa empresa guarda todos sus registros en formato elec-trónico?
Lineamientos: Una empresa de autotransporte debe producir todos los registros que guarda en formato elec-trónico dentro de los 2 días laborables posteriores a la solicitud. Se tienen que poder reproducir (por ej., foto-copia, fax, etc.) los documentos que requieren una firma de modo que ésta se pueda verificar en caso de que sea solicitada.
Pregunta 3: Es posible cumplir con estos requisi-tos al usar tecnología de escaneo de registros. ¿Es cor-recta mi interpretación del artículo 390.31 párrafo (c) de que una vez escaneados, en forma adecuada, los doc-umentos calificatorios es posible destruir los documen-tos originales en papel?
Lineamientos: Sí, los registros escaneados, que incluyen una firma que se puede verificar, podrían cumplir con los requisitos de §390.31 y es posible destruir los documentos originales en papel, tal como se establece en §390.31(c).
Pregunta 4: Si mi entender del artículo 390.31 y sus interpretaciones relacionadas es correcto, esto, ¿negará la necesidad de guardar el documento original de prueba de ruta, tal como se requiere en 391.31(g) (1)?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando se haya esca-neado, en forma adecuada, el documento de prueba de ruta.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

Temas Especiales — Patrones Graves de Infracciones
Pregunta 1: ¿Qué constituye un "patrón grave" de infracciones?
Lineamientos: Un patrón grave constituye infrac-ciones que son generalizadas y continuas durante un período de tiempo Un patrón grave es más que infrac-ciones aisladas. Un patrón grave no requiere un número específico de infracciones.

Capítulo 391 — Calificación de los Conductores

Interpretación de artículos

391.2 Exenciones Generales.
391.11 Calificaciones de los Conductores
391.15 Inhabilitación de los Conductores.
391.21 Solicitud de Empleo.
391.23 Investigación y Preguntas
391.25 Revisión Anual del Registro de Conducción
391.27 Historial de Infracciones
391.31 Prueba de Ruta
391.41 Requisitos Físicos para Conductores
391.43 Examen Médico; Certificado de Examen Físico
391.45 Personas que Deben ser Examinadas y Certificadas
391.47 Solución a los Conflictos de Evaluación Médica.
391.49 Exención de Ciertos Defectos Físicos
391.51 Archivos de Inhabilitación de Conductores
391.63 Conductores Periódicos, Casuales u Ocasionales
391.65 Conductores Provistos por otras Empresas de autotransporte.

§391.2 Exenciones Generales

Pregunta 1: Los conductores de zonas exentas entre ciudades (ver §390.5), ¿deben cumplir con los requisitos médicos de esta sección?
Lineamientos: No, siempre y cuando: a. el conductor estaba calificado y operaba en una municipalidad o zona exenta entre ciudades, durante el período de 1 año que finalizaba el 18 de noviembre de 1988; y
b. la condición médica del conductor no empeoró, sustancialmente, desde el 23 de agosto de 1988.
Pregunta 2: ¿Qué tipo de requisitos de calificación de conducción debe cumplir el conductor de un vehículo agrícola (tal como se define en §390.5), en el Cap. 391?
Lineamientos: Los conductores que cumplen con la definición de "conductor de vehículo agrícola" que circu-lan con camiones convencionales se encuentran exentos de todos los requisitos de calificación de los conductores del Cap. 391.Los conductores de vehículos automotores articulados con un GCWF de los 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más deben poseer un certificado médico actual, tal como se requiere §§391.41 y 391.45.

§391.11 Calificación de los conductores

Pregunta 1: ¿Existe un límite máximo de edad para conducir en el comercio interestatal? *Lineamientos:* Las FMCSR no especifican ningún límite máximo de edad para conductores.
Pregunta 2: El requisito de la edad estipulado en §391.11(b) (1), ¿se aplica a los conductores de CMV que participan, totalmente, en el comercio intraestatal?
Lineamientos: No. Ni los requisitos de CDL en el Cap. 383 ni las FMCSR en los capítulos 390-399 requieren que los conductores que participan, total-mente, en el comercio intraestatal tengan 21 años de edad. Los Estados pueden establecer límites de edad inferiores para conductores intraestatales.
Pregunta 3: ¿Qué efectos tiene la Discriminación de Edad en la Ley de Empleo sobre el requisito mínimo de edad para un conductor interestatal?
Lineamientos: Ninguno. La Discriminación de Edad en la Ley de Empleo, 29 Cód. de EE.UU. 621-634, reco-noce una excepción cuando la edad es una calificación del empleo de buena fe. 29 Cód. de EE.UU. 623(f) (1).
Pregunta 4: ¿Es posible que una empresa de autotransporte esté exenta de los requisitos de califi-cación del conductor al contratar a una empresa de con-tratación de conductores o, servicios temporarios de ayuda?
Lineamientos: No. Las FMCSR se aplican, e imponen responsabilidades sobre las empresas de autotrans-porte y sus conductores. La FHWA no reglamenta las empresas de contratación de conductores ni las empre-sas de servicios temporarios de ayuda.
Pregunta 5: ¿Es posible que una empresa de autotransporte permite que una persona no calificada, aún, como conductor, de acuerdo con §391.11, opere un vehículo en el comercio interestatal con el fin de asistir a un curso de entrenamiento y aleccionamiento sobre el funcionamiento de ese vehículo específico?
Lineamientos: No. Si el viaje es en el comercio inter-estatal, el conductor debe estar, plenamente, calificado para circular con un CMV.
Pregunta 6: La Ley de Servicio Militar Selectivo de 1967, ¿requiere que una empresa de autotransporte ubique a un veterano que regresa en su puesto anterior (conducción interestatal), a pesar de que no cumple con los patrones físicos mínimos?
Lineamientos: No. La Ley no requiere que una empresa de autotransporte ubique a un veterano, que no cumple con los patrones físicos mínimos, en su puesto anterior de conducción. El veterano que regresa debe cumplir con los requisitos físicos y debe obtener un certificado de un médico examinador con anterior-idad a conducir en operaciones interestatales.

§391.15 Inhabilitación de Conductores

Pregunta 1: ¿Es posible que una empresa de autotransporte "inhabilite" a un conductor que se lo condenó por una infracción que origina inhabilitación?
Lineamientos: No. Las empresas de autotransporte no tienen autoridad para inhabilitar a los conductores. Sin embargo, una condena por una infracción de inhab-ilitación, automáticamente, inhabilita al conductor para conducir durante el período que se especifica en las reglamentaciones. Por lo tanto, se prohibe a la empresa de autotransporte que contrate a un conductor que se encuentre en período de inhabilitación, siempre y cuando esta conozca, o debiera haber conocido, de la condena dictada contra él por una infracción inhabili-tante.
Pregunta 2: Un fallo de período de prueba anterior a la sentencia, ¿es suficiente para dictar una inhabilit-ación?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando el proceso del Estado incluya una declaración de culpabilidad.
Pregunta 3: ¿Se inhabilita para conducir, según §391.15(b), al conductor que posea una licencia de con-ducción válida otorgada en su Estado de origen, pero a quien se le haya suspendido o revocado el privilegio de conducir en otro Estado?
Lineamientos: Sí, se descalifica al conductor para las actividades interestatales, hasta tanto la autoridad que suspendió o revocó sus privilegios se los restablezca, siempre y cuando la suspensión fuera el resultado de una infracción de conducción. Es irrelevante que posea una licencia válida emitida en otro Estado. Se deben tomar todas las medidas relacionadas con las licencias a través de los CDLIS o del acuerdo interestatal de con-trol.
Pregunta 4: ¿Cuáles son las diferencias entre las disposiciones de inhabilitación enumeradas en §383.51 y 383.5 y aquellas enumeradas en §391.15?
Lineamientos: Las inhabilitaciones del Cap. 383 se aplican, por lo general, a quienes conducen vehículos comerciales (CMV) con una calificación GVWR superior a los 11.793,4 Kg. (26.000 libras), independientemente del hecho que se conduzca el CMV en los EE.UU. Las inhabilitaciones del Cap. 391 se aplican, generalmente, a quienes conducen CMV con una calificación GVWR superior a los 4.535,92 Kg. (10.000 libras), únicamente cuando se utiliza el vehículo en el comercio interestatal dentro de un Estado, incluyendo el Distrito de Colum-bia.
Pregunta 5: Las disposiciones de inhabilitación del Art. §391.15, ¿se aplican a las infracciones que haya cometido un conductor que esté usando un vehículo de una compañía por razones personales, mientras se encuentre fuera del horario de servicio?
Lineamientos: No. Por ejemplo, un propietario - con-ductor que usa su propio vehículo en un Estado y fuera del horario de servicio, o un conductor que usa un cam-ión o tractor de una compañía, para transportarse a un motel, restaurante o a su casa estaría fuera del alcance de este artículo, si regresa a la misma terminal desde la que partió fuera del horario de servicio (ver §383.51 para obtener información adicional).
Pregunta 6: Si las autoridades de un Estado suspen-den o revocan el privilegio de conducción de un vehículo de placer a un conductor, sin modificarle sus privilegios para circular con un CMV, ¿se inhabilita al conductor, según los términos que se establecen en §391.15?
Lineamientos: No. No se inhabilita al conductor para circular con un CMV.
Pregunta 7: Si se condena a un conductor por una de las infracciones que se especifican en §391.15(c) pero, se le permite quedarse con su licencia de conduc-ción, ¿aún está inhabilitado?
Lineamientos: Si. Si un conductor recibió una con-dena por alguna de la infracciones que se especifican en §391.15(c), o caducó la fianza en caución por alguna de esas infracciones, y se le permite quedarse con su licen-cia, aún, está inhabilitado. La pérdida de la licencia de conducción y las condenas por ciertas

infracciones establecidas en §391.15(c) son fundamentos completa-mente separados para la inhabilitación.
Pregunta 8: Si se suspende la licencia a un conduc-tor por conducir bajo los efectos del alcohol (del inglés, DWI), y 2 meses después, como resultado de este mismo incidente, se condena al conductor por DWI, ¿se deben combinar los períodos de inhabilitación, dado que ambos son infracciones de inhabilitación?
Lineamientos: No. La inhabilitación de la licencia para conducir durante una suspensión continúa hasta que la jurisdicción que la haya suspendido, la rees-tablezca. La inhabilitación de una condena por DWI es por un período fijo. El hecho de que el conductor ya estuviera inhabilitado, por conducir bajo los efectos del alcohol (DWI) debido a la medida de suspensión, puede significar que el tiempo total de inhabilitación de una condena por DWI puede superar el término fijado.
Pregunta 9: Si el conductor comete un delito mayor al circular con un CMV pero sin encontrarse traba-jando para una empresa de autotransporte, esa infrac-ción, ¿es de inhabilitación?
Lineamientos: No. Existen 2 condiciones que deben estar presentes para que una condena por un delito mayor sea considerada una infracción de inhabilit-ación, según §391.15: (1) Se cometió la infracción mien-tras se encontraba en servicio; y (2) la empresa de autotransporte empleó al conductor o éste último par-ticipó de actividades excediendo el alcance de una empresa comercial. Sin embargo, ninguna de estas condiciones es un pre-requisito para una infracción de inhabilitación, según §383.51.
****Pregunta 10:*** El conductor que posee una licencia comercial de conducir (CDL) válida, emitida por su Estado de residencia, pero suspendida por otro Estado por razones no relacionadas con la infracción de una ley de control de tránsito de automotores, ¿queda descalifi-cado para circular con un automotor comercial (CMV), según las disposiciones de las Reglamentaciones Fed-erales de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte (FMCSR)?
Lineamientos: Si. Actualmente, ambos artículos, el 383.5, que define el término descalificación tal como se aplica a los conductores que deben tener una CDL y el 391.15, que se aplica a los otros conductores de CMV sujetos a las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte, incluyen la sus-pensión de la licencia de una persona o el privilegio de conducir como una medida que requiere que se descali-fique a esa persona para circular con un CMV. Ninguna de estas disposiciones limitan esas suspensiones en rel-ación con aquellas que impuso el Estado donde el con-ductor obtuvo la licencia, ni especifican los fundamentos sobre los que se debe basar una suspen-sión.
Se debe tener en cuenta, sin embargo, que la Admin-istración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSA) propuso en 66 RF 22499, Exped. N° FMCSA-00-7382, publicado el 4 de mayo de 2001, limitar los fundamentos de la suspensión a aque-llos que resulten de una infracción de conducción. Si esta norma se concreta, la respuesta sería no.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§391.21 Solicitud de empleo

Pregunta 1: Si un conductor presenta una solicitud de empleo y otra persona le escribe a máquina, a mano o imprime las respuestas a las preguntas por él y él firma esa solicitud, ¿tiene validez esa solicitud?
Lineamientos: Sí. El postulante, al firmar el formu-lario, certifica que toda la información y todos los datos ingresados son verdaderos y se encuentran completos a su leal saber y entender.
Pregunta 2: ¿Se debe utilizar un formulario especí-fico o determinado cuando un conductor se postula para un empleo, o cada transportista puede diseñar el pro-pio?
Lineamientos: No existe un formulario específico a utilizar para una solicitud de empleo. Las empresas de transporte pueden diseñar sus propios formularios, a la medida de sus necesidades específicas. El formulario de solicitud debe contener, como mínimo, la información que se especifica en §391.21(b).
Pregunta 3: §391.21(b)(11) requiere que la solicitud de empleo contenga 10 años de información sobre emp-leos previos del conductor. Si el país de origen de una empresa de autotransporte extranjera requiere que la solicitud de empleo contenga solo cinco años de infor-mación, ¿esa empresa deberá cambiar su solicitud para recopilar 10 años de información? La empresa de autotransporte extranjera, ¿deberá regresar y recopilar 10 años de información sobre sus conductores actuales? ¿Qué deberá hacer una empresa de autotransporte de los EE.UU. que emplea conductores extranjeros en este aspecto?
Lineamientos: No se requerirá que una empresa de autotransporte extranjera recopile 10 años de infor-mación de empleos previos, siempre y cuando el con-ductor extranjero tenga una licencia comercial de conducir extranjera adecuada, por ej., (1) la Licencia Federal de Conductor (México), o, (2) la licencia comer-cial de conducir del Código Nacional de Seguridad Canadiense. Por el contrario, se requerirá que una empresa de autotransporte de los EE.UU. recopile 10 años de información de empleos previos al contratar conductores extranjeros. El transportista deberá recor-dar, asimismo, contactar al Servicio de Inmigración y Naturalización de los EE.UU. (INS) para obtener sus reglamentaciones y políticas referidas a la contratación de conductores extranjeros.
****Pregunta 3:*** La solicitud de empleo de un conduc-tor, ¿debe incluir un número de seguridad social (SSN), tal como lo requiere el art. 391.21(b)(2), si el postulante tiene objeciones religiosas con respecto al SSN y la Administración de Seguridad Social no le requiere que posea ese número?
Lineamientos: No.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§391.23 Investigación e interrogatorio

Pregunta 1: Cuando una empresa de autotrans-porte recibe una solicitud de información del conductor por parte de otra empresa de autotransporte sobre un conductor anterior o actual, ¿se requiere que brinde esa información?
Lineamientos: Por lo general, no. Ver no obstante §382.405, sobre solicitudes de registros de drogas y alcohol.
****Pregunta 2:*** ¿Pueden las empresas de autotrans-porte pedir a terceros que soliciten a organismos de un Estado copias de los registros de conducción de los pos-tulantes a conductor?
Lineamientos: Si. Es posible utilizar los servicios de información sobre el conductor, o de compañías que actúan como representantes de la empresa de autotransporte, para contactar a los organismos del Estado. Sin embargo, la empresa de autotransporte es responsable de garantizar que la información obtenida es precisa.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§391.25 Revisión anual del registro de conduc-ción

Pregunta 1: ¿Hasta qué punto una empresa de autotransporte debe revisar el registro completo de conducción de un conductor a fin de cumplir con los requisitos estipulados en §391.25?

Lineamientos: La empresa de autotransporte debe considerar toda la información razonablemente dis-ponible sobre la experiencia del conductor. Esto incluiría todas las infracciones conocidas, independi-entemente de si forman parte de un registro oficial, que guarde un Estado, como también cualquier otra información que indique si el conductor demostró una falta de responsabilidad por la seguridad pública. Esas indi-caciones son las infracciones a las leyes penales y de tránsito, así como también la participación del conduc-tor en accidentes de automotores, y se las debe consid-erar. Asimismo, se debe considerar una infracción a las leyes sobre tamaño y peso.

Pregunta 2: ¿Se permite que una compañía de ser-vicios y contratación de conductores, que no sea una empresa de autotransporte, desempeñe revisiones anuales de registros de conducción (§391.25) sobre los con-ductores que le provee a las empresas de autotransporte?

Lineamientos: La compañía de servicios y contrat-ación de conductores puede desempeñar revisiones anuales, siempre y cuando una empresa de autotransporte la designe para esa tarea.

****Pregunta 3:*** ¿Pueden las empresas de autotrans-porte utilizar a terceros para que soliciten a los organ-ismos estatales copias de los registros de conducción a examinar durante la revisión anual del transportista sobre el registro de cada conductor?

Lineamientos: Si. Si bien durante la revisión anual no se requiere un examen del registro oficial de conduc-ción que el Estado conserva, las empresas de autotransporte que deciden hacerlo, pueden usar agentes de terceros, como los servicios o las compañías de información sobre conductores, para obtener la información. Sin embargo, la empresa de autotrans-porte es responsable de garantizar que la información es precisa.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§391.27 Registro de infracciones

Pregunta 1: ¿Se deben guardar en el registro de cal-ificación del conductor las notificaciones a una empresa de autotransporte que le envió un conductor con una condena por una infracción de conducción, tal como se requiere en §383.31, como parte de la documentación probatoria o de las certificaciones presentes en la lista de requisitos estipulados en §391.27(d)?

Lineamientos: §391.27(d) no requiere documentación en el archivo de calificación. Sin embargo, según el art. §391.51, se requiere que esas notificaciones se guarden en el archivo de calificación.

§391.31 Prueba vial

Pregunta 1: ¿Aún se requiere que los empleadores tomen pruebas en la vía pública desde que todos los Estados implementaron las pruebas de aptitud para la CDL?

Lineamientos: El empleador puede aceptar una CDL en lugar de una prueba vial, en caso de que se requiera que el conductor complete, de manera satisfactoria, una prueba vial a fin de obtener una CDL en el Estado de emisión. Sin embargo, si la intención del empleador fuera asignar al conductor un vehículo que necesite endosos dobles/ triples o de vehículos tanque, el emple-ador puede tomar una prueba vial en un vehículo rep-resentativo, según §391.31

Pregunta 2: ¿De qué forma un estudiante inscripto en una escuela de entrenamiento para conducir puede cumplir con el requisito para aprobar una prueba vial?

Lineamientos: La prueba vial se toma, únicamente, una vez que el estudiante haya demostrado un grado de dominio suficiente, en un curso de campo o fuera de la vía pública. Un estudiante que aprueba la prueba vial y está habilitado para circular en el comercio interestatal podría cruzar una línea del Estado en el proceso de entrenamiento.

Pregunta 3: ¿Puede una empresa de autotransporte utilizar una certificación general de pruebas viales para vehículos especiales (nombres de los conductores, etc., excluidos)?

Lineamientos: No.

Pregunta 4: ¿Puede una empresa de autotransporte designar a otra persona u organización para que tome la prueba vial?

Lineamientos: Si. Una empresa de autotransporte puede designar a otra persona u organización para que realice la prueba vial, siempre y cuando, la persona que realiza esa prueba sea competente para evaluar y determinar los resultados de las pruebas.

§391.33 Equivalente a la prueba vial

****Pregunta 1:*** Si se eximió a un(a) conductor(a) de la prueba de habilidades para conducir cuando obtuvo la CDL, ¿es posible que el empleador preceda la realiza-ción de una prueba vial, tal como se requiere en §391.31?

Lineamientos: Si. Si bien el conductor exento no real-izó la prueba de habilidades de la CDL, cumplió con las condiciones que se describen en §383.77, que se utilizan como medio sustituto para determinar la habilidad de un conductor para circular con un vehículo. Por lo tanto, se debe tratar del mismo modo al poseedor de una CDL exento que a cualquier otro poseedor de una CDL, en lo referente a preceder las pruebas de aptitud del empleador.

Si bien no se requiere que los conductores que tienen endosos de CDL para vehículos tanque y remolques dobles/ triples realicen pruebas de aptitud, la empresa de autotransporte tiene derecho a requerir y aplicar requisitos más estrictos que las reglamentaciones fed-erales mínimas.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§391.41 Calificaciones físicas para los conduc-tores

Pregunta 1: ¿Quién es responsable de garantizar que las certificaciones médicas cumplan con los requisi-tos?

Lineamientos: Las determinaciones de las certifica-ciones médicas son responsabilidad del médico exami-nador. La empresa de autotransporte tiene la responsabilidad de garantizar que el médico examina-dor conozca los requisitos médicos mínimos y las car-acterísticas del trabajo a desarrollar. La empresa de autotransporte es, asimismo, responsable de garantizar que solo los conductores médicamente calificados puedan circular con un CMV en el comercio interestatal.

Pregunta 2: Los requisitos sobre la calificación del estado físico de las FMCSR, ¿van en contra de las creencias religiosas de una persona, si esas creencias prohíben que los examine un doctor en medicina o en osteopatía licenciado?

Lineamientos: No. Para determinar si una reglamentación gubernamental es opuesta al derecho de una persona de practicar libremente su religión, el interés de esa reglamentación debe sopesar la medida en que los derechos de la persona se vean afectados en forma negativa. *Biklen v. Consejo de Educación*, 333 F. Supp. 902 (N. D. N. Y. 1971), ratificado: 951 U. S 406 (1972).

Si el requisito persigue un objetivo importante y la restricción sobre la libertad religiosa se adapta, razon-ablemente, al logro de ese objetivo, se debe mantener tal requisito. *Burgin v. Henderson*, 536 F. 2d 501 (2d. Cir. 1976).
En base a las pruebas que desarrollaron los tribu-nales y al objetivo importante que se persigue, la reglamentación cumple con los preceptos Constitucion-ales. No le niega al conductor los derechos establecidos en la Primera Enmienda.
Pregunta 3: ¿Cuáles son los requisitos sobre la cali-ficación del estado físico para circular con un CMV en el comercio interestatal?
Lineamientos: Las reglamentaciones sobre la califi-cación física para los conductores que circulan en el comercio interestatal se encuentran en §391.41. Las instrucciones para los examinadores médicos que reali-zan exámenes físicos a estos conductores se encuentran en §391.43. Se distribuyen pautas de interpretación a pedido del interesado.
Los patrones de calificación cubren 13 áreas que se encuentran íntimamente relacionadas con la función de conducir. Todos los patrones, excepto cuatro, requieren la opinión del médico examinador. La calificación de una persona para conducir la determina el médico examinador, que conoce las funciones del conductor y, sabe si una determinada condición interferiría en la habilidad del conductor para circular en forma segura con el CMV. En los casos de visión, audición, uso de insulina por diabetes y epilepsia, los patrones actuales son incuestionables, y no le otorgan ningún tipo de dis-creción al médico examinador.
Pregunta 4: Un conductor que toma metadona por prescripción médica, ¿está calificado para conducir un CMV en el comercio interestatal?
Lineamientos: La metadona es un narcótico adictivo, que puede producir dependencia a las drogas y no es una droga permitida a quienes conducen vehículos comerciales (CMV).
Pregunta 5: ¿Es posible que el médico examinador restrinja las tareas del conductor?
Lineamientos: No. Las únicas condiciones que puede imponer un médico examinador a un conductor que, de otro modo, está calificado incluyen el uso de lentes cor-rectivos o dispositivos de audición, certificar una exen-ción o limitación para conducir a fin de eximir zonas interurbanas (ver §391.43(g)). Un médico examinador que considere que un conductor presenta una condición no especificada en §391.41, que afectaría su habilidad para circular con un CMV en forma segura, debería negarse a firmar el certificado médico.
Pregunta 6: Si las pruebas de alcohol o de sustan-cias controladas tomadas a un conductor interestatal dan resultado positivo, según el Cap. 382, ¿lo debe reex-aminar un médico para obtener un nuevo certificado médico para poder conducir nuevamente?
Lineamientos: No se requiere un nuevo examen médico al conductor, ni la obtención de un nuevo certifi-cado médico, siempre y cuando, el SAP vea y evalúe al conductor, no haga un diagnostico clínico de alcohol-ismo y le entregue la documentación que le permita regresar a su trabajo. Sin embargo, si el SAP deter-mina la presencia de un problema de alcoholismo, el conductor no está habilitado para conducir un CMV en el comercio interestatal. La responsabilidad final recae sobre la empresa de autotransporte, que debe garanti-zar que el conductor tiene habilitación médica y deter-minar si se debería realizar un nuevo examen médico.
Pregunta 7: ¿Se prohibe a los conductores que usen radios CB (banda civil) y auriculares?
Lineamientos: No. Las reglamentaciones no prohi-ben las radios CB ni los auriculares, siempre y cuando no distraigan al conductor y éste sea capaz de cumplir con el §391.41(b) (11).
Pregunta 8: El uso de Coumadin (warfarina), anti-coagulante, ¿es una inhabilitación automática para los conductores que circulan con CMV en el comercio inter-estatal?
Lineamientos: No. Si bien la "Conferencia sobre Trastornos Cardíacos y Conductores Comerciales" de 1987, organizada por la FHWA, recomendó que no se permita conducir a quienes toman anticoagulantes, el organismo no adoptó ninguna norma a ese efecto. El médico examinador y el especialista del tratamiento pueden, aunque no se requiere que lo hagan, aceptar las recomendaciones de la Conferencia. Por lo tanto, el uso de Coumadin no constituye una inhabilitación automática, sino un factor a considerar cuando se determine la calificación del estado físico del conductor.

§391.43 Examen médico; certificado de examen físico

Pregunta 1: ¿Puede una empresa de autotrans-porte, a los fines del §391.41, o una entidad que otorga las licencias de conducir de un Estado, a los fines del §383.71, aceptar los resultados de un examen médico que realizó un médico examinador extranjero?
Lineamientos: Si. Los conductores extranjeros, que circulan en los EE.UU. con una licencia de conducción que se reconoce como equivalente a una CDL pueden obtener un certificado médico, conforme los requisitos del Cap. 391, sección E, otorgado en su país de origen por un médico examinador que tenga licencia y se encuentre certificado y/ o matriculado para realizar exámenes físicos en ese país. *Sin embargo*, los conduc-tores de los EE.UU. que circulan en el comercio inter-estatal dentro de los EE.UU., tienen que recibir certificación médica de acuerdo con el Cap. 391, sección E, por parte de un médico examinador con licencia, cer-tificado y/ o registrado para realizar exámenes físicos en los EE.UU.
Pregunta 2: ¿Es posible que se utilice una muestra de orina, que se haya recolectado para realizar la prueba de la sección H, para realizar la prueba de dia-betes como parte del examen físico que requiere la FHWA?
Lineamientos: Por lo general, no. Sin embargo, el Ministerio de Transporte de los EE.UU. reconoció una excepción a esta política general, por la cual, una vez que se apartaron 60 mililitros de orina para una prueba de la sección H, es posible utilizar lo restante para otras pruebas que no sean de drogas, pero, única-mente, si esas pruebas las requiere la FHWA (según el Cap. 391, sección E), como las pruebas de niveles de glucosa y de proteínas.
Pregunta 3: ¿Se requiere una radiografía de tórax, según los requisitos médicos mínimos de las FMCSR?
Lineamientos: No, pero, si corresponde, un médico examinador puede tomar una radiografía.
Pregunta 4: §391.43 de las FMCSR, ¿requiere que examinadores médicos empleados o designados por la empresa de autotransporte realicen los exámenes físi-cos de los candidatos al empleo?
Lineamientos: No.
Pregunta 5: Un certificado médico que muestre un facsímil de la firma del médico examinador, ¿cumple con el requisito de la "firma del profesional del cuidado de la salud, examinador"?
Lineamientos: Si.
Pregunta 6: El examen médico del conductor es parte de la Licencia Federal Mexicana. Si una inspec-ción en la vía pública demuestra que un conductor con domicilio en México no tiene revalidada la sección médica de la Licencia Federal, ¿se considera que no tiene un certificado médico válido o que no tiene una licencia válida?
Lineamientos: La Licencia Federal Mexicana se emite por un período de 10 años, pero se debe revalidar cada 2 años. Una condición para la revalidación es que el conductor apruebe un nuevo examen médico. Las fechas para cada revalidación se encuentran en la Licencia Federal y se deben sellar al final de cada exa-men físico. Esto constituye documentación en cuanto a que el conductor se encuentra médicamente calificado. Por lo tanto, si la Licencia Federal no se

revalida cada 2 años, tal como lo especifica la ley Mexicana, la licencia del conductor se considera inválida.
Pregunta 7: Si una empresa de autotransporte envía a un conductor interestatal potencial a un médico examinador para que le realice tanto, el examen médico de pre-empleo como, la prueba pre-empleo de sustancias controladas, ¿de qué forma el médico exami-nador debe realizar el examen médico, incluyendo el certificado de que el conductor cumple con las califica-ciones físicas estipuladas en §391.41(b)?
Lineamientos: El médico examinador debe completar primero el examen físico, sin recolectar la muestra de orina para evaluar sustancias controladas, que indica el Cap. 382 Si el conductor potencial cumple con los requisitos del Cap. 391, Sección E [en especial §391.41(b)] y el médico examinador decide certificar que el conductor potencial está calificado para circular con vehículos automotores comerciales (CMV) en el comercio interestatal, el médico examinador puede extender el certificado de médico examinador.
Luego de que el médico examinador completó el cer-tificado médico y le entregó una copia al conductor potencial y a la empresa de autotransporte, que uti-lizará los servicios del conductor potencial, puede recolectar la muestra para la prueba pre-empleo de sustancias controladas según el 49 CRF, Cap. 382.La empresa de autotransporte es enteramente respons-able de garantizar que no se use al conductor potencial para circular con un CMV, hasta tanto, esa empresa, no reciba un resultado de la prueba de sustancias contro-ladas verificado negativo, por parte del funcionario de revisión médica. La prueba pre-empleo de sustancias controladas del Ministerio de Transporte no constituye una prueba de examen médico.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§391.45 Personas que deben ser examinadas y certificadas por un médico
Pregunta 1: La intención del Art. §391.45, ¿es que las palabras “persona” y “conductor” se usen en forma indistinta?
Lineamientos: Si.
Pregunta 2: Las FMCSR, ¿requieren que los postu-lantes que poseen un certificado médico actual, se sometan a un nuevo examen físico, como condición del empleo?
Lineamientos: No. Sin embargo, si la empresa de autotransporte acepta ese certificado actual válido de un conductor sujeto al Cap. 382, el conductor está sujeto a los requisitos sobre las pruebas adicionales de sustancias controladas, a menos que, estuviera, de otra forma, exento por la sección H.
Pregunta 3: Un conductor que se reincorpora de una enfermedad o lesión, ¿debe someterse a un examen médico aún cuando, su certificado médico actual no está vencido?
Lineamientos: Las FMCSR no requieren un examen en este caso, a menos que la lesión o enfermedad hayan afectado la habilidad del conductor para desempeñar sus tareas habituales. Sin embargo, la empresa de autotransporte le puede requerir al conductor, que se reincorpora de una enfermedad o lesión, que se realice un examen físico. Pero, en ambos casos, la empresa de autotransporte tiene la obligación de determinar si la lesión o enfermedad inhabilitan, médicamente, al con-ductor.

§391.47 Solución a los conflictos de evaluación médica.
Pregunta 1: La FHWA, ¿dicta resoluciones médicas formales sobre las calificaciones de los conductores en cada caso individual?
Lineamientos: No, excepto en el caso de que se solic-ite la solución de un conflicto de evaluaciones médicas.

§391.49 Exención de ciertos defectos físicos.
Pregunta 1: Dado que el 49 CRF 391.49 no requiere una Evaluación del Desempeño de las Habilidades, el término “patrón de desempeño”, ¿significa que el Estado debe darle al conductor una prueba de conduc-ción u otra Evaluación del Desempeño de las Habil-idades por cada exención emitida, o este término significa que, teniendo en cuenta la condición médica, el Estado puede darle otro tipo de prueba de desem-peño? Por ejemplo, en el caso de una exención de visión, un examen de visión, ¿sería suficiente como patrón de rendimiento?
Lineamientos: Según los Lineamientos de Toleran-cia, Anexo C, Párrafo 3(j), cada Estado que crea un pro-grama de exenciones para conductores intraestatales es responsable de determinar qué constituye “un juicio médico sólido”, y cuál es el patrón de rendimiento. En el ejemplo antes mencionado, un examen de visión sería suficiente como patrón de rendimiento. Es responsabilidad de cada Estado establecer un pro-grama de exenciones a fin de determinar qué consti-tuye un patrón de rendimiento adecuado.

§391.51 Archivos de calificación del conductor
Pregunta 1: Cuando una empresa de autotrans-porte adquiere otra empresa de autotransporte la empresa de autotransporte adquiriente, ¿debe volver a calificar a los conductores de la empresa de autotrans-porte adquirida?
Lineamientos: No.
Pregunta 2: Una escuela de entrenamiento de con-ductores, ¿debe guardar un archivo de calificación del conductor por cada estudiante?
Lineamientos: Sí, si opera en el comercio inter-estatal.
Pregunta 3: Con anterioridad al 23 de diciembre, 1994, se requería a las empresas de autotransporte que guardaran prueba instrumental de que sus conductores habían cumplido con el examen escrito que especifica 49 CRF 391.35 (1994). La norma que eliminaba §391.35 entró en vigencia ese día (23 de noviembre de 1994, 59 RF 60319). ¿Se requiere que las empresas de autotransporte guarden esas pruebas instrumentales para conductores que se emplearon con anterioridad al 23 de diciembre de 1994?
Lineamientos: No.
Pregunta 4: Si una empresa de autotransporte guarda archivos completos sobre la calificación del con-ductor pero, no los puede presentar en el momento de la revisión o dentro de los dos días laborales, ¿está infringiendo el Art. §391.51?
Lineamientos: Si. Se deben presentar los archivos de calificación si es que se los solicitan. Presentar archivos de calificación del conductor luego de realizar la revisión no remedia la infracción a §391.51 de guardar registros.
Pregunta 5: Un conductor/ empleado a quien se empleó con anterioridad a la eliminación del artículo de las FMCSR que requiere ciertas pruebas instrumen-tales de exámenes escritos, y que no tiene esas pruebas en su registro de calificación del conductor, ¿debe com-pletar el examen?
Lineamientos: No. El requisito del antiguo 49 CRF 391.35(h), en cuanto a que el registro de calificación del conductor contenga ciertos documentos que confirmen el examen del conductor, no puede constituir las bases para una citación posterior al 23 de noviembre de 1994, fecha en que se rescindieron todos

los requisitos perti-nentes al examen escrito del conductor (59 RF 60319).

§391.63 Conductores periódicos, casuales u oca-sionales

Pregunta 1: ¿Se considera que una persona empleada por una empresa de transporte no automotor en sus tareas habituales es un conductor periódico, casual u ocasional cuando una empresa de autotrans-porte lo emplea como conductor de medio tiempo?
Lineamientos: No. Un conductor que trabaja para una empresa de autotransporte (aún si es durante un solo día por mes) no cumpliría con la definición de con-ductor periódico, casual u ocasional en §390.5 dado que lo emplea una sola empresa de autotransporte. La empresa de autotransporte debe calificar, completa-mente, al conductor y guardar un archivo de califi-cación del empleado, como conductor empleado en forma regular.
Pregunta 2: ¿De qué forma se aplica §391.63 cuando las empresas de autotransporte obtienen, por parte del servicio de contratación de conductores, con-ductores periódicos, casuales u ocasionales, que desem-peñan tareas temporarias para múltiples empresas de autotransporte?
Lineamientos: ¿Si el servicio de contratación de con-ductores, o la entidad de transporte no automotor simi-lar calificó, completamente, a un conductor periódico, casual u ocasional, y éste nunca ha sido calificado, com-pletamente, por una empresa de autotransporte, la pri-mera empresa de autotransporte que emplee a ese conductor debe garantizar que el conductor se encuen-tra, plenamente, calificado y debe guardar por ese con-ductor un registro completo de calificación. El objetivo de §§391.63 y 391.65 era requerirle al conductor que estuviera plenamente calificado por una empresa de autotransporte, antes de acceder al estado de conductor “periódico, casual u ocasional”. En una relación con-tractual entre una empresa de autotransporte y un ser-vicio de contratación de conductores, es posible lograr esto cuando una empresa de autotransporte designa a una empresa de contratación de conductores como su representante a fin de desempeñar los procedimientos de calificación, de acuerdo con los capítulos 383 y 391.Sin embargo, en ese caso, la empresa de autotrans-porte será responsable de todas las infracciones a las FMCSR que comete su representante.
Pregunta 3: Una empresa de autotransporte que emplea a un conductor periódico, casual u ocasional para circular con un CMV, tal como se define en §383.5, (1), ¿le debe requerir al conductor que prepare y pre-sente una solicitud de empleo, de acuerdo con §391.21 y (2) debe realizar la investigación de antecedentes pro-veniente de los empleadores previos del conductor que requiere §391.23?
Lineamientos: §391.63(a)(1)-(2) exime el cum-plimiento de §§391.21 y 391.23 a las empresas de autotransporte que usan conductores periódicos, casu-ales u ocasionales para circular con un CMV con una calificación de peso bruto nominal (o de vehículo combi-nado) (del inglés, GVWR/GCWR) equivalente a 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más. Estas exenciones se aplican, asimismo, a las empresas de autotransporte que funcionan con los CMV de mayor peso sujetos a los capítulos 382 y 383.
Sin embargo, la información sobre el conductor y la investigación de la empresa de autotransporte más lim-itadas que requieren los capítulos 382 y 383 no son cubiertas por el Art. §391.63. Por lo tanto, una empresa de autotransporte que usa conductores periódicos, casuales u ocasionales para circular con un CMV con un GVWR/GCWR de 11.793,84 Kg. (26.001 libras) o más, no necesita requerir una solicitud de empleo, de acuerdo con §391.21 pero, el conductor debe proveer la información que se requiere en §383.35(c). El transpor-tista puede realizar una investigación de antecedentes de los empleadores previos del conductor (§383.35(f)) y, debe investigar sus resultados anteriores de pruebas de consumo de alcohol y sustancias controladas (§382.413).

§391.65 Conductores procurados por otras empresas de autotransporte.

Pregunta 1: ¿Es posible que una empresa de trans-porte no automotor que posee un CMV prepare el certi-ficado de calificación que se establece en §391.65?
Lineamientos: No, únicamente, la empresa de autotransporte que emplea, regularmente, al conductor puede emitir la certificación requerida.
Pregunta 2: ¿Es posible incorporar el certificado de calificación que se requiere en §391.65 en los formular-ios de otro transportista, como un contrato de alquiler y/ o intercambio?
Lineamientos: Si. Sin embargo, un funcionario o empleado autorizado de la empresa de autotransporte empleadora habitual debe firmar y poner la fecha en el certificado de calificación.
Pregunta 3: ¿Se requiere que una empresa de autotransporte acepte un certificado de la empresa de autotransporte que emplea habitualmente al conduc-tor, que certifica que el conductor está calificado, según §391.65?
Lineamientos: No. Si la empresa de autotransporte decide no aceptar el certificado que emitió la empresa de autotransporte empleadora habitual que provee al conductor, entonces, la empresa de autotransporte debe asumir la responsabilidad de garantizarse que el con-ductor está plenamente calificado, de acuerdo con el Cap. 391.
Pregunta 4: Si un conductor que provee otra empresa de autotransporte está al servicio de la seg-unda empresa durante un período de 7 días consecuti-vos o más, ¿es posible que el conductor aún esté incluido en la exención del §391.65?
Lineamientos: No. El conductor pasa a ser un con-ductor empleado en forma regular de la segunda empresa de autotransporte y la exención de §391.65 no se aplica.

Capítulo 392 — Conducción de vehículos automotores

Interpretación de artículos

392.3 Conductor enfermo o fatigado
392.5 Bebidas embriagadoras
392.6 Programas para cumplir con los límites de velocidad.
392.7 Equipos, inspección y uso
392.9 Carga segura
392.14 Condiciones peligrosas; precaución extrema
392.16 Uso de cinturones de seguridad
392.42 Notificación de revocación de licencias
392.60 Prohibición de transporte a personas sin autorización

§392.3 Operador enfermo o fatigado

Pregunta 1: ¿Qué protección se le da a un conductor que se niega a infringir las FMCSR?
Lineamientos: El Art. 405 de la STAA (49 Cód. de EE.UU. 31105) establece, en parte, que ninguna per-sona deberá despedir, disciplinar o discriminar a un empleado en cuanto a remuneraciones, términos, condi-ciones o privilegios laborales, por negarse a circular con un vehículo cuando esa actividad constituya una infracción a toda ley, reglamentación, norma u orden federal que se aplique a la seguridad de un CMV. En ese caso el conductor puede presentar una queja fir-mada ante la OSHA.

§392.5 Bebidas embriagadoras

Pregunta 1: El uso o posesión de bebidas alcohóli-cas en el área de pasajeros de un autobús, ¿constituye una "posesión" de esas bebidas, según §392.5(a) (3)?
Lineamientos: No.
Pregunta 2: ¿Es posible que una empresa de autotransporte que descubre a un conductor con una presencia detectable de alcohol lo deje fuera de servicio, de acuerdo con §392.5?
Lineamientos: No. El término "fuera de servicio" en el contexto del §392.5 se refiere a la acción de un Estado o de un funcionario federal. Sin embargo, la empresa de autotransporte debe evitar que el conduc-tor esté en servicio o que opere o que esté realizando el control físico de un CMV, por lo menos, durante el tiempo que sea necesario a fin de evitar una infracción del §392.5.
Pregunta 3: La prohibición de transportar bebidas alcohólicas estipuladas en §392.5, ¿se aplica a un con-ductor que usa un vehículo de la compañía, por razones personales, durante el tiempo que está fuera de servi-cio?
Lineamientos: No. Por ejemplo, un propietario - con-ductor que usa su propio vehículo estando fuera de ser-vicio, o un conductor que usa un camión o tractor de la compañía para el transporte hacia un motel, restau-rante, o su casa quedaría, por lo general, fuera del alca-nce de este artículo.
Pregunta 4: Una prueba de alcohol que realizó un empleador, de acuerdo con el 49 CRF Cap. 382, con un resultado superior a 0,00 BAC, pero inferior a 0,02 BAC, ¿establecería que el conductor cometió una infrac-ción al Art. 392.5(a)(2), por tener una concentración medida de alcohol mientras se encontraba en servicio?
Lineamientos: No. La FHWA cree que un BAC de 0,02 es el nivel más bajo en el que se puede medir una concentración de alcohol en aliento/ sangre científica-mente precisa en una prueba de empleados, según el Cap. 382. La FHWA considera, asimismo, que el uso del patrón BAC de 0,02 es coherente con el patrón de toler-ancia cero para alcohol, establecido hace tiempo por la FHWA. El lineamiento no impide, en modo alguno, ni excluye las medidas que tome un funcionario de apli-cación de la ley al descubrir que el nivel BAC es inferior a 0,02.

§392.6 Planes para cumplir con los límites de velocidad.

Pregunta 1: ¿Cuántos kilómetros puede registrar un conductor en su registro diario sobre el estado en servicio y, aún así, presumirse que cumple con los límites de seguridad?
Lineamientos: Se requiere que los conductores cum-plan con los límites de velocidad establecidos, que fijan las jurisdicciones en o a través de las cuales circula el vehículo. Cuando el viaje total se realiza en autopistas, con un límite de velocidad de 104 Km/h (65 millas/h), los viajes de 880-960 Km. (550-600 millas) que se com-pleten en 10 hs. serán cuestionables y se podrá solicitar a la empresa de transporte que documente que se pueden realizar esos viajes. Se considerará que los viajes a 960 Km. (600 millas) o más no se pueden recor-rer sin infringir los límites de velocidad y es posible que se requiera que se los documente. En áreas donde existe un límite de velocidad vigente de 88 Km/h (55 millas/h), los viajes a 720-800 Km (450-500 millas) están abiertos a ser cuestionados, y se considera imposible realizar trayectos de 800 Km (500 millas) o más, cumpliendo con el límite de velocidad y de horas de servicio.

§392.7 Equipos, inspección y uso

Pregunta 1: Un conductor, ¿debe preparar un informe escrito sobre la realización de una inspección previa al viaje, según §392.7?
Lineamientos: No.
Pregunta 2: Ambos conductores que circulan en equipo, ¿deben cumplir con las disposiciones estipula-das en §392.7 antes de conducir?
Lineamientos: §392.7 establece que un conductor debe asegurarse de que el vehículo esté en buenas condiciones de funcionamiento antes de circular con ese vehículo. Si un conductor considera satisfactoria la inspección de un co-conductor, o la inspección de segu-ridad de carriles, entonces se habrá cumplido con el requisito de este artículo.

§392.9 Carga segura

Pregunta 1: ¿Se considera que el compartimiento de carga de un vehículo está sellado, de acuerdo con los términos de §392.9(b)(4), cuando está asegurado con un candado cuya llave posee el conductor?
Lineamientos: No. El conductor tiene acceso inmedi-ato al compartimiento de carga al usar la llave del can-dado y se le requeriría que realice exámenes de la carga y de los dispositivos de protección de la carga descriptos en §392.9(b).
Pregunta 2: La FHWA, ¿tiene autoridad para apli-car los requisitos de carga segura en oposición a un con-signador que no es la empresa de autotransporte?
Lineamientos: No, a menos que estén implicados HM, tal como se define en §172.101. Es responsabilidad de la empresa de autotransporte y del conductor garan-tizar que toda carga a bordo de un vehículo esté adec-uadamente cargada y asegurada.
Pregunta 3: ¿De qué forma una empresa de autotransporte puede determinar una carga segura cuando un consignador cargó y selló el remolque?
Lineamientos: En estas circunstancias una empresa de autotransporte puede cumplir con sus responsabil-idades de carga adecuada de diversas maneras. Los ejemplos son:
a. Acordar una supervisión de carga a fin de deter-minar el cumplimiento; u,
b. Obtener anotaciones sobre la guía de embarque de la línea de conexión en cuanto a que el cargamento fue cargado en forma correcta; u,
c. Obtener aprobación para romper el sello a fin de posibilitar la inspección.
Pregunta 4: ¿Existe algún requisito en cuanto a que el conductor debe, personalmente, cargar, bloquear, apuntalar y sujetar el cargamento en el CMV transpor-tador de bienes que conduce?
Lineamientos: No. Pero se requiere que el conductor conozca los métodos y procedimientos para asegurar la carga, y es posible que tenga que ajustar el

cargamento o los dispositivos de protección del mismo, de acuerdo con §392.9(b).

§392.10 Cruces de ferrocarril en pendiente; requi-sito de detención

***Pregunta 1:** §392.10(a)(4), ¿se aplica a los conduc-tores que circulan con vehículos tanque de carga que se utilizaron para transportar materiales peligrosos para los que se requería señalización, pero ya no se requiere dado que el tanque de carga está vacío, o se redujo la cantidad de materiales peligrosos, o cambió la temper-atura o características del material?

Lineamientos: No, siempre y cuando el vehículo de tanque de carga no tenga señalizaciones o marcas que indiquen que el vehículo transporta materiales peligro-sos para los que se requiere señalización, y: (1) se limpió, en forma correcta, el vehículo de los residuos y se lo purgó de vapores; (2) se llenó, nuevamente, el vehículo con un material que no es peligroso; o (3) el material original ya no es un material con temperatura elevada, o, ya no se lo considera peligroso, de acuerdo con las reglamentaciones.

Si bien §392.10(a)(4) no distingue entre vehículos tanque de carga vacíos o llenos, o vehículos tanque de carga que transportan materiales o sustancias que no requieren señalización o marcas, en el momento que se conduce el vehículo a través de un cruce de ferrocarril con pendiente, el objetivo de la Administración Federal de Seguridad para las Empresas de Autotransporte es que el alcance de la reglamentación se limite a aquellos casos en que el vehículo está señalizado o marcado.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§392.14 Condiciones peligrosas; precaución extrema

***Pregunta 1:** ¿Quién determina que las condiciones son suficientemente peligrosas como para autorizar el fin de la actividad de un CMV, el conductor o el trans-portista?

Lineamientos: Según este artículo, el conductor es, claramente, responsable por el funcionamiento seguro del vehículo y de la decisión de detener el funciona-miento debido a condiciones peligrosas.

§392.16 Uso de cinturones de seguridad

***Pregunta 1:** ¿Es posible eximir a un conductor de usar cinturón de seguridad debido a una condición médica como la claustrofobia?

Lineamientos: No.

***Pregunta 2:** Los pasajeros de autobús, ¿deben usar cinturón de seguridad?

Lineamientos: No.

§392.42 Notificación de revocación de licencias*

***Pregunta 1:** Si a un conductor se le suspende el privilegio de conducir como resultado de una infracción que cometió fuera del horario de servicio, en un vehículo personal, ¿se requiere que el conductor noti-fique a la empresa de autotransporte empleadora, según las disposiciones de §392.42?

Lineamientos: Si.

***Nota del Editor:** Este artículo fue eliminado de las reglamentaciones. La información reglamentaria relacionada con esta interpretación se encuentra, actualmente, estipulada en §391.15(b)(2).

§392.60 Prohibición de transporte a personas sin autorización

***Pregunta 1:** ¿Requiere el Art. §392.60 que un con-ductor tenga una copia de la autorización escrita (que se requiere para transportar pasajeros) a bordo de un CMV?

Lineamientos: No, la autorización debe permanecer en la sede principal de la empresa de autotransporte. A discreción de la empresa de autotransporte, un conduc-tor puede asimismo llevar consigo una copia de la autorización.

Capítulo 393 — Piezas y accesorios necesarios para un funcionamiento seguro

Interpretación de artículos

393.11 Dispositivos de iluminación y reflectores.
393.17 Faros y reflectores: Combinaciones en actividades de conducción-remolque
393.24 Requisitos para faros delanteros y faros auxiliares de iluminación
393.25 Requisitos para otros faros que no sean delanteros
393.28 Cableado que se debe proteger
393.31 Dispositivos de protección contra sobrecargas
393.40 Sistemas de frenos reglamentarios
393.41 Sistemas de frenos de estacionamiento.
393.42 Frenos reglamentarios en todas las ruedas
393.43 Sistema de frenos de desenganche y de emergencia
393.44 Líneas de frenos delanteros; protección
393.48 Frenos que deben funcionar
393.49 Válvula única para manejar todos los frenos
393.51 Dispositivos e indicadores de advertencia
393.52 Desempeño de los frenos
393.60 Vidriados en aberturas específicas
393.61 Construcción de ventanillas
393.62 Obstrucción de ventanillas
393.65 Todos los sistemas de combustible
393.67 Tanques de combustible líquido
393.70 Dispositivos de acoplamiento y métodos de remolque, excepto para operativos de conducción - remolque

393.71 Dispositivos de acoplamiento y métodos de remolque, operativos de conducción - remolque
393.75 Neumáticos
393.76 Literas para dormir.
393.78 Limpiaparabrisas.
393.81 Bocina.
393.82 Velocímetro
393.83 Sistema de escape
393.87 Banderas en cargas salientes
393.88 Receptores de televisión
393.89 Ómnibus, protección del eje impulsor
393.92 Ómnibus, señalización de puertas de emergencia
393.93 Asientos, ensambles del cinturón de seguridad y anclajes de ensambles del cinturón de seguridad
393.95 Equipos de emergencia en todas las unidades de potencia
393.100 Normas generales de protección contra desplazamientos o caídas de carga
393.102 Sistemas de aseguramiento
393.106 Estructura del extremo delantero
393.201 Marcos
Temas Especiales - Piezas y accesorios de un CMV

§393.11 Dispositivos de iluminación y reflectores

Pregunta 1: ¿Cuál es la definición de "cuerpo" con respecto a los camiones y remolques?
Lineamientos: Las FMCSR no incluyen una definición de "cuerpo". Sin embargo, el cuerpo de un camión o remolque, por lo general, se refiere a la estructura o armazón permanente diseñada para con-tener o resistir los materiales o bienes a transportar en ese vehículo.

Pregunta 2: ¿Es posible utilizar cinta autoreflectiva en lugar de reflectores laterales de reflejo?
Lineamientos: §393.26(b) se remite a FMVSS 108 (49 CRF 571.108, S5.1.1.4), que permite el uso de material reflectivo para los reflectores laterales de reflejo, según las condiciones descriptas a continuación. Cinta autore-flectiva, que se ajusta a la Especificación Federal L-S-300, "Revestimiento y cinta, reflectivos; lentes no expuestas, refuerzo adhesivo", (septiembre 7, 1965), se puede usar en lugar de los *reflectores de reflejos* lat-erales si, este material, tal como se usa en el vehículo, cumple con la norma de desempeño de la Tabla 1 o la Tabla 1 A, de la Sociedad Estadounidense de Ingeni-eros (SAE) J594f, Reflectores de reflejo, enero, 1977.

Pregunta 3: En §393.11, Nota al pie de página 5, se requiere que cada carretilla de conversión (converter dolly) esté equipada con luces de giro en la parte trasera si, la carretilla obstruye las luces de giro en la parte posterior del vehículo remolcador cuando lo remolca, únicamente, otro vehículo. ¿Se requieren luces de giro en la parte posterior de la carretilla de conver-sión cuando, el remolque de la carretilla sin carga evita que otros automovilistas vean solo una parte de las lentes de las luces de giro en el vehículo remolcador?
Lineamientos: Si. Si bien es posible que para otros conductores sea visible solo una parte de las lentes de las luces de giro traseras en el vehículo remolcador, la lámpara de giro, por lo general, no cumple con los req-uisitos de visibilidad de FMVSS N° 108 (49 CRF 571.108) si la carretilla de conversión evita que otros automovilistas vean la lente completa. Los requisitos de visibilidad indicados en FMVSS N° 108 ayudan a garantizar que otros conductores puedan ver la luz de giro desde cualquier posición detrás del vehículo. Por lo tanto, se considera que las luces de giro en el vehículo remolcador se encuentran obstruidas por la carretilla de conversión si la visión de otros automovilistas está, aunque sea, parcialmente, bloqueada.

Pregunta 4: Un CMV equipado con faros de cola color ámbar, además de los faros de cola rojos, que se requieren para indicar la parte trasera de un CMV, ¿cumple con los requisitos de iluminación indicados en §393.11?
Lineamientos: No. El Art. §393.11 requiere que los dispositivos de iluminación presentes en un CMV, que haya entrado en funcionamiento después del 7 de marzo de 1989, cumplan con los requisitos estipulados en FMVSS N° 108 en vigencia al momento de la fabri-cación. La NHTSA emitió interpretaciones que indican que el uso de faros de cola color ámbar afecta la efectiv-idad del equipo de iluminación requerido y está prohi-bido por FMVSS N° 108 (Art. 5.1.3). Dado que la NHTSA no permite que los fabricantes de vehículos instalen faros de cola color ámbar, la FHWA concluyó que el uso de esos faros, en vehículos que entraron en funcionamiento con posterioridad al 7 de marzo de 1989, se encuentra prohibido por el Art. §393.11.
En el caso de vehículos que entraron en funciona-miento el 7 de marzo de 1989, o antes, el Art. §393.11 requiere que esos vehículos cumplan *o* con los requisi-tos de iluminación del Cap. 393, o, con la norma FMVSS N° 108 vigentes al momento de la fabricación. Con anterioridad al 7 de diciembre de 1988, norma final del Cap. 393 (53 RF 49397), los faros de cola color ámbar estaban prohibidos por §393.25. §393.25(e)(3) (en la edición del Código de Reglamentaciones Fed-erales (CRF) del 1º de octubre de 1988), requería que todos los faros traseros, con ciertas excepciones, sean rojos. Dado que la excepción no incluía los faros de cola, el uso de faros de cola color ámbar quedaba, implícita-mente, prohibido. Por lo tanto, un vehículo que entró en funcionamiento el 7 de marzo de 1989, o antes, no debe estar equipado con faros de cola color ámbar, dado que, el uso de esos faros no cumple con los requisitos del Cap. 393, *ni con* FMVSS N° 108 en vigencia al momento de la fabricación.

§393.17 Faros y reflectores — Combinaciones en operativos de conducción — remolque

Pregunta 1: ¿Cuáles son los requisitos de ilumi-nación cuando un camión remolcador arrastra los res-tos de un vehículo o un vehículo averiado?
Lineamientos: Una grúa que remolca un vehículo sería considerada como un operativo de conducción -remolque y tendría que estar equipada con los disposi-tivos de iluminación que se especifican en §393.17 al circular en el comercio interestatal.

§393.24 Requisitos para faros delanteros y faros auxiliares de iluminación

Pregunta 1: Los faros adicionales que no son reglamentarios, ¿deben funcionar si todos los faros reglamentarios funcionan?
Lineamientos: No.

§393.25 Requisitos para faros que no sean los delanteros

Pregunta 1: ¿Se requiere que los dispositivos de ilu-minación para casas/hogares rodantes estén perma-nentemente instalados?
Lineamientos: No. El traslado de casas/hogares rodantes se considera una operación de conducción -remolque.

Pregunta 2: ¿Existen requisitos de iluminación especiales para grandes contenedores?
Lineamientos: No.

Pregunta 3: ¿Cuáles son los requisitos de ilumi-nación cuando un contenedor asume los requisitos estructurales de un remolque?
Lineamientos: El contenedor/ remolque debe cumplir con todos los requisitos relevantes de las reglamenta-ciones.

§393.28 Cableado que debe protegerse

Pregunta 1: Un canal del marco de un CMV, ¿con-stituye un(a) "vaina o tubo" protector(a), tal como se especifica en §393.28?
Lineamientos: No. Para ser aceptable, la vaina o el tubo debe cubrir los cables a lo largo de su circunferen-cia. En caso de ausencia de una vaina o un tubo, se debe proteger el grupo de cables con una cinta no con-ductora, trenza u otra cobertura capaz de soportar una abrasión severa.

§393.31 Dispositivos protectores de sobrecarga

Pregunta 1: ¿Todos los remolques deben estar equi-pados con dispositivos protectores?
Lineamientos: No. Los remolques no necesitan dis-positivos protectores de sobrecarga cuando exista una protección para los circuitos del remolque en el vehículo remolcador. Se requiere un interruptor de cir-cuito, únicamente, cuando el circuito de los faros delanteros está protegido junto con uno o más circuitos. Un interruptor de circuito, si se requiere uno, debe ser del tipo de reconfiguración automática.

§393.40 Sistemas de frenos reglamentarios

Pregunta 1: ¿Es posible utilizar un sistema tal como el "de la línea de conducción" (driveline) como freno de emergencias, siempre y cuando cumpla con los requisitos de §393.52?
Lineamientos: Si. Los CMV que no se encuentran sujetos a los requisitos de frenos de emergencia estipu-lados en FMVSS N° 105 y 121, pueden utilizar "frenos de línea de conducción", siempre y cuando, esos vehícu-los cumplan con los requisitos establecidos en §393.52.

§393.41 Sistemas de frenos de estacionamiento

Pregunta 1: ¿Es posible utilizar la posición "estaciona-miento" de la transmisión de un CMV como freno de esta-cionamiento a fin de cumplir con lo estipulado en §393.41?
Lineamientos: No. La posición "estacionamiento" de la transmisión es, únicamente, un dispositivo de blo-queo que se utiliza para bloquear la transmisión.
Pregunta 2: §393.41, ¿Se prohibe que se equipe a los sistemas de frenos neumáticos con un medio para liberar los frenos a resorte para remolcar un vehículo averiado en casos de emergencia?
Lineamientos: No, siempre y cuando los frenos tengan un diseño y se mantengan, de tal forma, que no se pue-dan liberar a menos que exista una energía adecuada disponible a fin de aplicar nuevamente los frenos, en forma inmediata, cuando el sistema de frenos funciona.
Pregunta 3: ¿Se requiere que todos los CMV que se fabricaron con anterioridad al 7 de marzo de 1990 estén equipados con frenos de estacionamiento?
Lineamientos: No.

§393.42 Frenos reglamentarios en todas las rue-das

Pregunta 1: ¿Se deben equipar los ejes retráctiles y levadizos con frenos?
Lineamientos: Sí, cuando las ruedas se encuentren en contacto con el camino.
Pregunta 2: La exención estipulada en §393.42(b) (3), ¿abarca a las carretillas de conversión descarga-das?
Lineamientos: Si. Sin embargo, si la carretilla de conversión tiene carga, los frenos deben funcionar.
Pregunta 3: §393.42(b)(3) de las FMCSR establece que todo remolque completo, semiremolque o remolque con poste que tenga un GVWR de 1350 Kg. (3000 libras) o menos debe estar equipado con frenos si el peso del vehículo remolcado que descansa en el vehículo remolcador supera el 40 por ciento del GVWR del vehículo remolcador. El fabricante del remolque, ¿es responsable de garantizar que ese remolque esté equi-pado con frenos cuando se los requiera?
Lineamientos: No. La empresa de autotransporte que acarrea el remolque es responsable de garantizar que ese remolque cumpla con las FMCSR aplicables.

§393.43 Sistema de frenos de desenganche y de emergencia

Pregunta 1: §393.43(b), ¿requiere válvulas de pro-tección del tractor o, es posible utilizar dispositivos similares?
Lineamientos: No. Es posible utilizar dispositivos similares siempre y cuando, esos dispositivos, cumplan con los requisitos de desempeño estipulados en §393.43(b).
Pregunta 2: ¿Es necesario que todos los frenos en un remolque se apliquen en forma automática en caso de desenganche?
Lineamientos: Si.

§393.44 Líneas de frenos delanteros, protección

Pregunta 1: El término "ruedas traseras", ¿incluye el eje final en un ómnibus/ autobús?
Lineamientos: Si. El sistema de frenos en un ómni-bus/ autobús debe construirse de modo tal que, si una línea de frenos de cualquier rueda delantera se rompe, el conductor pueda aplicar los frenos de todas las rue-das en cada eje trasero.

§393.48 Frenos que deben funcionar

Pregunta 1: Los frenos de fuerza, ¿cumplen con §393.48?
Lineamientos: No. §393.48 requiere que los frenos funcionen en todo momento. Por lo general los frenos de fuerza funcionan, únicamente, cuando el vehículo se desplaza hacia adelante y, como tales, no cumplen con §393.48 (ver pregunta N° 1 en §393.49).
Pregunta 2: Si un CMV que se fabricó el 25 de julio de 1980, o con posterioridad a esa fecha, (ver §393.42) tiene componentes de frenos en el eje delantero y los frenos no funcionan, ese vehículo, ¿cumple con §393.48?

Lineamientos: No.
Pregunta 3: Si un camión o tractor de camión que se fabricó con anterioridad al 25 de julio de 1980 y tiene 3 o más ejes, tiene frenos que no funcionan en el eje delantero o faltan algunos de los componentes de los frenos, ese vehículo, ¿estaría infringiendo §393.48?
Lineamientos: Si. §393.48(a) requiere que todos los frenos que posee el vehículo funcionen en todo momento. Si bien §393.42(b)(1) establece una excepción al requisito de frenos en todas las ruedas para cami-ones y tractores de camiones con 3 o más ejes que se fabricaron con anterioridad al 25 de julio de 1980, esa excepción no afecta el campo de aplicación de §393.48 para aquellos casos en que el vehículo esté equipado con frenos de las ruedas delanteras, que no funcionan o que solo tienen partes del sistema de frenos de las rue-das delanteras (ej., zapatas, revestimientos, cámaras o mangueras) en su lugar.
Pregunta 4: ¿Se requiere que los frenos en un vehículo remolcado en un operativo de conducción -remolque, o el remolque de un vehículo averiado funci-onen en todo momento?
Lineamientos: §393.48(c) establece una excepción al requisito de que los frenos funcionen en todo momento. La excepción abarca a los vehículos averiados que se remolcan y a los vehículos remolcados en un operativo de conducción - remolque.
La excepción al operativo de conducción - remolque estipulada en §393.48(c) está supeditada a las condi-ciones establecidas en §393.42(b)(2). Los vehículos remolcados deben tener frenos en la medida en que pueda ser necesario para garantizar el cumplimiento de los requisitos sobre desempeño estipulados en §393.52. Un automotor que se remolca por medio de una barra de remolque cuando otro vehículo está, com-pletamente, montado sobre el vehículo remolcado o, toda combinación de vehículos automotores que utili-cen 3 o más sillas de montar, no estaría cubierto por la excepción presente en §393.48(c).
Con respecto a la disposición del vehículo averiado estipulada en §393.48(c)(1), el vehículo en combinación debería cumplir con los requisitos de desempeño aplica-bles, según §393.52

§393.49 Válvula única para manejar todos los frenos

Pregunta 1: Una combinación de vehículos que uti-lizan un freno de fuerza para activar los frenos del vehículo remolcado, ¿cumplen con el §393.49?
Lineamientos: No. El freno de fuerza no puede man-tener los frenos del remolque en posición de freno. Por lo tanto, los frenos de la combinación de vehículos no se encuentran bajo el control de una válvula única, tal como se requiere en §393.49 (ver pregunta N° 1 en §393.48).

§393.51 Dispositivos y medidores de advertencia

Pregunta 1: ¿Es necesario que el dispositivo de advertencia de baja presión se active antes que la vál-vula de protección del tractor?
Lineamientos: No. §393.51 no requiere, en forma explícita, que el dispositivo de emergencia funcione antes que la válvula de protección. Queda implícito, que se cumplen con los requisitos del §393.51 si, la presión operativa del dispositivo de advertencia es como mínimo la $^1/_2$ de la presión de corte del gobernador, y esa presión no es inferior a la presión en la cual se activa la válvula de protección (o dispositivo similar).
Pregunta 2: ¿Se requiere que la sección de vacío de los sistemas de frenos hidráulicos asistidos por vacío tengan un dispositivo de advertencia?
Lineamientos: No. Se requiere, únicamente, que la sección de vacío de los sistemas de frenos hidráulicos asistidos por vacío tenga un dispositivo de advertencia FMVSS N° 105 no requiere un dispositivo de adverten-cia para la sección de vacío de los sistemas de frenos hidráulicos asistidos por vacío. El objetivo de la FHWA es que §393.51 sea coherente con FMVSS N° 105.
Pregunta 3: ¿Se requieren medidores de vacío en la sección de vacío de los frenos hidráulicos asistidos por vacío?
Lineamientos: No. §393.51(d) (2) requiere, única-mente, que un CMV con frenos de vacío (no frenos hidráulicos aplicados o asistidos por vacío) esté equi-pado con un medidor de vacío.
Pregunta 4: ¿Se requiere un dispositivo de adverten-cia en un CMV con un sistema, único, de frenos hidráuli-cos que utiliza el freno de estacionamiento de la línea de conducción como un sistema de frenos de emergencia?
Lineamientos: No. No se requieren dispositivos de emergencia en ese CMV porque el conductor recibirá múltiples advertencias de fallas en el sistema por el movimiento y el contacto con el pedal de freno.
Pregunta 5: ¿Qué diferencia, de existir, hay entre un dispositivo de advertencia y una señal de adverten-cia?
Lineamientos: A los fines del §393.51, estos términos pueden usarse en forma indistinta.

§393.52 Desempeño de los frenos

Pregunta 1: ¿Es posible utilizar la información indicada en la tabla de distancia de frenado para deter-minar las distancias de frenado a velocidades superi-ores a 32 Km/h (20 millas/h)?
Lineamientos: No, el objetivo de la tabla no es pre-decir o determinar las distancias de frenado para velocidades que exceden los 32 Km/h (20 millas/h).

§393.60 Vidriados en aberturas específicas

Pregunta 1: ¿Es posible que los parabrisas y las ventanillas laterales tengan un tinte?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando la transmisión de luz no se restrinja a menos del 70 por ciento de lo normal (remitirse a la publicación de la Asociación Americana de Estándares, Z26.1-1996 y Z26.1a-1969).
Pregunta 2: ¿Es posible pegar en los parabrisas o en las ventanillas laterales de un CMV una calcomanía que se haya diseñado para cumplir con los requisitos sobre la documentación de inspección estipulados en §396.17?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando la calcomanía se utilice en lugar de un informe de inspección y cumpla con lo establecido en §393.60(c).
Pregunta 3: Si una rajadura que se extiende al esp-esor del vidrio en un ángulo tal como para medir $^1/_4$" o más, midiendo desde el límite superior de la rajadura en la superficie exterior del parabrisas hasta la línea vertical que va desde el parabrisas al límite más dis-tante de este ángulo rajado en el interior del parabri-sas, esto, ¿constituiría una rajadura de $^1/_4$" o más de ancho, tal como se define en §393.60(b) (2)?
Lineamientos: No. Para que la rajadura quede fuera de la excepción, tendría que ser un espacio de $^1/_4$" o más en la misma superficie del parabrisas.

§393.61 Construcción de las ventanillas

Pregunta 1: Los ómnibus escolares que se usan para fines distintos a los que corresponden a su cate-goría (tal como se define en §390.5), ¿deben cumplir con requisitos de salidas de emergencia adicionales, según §393.61?

Lineamientos: Si. §393.61(b) (2) establece que "un ómnibus, incluyendo un ómnibus escolar que se fabricó el 1º de septiembre de 1973, o con posterioridad a esa fecha, debe cumplir con el §571.217 (FMVSS 217) de la NHTSA. En el momento en que se adoptó esta dis-posición, FMVSS 217 se aplicaba, únicamente, a otros ómnibus y era opcional para los ómnibus escolares. La FHWA insertó la frase "incluyendo un ómnibus escolar" en §393.61(b) (2) para aclarar que era requisito que los ómnibus escolares que se utilizaban en el comercio interestatal y, por lo tanto, sujetos a las FMCSR, cum-plieran con los estándares de salidas para ómnibus estipulados en FMVSS 217.

El Art. 393.61(b)(3) sobre las ventanillas que se empujan hacia fuera, establece que los ómnibus más antiguos deben cumplir con los requisitos de §§393.61(b) ó 571.217. Los ómnibus que se encuentran alcanzados por el §571.217 seguirían las interpreta-ciones de la NHTSA sobre ventanillas que se empujan hacia fuera. Los ómnibus que se encuentran sujetos al §393.61(b)(1) de las FMCSR deben contar con ventanil-las de emergencia que se empujen hacia fuera o que tengan un vidrio de seguridad laminado, que se pueda empujar hacia fuera en forma similar a las ventanillas que se empujan hacia fuera.

Pregunta 2: Con respecto a las salidas de emergen-cia que constan de vidrios de seguridad laminados, el marco de la ventana o el cierre, ¿debe moverse hacia fuera del ómnibus como en el caso de las ventanillas que se empujan?

Lineamientos: No. El vidrio laminado de seguridad es una alternativa para las ventanillas de empuje para ómnibus fabricados con anterioridad al 1° de sep. de 1973. §393.61(c) exige que todas la aberturas con vid-rios utilizadas en los espacios requeridos como salidas de emergencia, "en caso de no tener vidrios laminados de seguridad, deberán poseer un marco o un cierre cuyo diseño, fabricación y mantenimiento permita que las mismas cedan hacia afuera a fin de proporcionar la apertura libre necesaria. * * *" Vidrio laminado de seg-uridad que cumple con la prueba No. 25, Egreso, Están-dar Nacional Norteamericano "Código de Seguridad para Materiales de Vidriado de Seguridad para vidriar automotores que circulan en autopistas terrestres", Z26.1-1996 tal como lo complementa Z26.1a-1969 (mencionado en §§393.61(c) y 393.60(a)), pretende brin-dar un medio adecuado de salidas de emergencia en ómnibus más antiguos sin recurrir a ventanillas que se empujan hacia afuera.

Sin embargo, los ómnibus con una capacidad supe-rior a 10 plazas, fabricados con posterioridad al 1º de sep. de 1973, deben tener ventanillas de empuje que cumplan con 49 CRF 571.217.

Pregunta 3: Para calcular el espacio de seguridad mínimo exigido para las salidas de emergencia en los ómnibus escolares que no se utilizan como tales, ¿deben utilizarse los asientos para dos o tres pasajeros por banco a fin de determinar la capacidad de asientos para adultos?

Lineamientos: La NHTSA estableció que "los ómni-bus escolares pueden transportar 3 personas por asiento en el caso de pasajeros de 1º a 5º grado y 2 por asiento para pasajeros de 9º a 12º". (Mayo 9, 1995, 60 RF 24562, 24567). Por lo tanto, para aquellos vehículos originalmente diseñados como ómnibus escolares, la capacidad en asientos para escolares diseñada por el fabricante debería multiplicarse por $^{2}/_{3}$ a fin de deter-minar la capacidad de asientos para adultos, para los fines de §393.61. Generalmente, el resultado de este procedimiento es igual a dos adultos por banco.

Pregunta 4: ¿Los ómnibus escolares que cumplen con los requisitos de salidas de emergencia para este tipo de vehículos, establecidos por la norma definitiva de la FMVSS N° 217 de Nov. 2, 1992 de la NHTSA deben retro-equiparse con salidas de emergencia adi-cionales cuando se los utiliza en el comercio inter-estatal para funciones que no sean las de los ómnibus escolares?

Lineamientos: No. ¿En mayo 9, 1995, la NHTSA enmendó la FMVSS N° 217 para permitir que los ómni-bus no escolares cumplan con los requisitos actuales de salidas de emergencia para ómnibus no escolares, o con los requisitos actualizados de salidas de emergencias para ómnibus escolares, definidos en la norma defini-tiva del 2 de nov., 1992 (57 RF 49413) puesta en vigen-cia el 1º sep. de 1994. Por lo tanto, los ómnibus escolares que respondan a los estándares actualizados de salidas de emergencia, cumplen con los requisitos del Art. §393.61 sin necesidad de retro-equiparse con salidas adicionales.

Pregunta 5: ¿Qué edición de la FMVSS N° 217 debe observarse a fin de determinar el espacio requerido para las salidas de emergencia al retro-equipar los ómnibus?

Lineamientos: ¿La referencia cruzada a la FMVSS N° 217 se aplica a los requisitos vigentes al momento de la fabricación del ómnibus. Sin embargo, no se prohíbe a las empresas de autotransporte que retro-equipen sus unidades observando los requisitos más actualizados estipulados en FMVSS N° 217. Por lo tanto, como mínimo, las empresas de autotransporte deben cumplir con los requisitos de salidas de emergencia para ómni-bus no escolares vigentes al momento de la fabricación, y deben tener la opción de retro-equipar sus unidades a fin de cumplir con los requisitos de salidas de emergencia establecidos en la norma definitiva de Nov. 2, 1992 (57 RF 49413) puesta en vigencia en Sep. 1º, 1994.

§393.62 Obstrucción de las ventanillas

Pregunta 1: Un ómnibus de una empresa de alquiler de transporte automotor de pasajeros, contrat-ado por un organismo gubernamental para trasladar presos entre los Estados, ¿puede circular con barras de seguridad que cubren las ventanillas de empuje de emergencia y con las salidas de emergencias trabadas?

Lineamientos: Si. Aún cuando el transporte lo realice una empresa de autotransporte por contrato, el bienes-tar y seguridad de los pasajeros está bajo la autoridad del organismo correccional y, por lo tanto, ese organ-ismo puede solicitar medidas de seguridad adicionales. Para este tipo de servicios, puede existir una empresa de autotransporte que cumpla con los requisitos de seg-uridad específicos del organismo correccional, en rel-ación con las salidas de emergencia. Sin embargo, los CMV que se modificaron para cumplir con los requisi-tos de seguridad del organismo correccional no se pueden usar para otros fines que se encuentren sujetos a las FMCSR, a menos que cumplan con las especifica-ciones correspondientes a las salidas de emergencia.

§393.65 Todos los sistemas de combustibles

Pregunta 1: El acceso del conducto de carga de com-bustible, ¿puede estar ubicado por encima del nivel del piso de los pasajeros, siempre y cuando no se encuentre dentro del compartimiento de pasajeros?

Lineamientos: Si. Asimismo, el conducto de carga puede estar dentro del compartimiento de pasajeros, siempre y cuando el acceso de ese conducto cumpla con §393.65(b) (4) y, el conducto de carga se encuentre pro-tegido por un cobertor o protector para evitar eventu-ales escapes de combustible o emanaciones de gas dentro del compartimiento de pasajeros.

Pregunta 2: ¿Un automotor que responde a la cate-goría de "automotor comercial", según §390.5 por trans-portar materiales peligrosos en una cantidad que requiere leyendas indicativas, según las Reglamenta-ciones para Materiales Peligrosos (49 CRF capítulos 171-180), ¿debe cumplir con los requisitos para el sistema de combustible de la sección E del Cap. 393, aún cuando tenga una calificación de peso bruto nomi-nal (GVWR) de 4.535,92 Kg. (10.000 libras) o

inferior?
Lineamientos: ¿No. La FMVSS N° 301 estipula los requisitos de integridad del sistema de combustible para automóviles de pasajeros y vehículos multi-propósito de pasajeros, camiones y ómnibus que tienen un GVWR de 4.500 Kg. (10.000 libras) o menos, y que usan combustible con un punto de ebullición superior a los 0 grados Celsius (32 grados Fahrenheit). La sección E del Cap. 393 establece los requisitos del sistema de combustible correspondientes a los vehículos automo-tores con un GVWR de 4.536,37 Kg. (10.001 libras) o más. FMVSS N° 301 se refiere adecuadamente a los sistemas de combustible de los vehículos con leyendas indicativas con un GVWR inferior a 4.536,37 Kg. (10.001 libras), de modo que resulta redundante el cumplimiento de la sección E del Cap. 393. No obstante, los vehículos automotores no comprendidos en FMVSS N° 301 deben cumplir con la sección E del Cap. 393.

§393.67 Tanques de combustible líquido
Pregunta 1: ¿Es posible utilizar una tapa de com-bustible, correctamente ventilada, en un tanque de combustible, equipado con otro sistema de ventilación de combustible?
Lineamientos: Si (Ver §393.3).
Pregunta 2: ¿Las FMCSR establecen un sistema particular de liberación de presión?
Lineamientos: No, sin embargo deben respetarse los estándares de rendimiento estipulados en §393.67(d).
Pregunta 3: ¿Cuáles son los estándares establecidos por las FMCSR, para la reparación o el reemplazo de un tanque de combustible líquido?
Lineamientos: Un tanque que se reparó/ reemplazó debe cumplir con los estándares correspondientes al §393.67.

§393.70 Dispositivos de acoplamiento y métodos de remolque, excepto para operativos de conducción - remolque
Pregunta 1: ¿Existe un número mínimo preestable-cido de elementos para sujetar la llanta de la rueda auxiliar superior al chasis del remolque?
Lineamientos: Las FMCSR no especifican un número mínimo de sujetadores. Sin embargo, la industria recomienda, como mínimo, el uso de 10 pernos de $^{5}/_{8}$ pulgadas. Si se utilizan pernos de $^{1}/_{2}$ pulgadas, la industria recomienda la cantidad mínima de 14 pernos. La CVSA adoptó estos estándares industriales como parte de sus criterios de vehículos fuera de servicio.
Pregunta 2: Cuando se utilizan dos cadenas de seg-uridad, ¿la fuerza límite final combinada de cada cadena debe ser equivalente al peso bruto del/de los vehículo(s) remolcado(s) o pueden satisfacerse los req-uisitos si la fuerza límite combinada de las dos cadenas es equivalente al peso bruto del/de los vehículo (s) remolcado(s)?
Lineamientos: Si la fuerza límite final combinada de las dos cadenas es equivalente al peso bruto del vehículo remolcado, se cumple con lo establecido en §393.70(d). Debe contemplarse la posibilidad de que algunos Estados apliquen requisitos más estrictos para las cadenas de seguridad.
Pregunta 3: §393.70(d) establece que todo remolque completo se encuentre acoplado al chasis o a una exten-sión del chasis del automotor que lo remolca con uno o más dispositivos de seguridad a fin de impedir que el vehículo remolcado se suelte en el caso de que la barra de remolque falle o se desenganche. El dispositivo de seguridad debe estar enganchado al vehículo remolcado, al remolque y a la barra de remolque de manera tal que evite la caída de la barra en caso de que falle o se desen-ganche. La utilización de un par de cadenas/ cables de seguridad entre el vehículo remolcador y el frente de una barra de arrastre de longitud fija o de una barra de arrastre extensible, con un par separado de cadenas/ cables de seguridad entre el extremo de la barra de arrastre y el frente del vehículo remolcado, ¿cumpliría con los requisitos establecidos en §393.70(d)?
Lineamientos: ¿Por lo general, es posible utilizar dis-positivos independientes de seguridad en el frente y en la parte posterior de la barra de remolque para satis-facer los requisitos de §393.70(d), siempre que los dis-positivos de seguridad se encuentren unidos a la barra de arrastre y a los vehículos, de manera tal que impi-dan la caída de la barra de arrastre, en el caso de que falle o se desenganche. Asimismo, la instalación de los dispositivos de seguridad debe realizarse de forma tal que los vehículos no se separen si la barra de arrastre falla o se desengancha.
Si el diseño de la barra de arrastre es tal que los per-nos, pasadores, etc, se utilizan para unir partes estruc-turales de esa barra y están ubicados cerca o en el punto central de la barra (pasando los puntos de unión de las cadenas de seguridad en los extremos de la barra de arrastre) los dispositivos de seguridad deberían extenderse desde el chasis del vehículo remolcado o del remolcador hasta un punto que exceda a los pernos, pasadores de unión o dispositivos similares.
En el caso de una barra extensible o tramo, si se uti-liza un dispositivo de seguridad independiente para la parte delantera y trasera de la barra de arrastre, debe preverse un medio para garantizar que esa barra no se separe en la parte movible de la misma. El uso de topes de caños soldados cumpliría el objetivo de §393.70(d) si la fuerza final de las soldaduras supera las fuerzas de impacto asociadas con la extensión repentina de la barra de arrastre con un remolque enganchado, car-gado a pleno.

§393.71 Dispositivos de acoplamiento y métodos de remolque, operativos de conducción — remolque
Pregunta 1: ¿Puede considerarse que una rueda auxiliar constituye un dispositivo de acoplamiento cuando remolca un semi-remolque en un operativo de conducción - remolque?
Lineamientos: Si. §393.71(g) establece el uso de una barra de arrastre o de silla de montar. Dado que una silla de montar cumple la función de una rueda auxiliar convencional, su utilización coincide con los requisitos de este artículo.

§393.75 Neumáticos
Pregunta 1: Si un CMV tiene un neumático averi-ado, ¿es posible que el conductor quite ese neumático del eje y conduzca con tres neumáticos en un eje en lugar de cuatro?
Lineamientos: Si, siempre que el peso en el resto de los neumáticos no supere el máximo permitido, según §393.75(f).
Pregunta 2: ¿Es posible que un CMV funcione con neumáticos que transportan un peso superior al peso indicado en las paredes laterales de los neumáticos?
Lineamientos: Si, sin embargo únicamente si el CMV circula según los términos de un permiso especial emit-ido por el Estado, y a una velocidad reducida para com-pensar el exceso de la capacidad de carga prevista en los neumáticos.
Pregunta 3: ¿Un vehículo puede transportar Mate-riales Peligrosos (HM) cuando los neumáticos están recapados?
Lineamientos: Si. Un ómnibus es el único CMV que no puede utilizar neumáticos recapados y únicamente en sus ruedas delanteras.
Pregunta 4: ¿Es posible llenar los neumáticos con otro material que no sea aire (por ej., siliconas, poli-uretano)?

Lineamientos: §393.75 no prohíbe el uso de neumáti-cos cargados con otro material que no sea aire. Sin embargo, §393.3 puede prohibir el uso de esos neumáti-cos bajo ciertas circunstancias. Es posible que algunas sustancias que se utilizan en lugar del aire en neumáti-cos no mantengan un estado físico constante cuando se las somete a diferentes temperaturas. Si bien estas sus-tancias son sólidas a bajas temperaturas, el aumento de la temperatura por la circulación en autopistas puede provocar el cambio del estado sólido a líquido de la sustancia. El uso de una sustancia que pueda sufrir ese cambio en sus características físicas no es seguro, y no cumple con §393.3.

§393.76 Literas para dormir

Pregunta 1: Si un compartimiento en un CMV ha dejado de tener la función de litera para dormir, ¿debe igualmente, permanecer equipado como tal, según lo establece §393.76?

Lineamientos: No.

§393.78 Limpia Parabrisas

Pregunta 1: ¿Se requieren sistemas de lavado de parabrisas?
Lineamientos: No, se requieren únicamente limpia-parabrisas.

§393.81 Bocina

Pregunta 1: ¿Las FMCSR establecen el tipo de bocina que debe utilizarse en un CMV?
Lineamientos: No.
Pregunta 2: ¿Existen parámetros establecidos en las FMCSR para determinar el nivel mínimo de sonido de las bocinas en un CMV?
Lineamientos: No.

§393.82 Velocímetro

Pregunta 1: ¿Qué significa la frase “precisión razonable”?
Lineamientos: “Precisión razonable” significa la pre-cisión que se encuentra dentro de un parámetro de más/ menos 8 Km/h (5 millas/h) a una velocidad de 80 Km/h (50 millas/h).

§393.83 Sistema de Escape

Pregunta 1: ¿Es obligatorio contar con un protector contra el calor en el caño vertical de escape?
Lineamientos: No. Sin embargo, §393.83 exige que el sistema de escape se encuentre instalado de tal modo que impida que se queme, carbonice o dañe el cableado eléctrico, el suministro de combustible o toda parte combustible del CMV.
Pregunta 2: ¿§393.83 especifica el tipo de sistema de escape, vertical u horizontal para utilizar en cami-ones o camiones tractores?
Lineamientos: No.

§393.87 Banderas en cargas salientes

Pregunta 1: ¿Es suficiente colocar una bandera tri-angular para identificar una carga que excede el tamaño del vehículo?
Lineamientos: No, sin embargo no existe ninguna disposición que prohíba la utilización de una bandera triangular junto con la bandera reglamentaria.

§393.88 Receptores de televisión

Pregunta 1: ¿§393.88 restringe el uso de dispositi-vos de monitoreo por circuito cerrado que se utilizan como sistema visor de seguridad, cuya función es la de evitar los accidentes de los vehículos de la empresa de autotransporte por falta de visibilidad lateral?
Lineamientos: No. La restricción de este artículo no se aplicaría en este caso porque el dispositivo no recibe transmisiones televisivas ni puede utilizarse como reproductor de video.

§393.89 Ómnibus, protección del eje de conduc-ción.

Pregunta 1: A los fines de §393.89, una ranura ase-gurada por una tuerca, ¿se considera una conexión deslizante?
Lineamientos: No. Para ser considerada una conex-ión deslizante, la ranura debe poder moverse dentro del manguito. Cuando se fija el extremo de la ranura con una tuerca, ya no tiene esa libertad.
Pregunta 2: En ómnibus de ejes múltiples, ¿§393.89 requiere que todos los segmentos del eje de conducción se encuentren protegidos, independientemente de su longitud?
Lineamientos: Si. Cada eje de conducción debe tener una protección o ménsula para cada extremo del eje que tiene conexión deslizante (ranura u otro dispositivo)
Pregunta 3: Un cojinete de rodamiento existente (soporte del eje) en un sistema de ejes múltiples de con-ducción, ¿afecta en alguna medida el requisito?
Lineamientos: No lo afecta. Es parte del requisito.

§393.92 Ómnibus, señalización de puertas de emergencia

Pregunta 1: ¿Un ómnibus escolar contratado para realizar transporte interestatal debe estar provisto de luces de emergencia sobre la puerta de salida?
Lineamientos: Si. Tal como se establece en §390.5, todo ómnibus que se utiliza en el transporte inter-estatal para servicios que no sean de ómnibus escolar está sujeto a las FMCSR.

§393.93 Asientos, montajes de cinturones de seguridad y anclajes de montajes de asientos de seguridad
Pregunta 1: Si un CMV, no autobús, está equipado con un asiento para pasajeros, ¿es necesario un cin-turón de seguridad para ese asiento?
Lineamientos: Si.

§393.95 Equipamiento de emergencias en todas las unidades de potencia
Pregunta 1: ¿Los manómetros son los únicos medios permitidos para la verificación visual de la carga completa de un extintor de incendios?
Lineamientos: No, siempre que exista algún medio que permita verificar visualmente que un extintor de incendios se encuentra completamente cargado.

§393.100 Normas generales sobre protección con-tra desplazamientos o caídas de carga
Pregunta 1: Al asegurar una carga, ¿es adecuado el uso de una amarra cada 3 m lineales (10 pies) o frac-ción correspondiente?
Lineamientos: Si, siempre y cuando la fuerza total de las amarras sea equivalente a la requerida en §393.102 y todos los artículos queden sujetos.
Pregunta 2: ¿Es preciso que los CMV que transpor-tan objetos metálicos usen la opción C?
Lineamientos: Únicamente aquellos CMV que no puedan cumplir con las opciones A, B o D deben cump-lir con la opción C (ver §393.100(c)).
Pregunta 3: ¿Los únicos requisitos de sujeción de carga que deben cumplir las empresas de autotrans-porte son los establecidos en §393.100?
Lineamientos: No. Cuando una empresa de autotrans-porte transporta carga, debe cumplir con todos los requi-sitos de sujeción de cargas de la sección I y §392.9.
Pregunta 4: Las normas de protección contra desplazamiento o caída de cargas, ¿se aplican a los CMV con áreas cerradas de carga?
Lineamientos: Si. Todos los CMV que transportan cargas deben cumplir con las disposiciones pertinentes de §§393.100-393.106 (sección I) a fin de evitar el desplazamiento o la caída de la carga a bordo del vehículo.
Pregunta 5: ¿Cuántas amarras se requieren para el transporte de troncos en remolques de postes con planos de apoyo para viaje u otras columnas?
Lineamientos: Las reglamentaciones no especifican un número mínimo de amarras. §393.100(b) brinda varias opciones a las empresas de autotransporte a fin de cumplir con §393.100. Si bien la opción B se refiere específicamente al uso de amarras cada 3 metros lin-eales (10 pies) de carga o fracción (con algunas excep-ciones), la opción D indica que la empresa de autotransporte puede usar “otros medios * * * similares y por lo menos tan efectivos * * *” como las opciones A, B y C. Por lo tanto los planos de apoyo para viaje u otros soportes, junto con los dispositivos de sujeción conformes a los requisitos de §393.102 (según cuánto sobresalgan los troncos del remolque) pueden usarse para cumplimentar la opción D.
Pregunta 6: ¿Es necesario que los troncos que están atados entre sí y son transportados en remolques de postes con planos de apoyo para viaje o soportes se encuentren sujetos al vehículo?
Lineamientos: Si. En general y según lo establecido en la sección I del Cap. 393, la carga no se considera sujeta a menos que se utilicen amarras u otros disposi-tivos de sujeción al vehículo para evitar que la carga se mueva. Existen dos normas en §393.100 directamente aplicables al transporte de troncos en un remolque de postes.
Art. 393.100(b)(2) Opción B establece la instalación de una amarra cada 3 m lineales (10 pies) de carga o fracción. Sin embargo, “se exigen sólo dos * * * instala-ciones de amarras en un remolque de postes, en cada extremo del mismo”, por ejemplo, en los parantes, dado que la carga no puede sujetarse en forma efectiva en el centro del remolque donde su estructura está limitada al poste o al aguilón.
Art. 393.100(b)(4), *Opción D* habilita a la empresa de autotransporte para utilizar un sistema de sujeción similar y por lo menos tan efectivo como la Opción B.
Art. 393.100(d) establece que las normas en §393.100 no son aplicables al transporte de “uno o más artículos que, por su tamaño, forma o, peso deben transportarse en vehículos para fines específicos o que deben sujetarse con métodos especiales.” Sin embargo, los remolques de postes no son considerados como vehículos para fines específicos ya que los mismos se encuentran explícitamente incluidos en §393.100(b) (2), por lo tanto, la sujeción de los troncos debe realizarse según lo establecido en §393.100(b).

§393.102 Sistemas de Sujeción
Pregunta 1: ¿§393.102(b) prohíbe el uso de disposi-tivos de sujeción que no contemplen la incorporación de estándares de fabricación por referencia?
Lineamientos: §393.102(b) establece que las cadenas, sogas de alambre, cinchas sintéticas, cordones y fajas de acero cumplan con los estándares mínimos de fabri-cación. No, sin embargo no prohíbe el uso de otro tipo de dispositivos de sujeción ni establece estándares de fabricación para esos dispositivos. Por lo tanto, si el/ los dispositivo(s) de sujeción tienen un límite total de tra-bajo de carga de por lo menos la $^{1}/_{2}$ del peso del artículo y la carga está sujeta a fin de evitar que se desplace o caiga del vehículo, se cumpliría con §§393.100 y 393.102(b).
Si la carga no está sujeta con firmeza a una estruc-tura del extremo delantero conforme a los requisitos de §393.106, el sistema de sujeción debería entonces, brin-dar protección contra movimientos longitudinales [§393.104(a)]. Si la carga en tránsito se desplaza hacia los costados, el Art. 393.104 (b) es igualmente aplicable.
Pregunta 2: ¿§393.102(b) establece que los disposi-tivos de sujeción se encuentren rotulados o etiquetados con el límite de trabajo de carga o con otra información?
Lineamientos: No. Si bien §393.102(b) establece que las cadenas, sogas de alambre, cinchas sintéticas, cor-dones y fajas de acero deben corresponder a los están-dares de fabricación, al mismo tiempo excluye explícitamente la provisión de leyendas de identifi-cación de esos estándares de fabricación. Dado que §393.102(b) no establece estándares de fabricación o requisitos de identificación para otro tipo de dispositi-vos de sujeción, no es necesario que esos dispositivos lleven leyendas con el límite de trabajo de carga.

§393.106 Estructura del extremo delantero
Pregunta 1: Al describir el panel delantero de blo-queo o el dispositivo de protección de la cabina, las nor-mas establecen que pueden utilizarse dispositivos similares. ¿Qué significa “dispositivos similares”?
Lineamientos: La expresión “dispositivos similares” se refiere a los dispositivos equivalentes en fuerza y función a los paneles delanteros de bloqueo sin embargo no necesariamente en apariencia y construc-ción.

§393.201 Chasis

Pregunta 1: Se considera que los travesaños de un CMV son parte del chasis?
Lineamientos: Si.
Pregunta 2: §393.201 de las FMCSR, ¿se aplica a los remolques?
Lineamientos: No. §393.201 es específico para ómni-bus, camiones y camiones tractores.
Pregunta 3: Las reparaciones de soldaduras o mod-ificaciones al chasis de un CMV, ¿constituyen infrac-ciones a las FMCSR?
Lineamientos: La soldadura no constituye una infracción a las FMCSR a menos que el proceso uti-lizado para soldar o la ubicación de la soldadura reduz-can la seguridad de funcionamiento del vehículo. La seguridad de un vehículo reparado y/ o modificado depende del diseño estructural del chasis como también de las modificaciones que se le practicaron. Se debería contactar al fabricante del vehículo para obtener asis-tencia.

Temas Especiales — Piezas y accesorios de un CMV

Pregunta 1: La leyenda "NHS" (no aptos para Auto-pistas) de ciertos neumáticos, ¿significa que §393.75 prohíbe su uso en autopistas?
Lineamientos: No, siempre y cuando el uso de esos neumáticos no disminuya la seguridad de funciona-miento (ver Requisitos de Inspecciones Periódicas, Apéndice G de la sección B)

Capítulo 395 — Horas de servicio de los conductors

Interpretación de artículos

395.1 Alcance de las normas de este capítulo.
395.2 Definiciones
395.3 Máximo tiempo de conducción y en servicio
395.8 Registro del estado de servicio del conductor.
395.13 Conductores declarados fuera de servicio.
395.15 Dispositivos de registro automático a bordo.

§395.1 Alcance de las normas de este capítulo.

Pregunta 1: ¿Qué reglamentaciones de horas de servicio se aplican a los conductores que circulan entre los EE.UU. y México o entre los EE.UU. y Canadá?
Lineamientos: En el caso de un CMV, tal como se define en §390.5, en los EE.UU., se aplican todas las disposiciones de horas de servicio a todos los conduc-tores de CMV, independientemente de la nacionalidad, lugar de origen o del lugar en donde se acumularon las horas de conducción o en servicio.
Pregunta 2: Si el conductor invoca la excepción por malas condiciones de conducción, ¿un supervisor debe firmar el registro de situación de servicio del conductor cuando llega a destino?
Lineamientos: No.
Pregunta 3: ¿Es posible que un conductor use la excepción por malas condiciones para conducir si acu-muló tiempo de conducción y en servicio (no de conduc-ción), que harían que el conductor supere las 15 horas ó 70 horas en 8 días consecutivos?
Lineamientos: No. La excepción por malas condi-ciones de conducción se aplica, únicamente, a la norma de 10 horas. 1111A
Pregunta 4: ¿Prevén las FMCSR cierta tolerancia para las demoras causadas por la carga y descarga?
Lineamientos: No. Las reglamentaciones efectiva-mente, prevén imprevistos tales como los mencionados en §395.1(b): malas condiciones de conducción, y en §395.1(b)(2): condiciones de emergencia sin embargo las demoras en la carga y descarga no están contempla-das en estos artículos.
Pregunta 5: ¿De qué forma puede un conductor uti-lizar la excepción por malas condiciones para conducir o por situaciones de emergencia, tales como las menci-onadas en §395.1(b), a fin de evitar incurrir en un incumplimiento de las horas de servicio?
Lineamientos: Un prerrequisito indispensable para hacer uso de esta excepción es que el viaje en cuestión hubiera podido realizarse en forma normal y razonable, sin incurrir en un incumplimiento y que el hecho imprevisto haya ocurrido con posterioridad al momento en que el conductor comenzó el viaje. Los conductores autorizados a retirarse luego de que la empresa de autotransporte fue notificada o tomó conocimiento de las malas condiciones para conducir, no pueden postularse para la opción de dos horas adi-cionales de conducción previstas en §395.1(b), malas condiciones para conducir. En la expresión "en una emergencia", no están comprendidas situaciones tales como el pedido del conductor para regresar a su casa, pedidos de los cargadores, disminuciones del mercado, falta de conductores o fallas mecánicas.
Pregunta 6: ¿Qué comprende el "servicio" de las operaciones de campo de la industria del gas natural y del petróleo?
Lineamientos: El servicio de las operaciones de campo, tal como se describen en el informe de la ICC, que se emitió con esta excepción, comprende servicios que, generalmente brindan las compañías especializa-das en prestaciones para la industria de la producción y extracción de petróleo, "que incluye pruebas, rellenado con fango, rellenado con cemento, fractura hidráulica, tensión y resistencia específica y la limpieza de los equipos industriales, según se requiera en el normal desarrollo de las operaciones de excavación y manten-imiento * * *" (89 M.C.C. 19, en 28, mar. 29, 1962) Las compañías de servicios de agua, que proveen servicios exclusivamente a la industria del gas natural y del petróleo, están cubiertas también por §395.1(d).
El artículo 395.1(d) se aplica, únicamente, a situa-ciones que impliquen la perforación o la operación en los pozos. No se aplica a actividades de exploración.
Pregunta 7: ¿Qué se considera como "equipo de yacimiento petrolífero" para los fines de 395.1(d)(1)?
Lineamientos: El equipo del yacimiento petrolífero no está específicamente definido en este artículo. Sin embargo, su significado es más amplio que el mencio-nado en §395.1(d)(2) para referirse a un automotor comercial "especialmente construido", y puede incluir una variedad de equipos que van desde un vehículo completo a equipos manuales.
Pregunta 8: ¿Qué tipos de equipo de yacimientos petrolíferos pueden operar los conductores aprovechando la ventaja de la norma especial del Art. 395.1(d) (2)?
Lineamientos: La norma especial del Art. 395.1(d) (2) se aplica, únicamente, a conductores que transpor-ten el equipo identificado por la antigua Comisión de Comercio Interestatal (ahora parte de la Administra-ción Federal de Autopistas) en un informe de 1962 que acompaña la norma de los yacimientos petrolíferos. El informe indicaba que el equipo especializado, por lo general, consta de maquinaria pesada montada en forma permanente, en vehículos automotores comercia-les, diseñados para satisfacer una necesidad específica.

Pregunta 9: ¿Es necesario que los conductores ten-gan dedicación permanente a la industria de los yacimientos petrolíferos en forma permanente o deben transportar el equipo de los yacimientos petrolíferos o prestar servicio en las operaciones de campo de la industria, únicamente, en cada período de ocho días (o inferior) que finalice con un período de franco de 24 horas consecutivas o más?
Lineamientos: Un conductor debe transportar el La siguiente tabla indica las posibles combinaciones equipo del yacimiento petrolífero o prestar servicio en de períodos de tiempo en o fuera del emplazamiento. las operaciones del yacimiento de la industria en cada período de ocho días (o inferior) antes de su período de franco de 24 horas consecutivas o más. Sin embargo, debe cumplir plenamente con los requisitos de 395.3(b) antes de conducir otros automotores comerciales (CMV) que no se utilicen para prestar servicio en las opera-ciones de campo de la industria de gas natural o de petróleo.
Pregunta 10: El conductor exclusivamente trans-portará materiales (por ej., arena o agua) que se utili-cen únicamente en las operaciones de campo de la industria de gas natural o de petróleo. Ocasionalmente, el conductor deberá transportar materiales sobrantes de vuelta a las instalaciones o al depósito de servicios de la empresa de autotransporte. El artículo §395.1(d) (1), ¿cubriría ese viaje de regreso?
Lineamientos: Si. El transporte de materiales sobrantes desde el pozo de vuelta a las instalaciones, forma parte de las operaciones de servicio. Sin embargo, esas operaciones de servicio están limitadas al transporte ida y vuelta entre el depósito de servicios o las instalaciones de la empresa de autotransporte y el emplazamiento del yacimiento. El transporte de mate-riales desde un depósito a otro, desde la cabeza de línea hasta el depósito o desde la terminal de una empresa de autotransporte hasta un depósito, no se considera como apoyo directo a las operaciones de campo.
Pregunta 11: ¿Es posible que los conductores con entrenamiento específico en vehículos de servicio con-struidos especialmente para pozos de petróleo, acu-mulen las 8 horas consecutivas de franco que se exigen en §395.3, al combinar el tiempo de franco o el tiempo en una litera, en el emplazamiento del pozo de gas nat-ural o de petróleo con el tiempo de franco o en la litera mientras está en la autopista conduciendo desde o hacia el pozo?
Lineamientos: Estos conductores pueden acumular las 8 horas consecutivas de franco exigidas, al combinar dos períodos individuales, cada uno de por lo menos 2 horas de tiempo de franco o en la litera en un yacimiento de gas natural o de petróleo, con el tiempo en la litera en un CMV mientras está en la autopista conduciendo desde o hacia ese lugar. También pueden acumular las 8 horas consecutivas de franco exigidas, al combinar un período de franco de por lo menos 2 horas en el yacimiento con: (1) otro período de franco en el yacimiento, que al sumarlo al primer período, equiv-alga a por lo menos 8 horas o (2) un período en una lit-era, ya sea en o fuera del yacimiento o en otras instalaciones para dormir en el yacimiento, que al sumarlo al primer período de franco, equivalga a por lo menos 8 horas.
Sin embargo, esos conductores no podrán combinar un período inferior a 8 horas de franco *fuera* del emplazamiento del pozo de gas natural o de petróleo con otro período inferior a 8 horas de franco *en* esos emplazamientos del pozo. Las disposiciones especiales para conductores en yacimientos están estrictamente limitadas a esas plazas.
La siguiente tabla indica las posibles combinaciones de períodos de tiempo en o fuera del emplazameinto.

	Tiempo fuera de servicio en el emplazamient o	**Litera en el emplazameinto**	**Otras instalaciones para dormer en el emplazamiento**
Tiempo de franco fuera del emplazameinto			
Tiempo en la litera fuera del emplazameinto	X Combinación debe ser de 8 horas o más.	X Combinación debe ser de 8 horas o más	X Combinación debe ser de 8 horas o más
Otras instalaciones para dormer fuera del emplazamiento			

Pregunta 12: ¿En qué consiste la exención al radio de 100 millas aéreas?
Lineamientos: El término “milla aérea” se define internacionalmente como “milla náutica” que es equiv-alente a 6.076 pies o 1.852 metros. Por lo tanto, las 100 millas aéreas son equivalentes a 115,08 millas ter-restres inglesas ó 185,2 Km.
Pregunta 13: ¿Qué documentación debe poseer un conductor que reclama la exención al radio de 100 millas aéreas (§395.1(e))?
Lineamientos: Ninguna.
Pregunta 14: ¿Una empresa de autotransporte debe guardar en su sede social los registros de tiempo de un conductor de 100 millas aéreas?
Lineamientos: No. Sin embargo, si un representante autorizado de la FHWA o un funcionario del Estado lo solicitara, esos registros deberán ser generados dentro de un período de tiempo razonable (2 días laborables), en el lugar donde se realiza la revisión.
Pregunta 15: ¿Puede una actividad, cuyo lugar de referencia cambia en forma intermitente, utilizar la exención del radio de 100 millas aéreas?
Lineamientos: Si. Sin embargo, cuando la empresa de autotransporte cambia su sede habitual de referen-cia, el viaje (desde la anterior ubicación a la nueva) debe asentarse en el registro de situación de servicio, dado que el conductor no regresó a la sede habitual de referencia.
Pregunta 16: ¿Puede un conductor utilizar un for-mulario de registro de situación de servicio como regis-tro de horas trabajadas a fin de cumplir con el requisito presente en la exención del radio de 100 millas aéreas?
Lineamientos: Si, siempre y cuando el formulario contenga la información obligatoria.
Pregunta 17: La “información obligatoria” a la que hace referencia el lineamiento anterior que requiere un RODS normal, según el Art. 395.8(d), corresponde a la exención del radio de 100 millas aéreas, según el Art. 395.1(e)(5)?
Lineamientos: La “información obligatoria” se refiere a los registros de horas trabajadas, especificados en §395.1(e)(5), que deben presentarse: (1) la hora en la que el conductor se presenta a trabajar diariamente; (2) el número total de horas trabajadas por el conductor diariamente; (3) el tiempo diario en que el conductor está relevado del servicio; y (4) el tiempo total en servi-cio durante los 7 días precedentes, conforme a lo establecido en §395.8(j) (2) para conductores que prestan servicios por primera vez, o en forma intermitente.
El uso del RODS a fin de cumplir con §395.1(e)(5) no está prohibido, siempre y cuando, el RODS contenga la identificación del conductor, la fecha, la hora en que el conductor comenzó a trabajar, la hora en que el conduc-tor dejó de trabajar y, el total de horas trabajadas.
Pregunta 18: ¿Debe figurar el nombre del conductor y la fecha de cada día trabajado en el registro de horas trabajadas diseñado para cumplimentar lo establecido en §395.1(e), conductor de un radio de 100 millas aéreas?
Lineamientos: Si. El nombre del conductor u otra identificación y fecha en que trabajó deben figurar en ese registro.
Pregunta 19: ¿Es posible que los conductores que trabajan en turnos divididos se vean beneficiados por la exención al radio de las 100 millas aéreas

mencionada en §395.1(e)?
Lineamientos: Si. Los conductores que trabajan en turnos divididos pueden aprovechar la exención al radio de las 100 millas aéreas si: 1. Los conductores desarrollan su tarea dentro de un radio de 100 millas aéreas en relación al lugar habitual de trabajo donde se reportan; 2. Los conductores regresan a los lugares habituales de trabajo donde se reportan y se los libera del trabajo al final de cada turno y cada turno es infe-rior a 12 horas consecutivas; 3. Los conductores están fuera de servicio por más de 8 horas consecutivas antes de presentarse para el primer turno del día y pasan menos de 12 horas, en total, en servicio cada día; 4. Los conductores no superan el tiempo de 10 horas totales de conducción y se les asignan 8 horas consecutivas adicionales fuera de servicio antes de su primer turno del día; y 5. Las empresas de autotransporte emplea-doras mantienen y conservan los registros de tiempo que requiere 395.1 (e)(5).
Pregunta 20: Una compañía prepara y guarda reg-istros de tiempo para conductores clasificados como conductores del radio de las 100 millas aéreas. Los con-ductores, por lo general, no trabajan todos los días de la semana. ¿Las empresas de autotransporte deben con-servar los registros de los días en los que los conduc-tores no trabajan?
Lineamientos: La empresa de autotransporte debe conservar los registros de tiempo en los que se establezca que los conductores estaban de franco los días en que no trabajaron. Sin embargo, si los conduc-tores están de franco en días consecutivos, el empleador podría preparar un único registro de tiempo en el que se establezcan los días en que cada conductor estuvo de franco.
Pregunta 21: ¿Puede un conductor que aprovecha la exención al radio de las 100 millas aéreas en §395.1(e) tener franco en forma intermitente, durante el período en que se encuentra fuera del lugar habitual de trabajo donde se reporta?
Lineamientos: Si, un conductor puede tener franco en forma intermitente, durante el período en que se encuentra fuera del lugar habitual de trabajo donde se reporta, siempre y cuando cumpla con todos los requisi-tos para gozar del franco. Si el tiempo en que el conduc-tor se encuentra fuera del lugar habitual de trabajo donde se reporta incluye períodos de tiempo de des-canso, en el registro de tiempos debe volcarse tanto el tiempo total trabajado como el tiempo total de descanso durante el tiempo de servicio. En todo caso, el conduc-tor debe regresar al lugar del trabajo donde se reporta y se lo debe relevar del trabajo dentro de las 12 horas posteriores.
Pregunta 22: Cuando el conductor no cumple con las disposiciones de la exención al radio de las 100 millas aéreas (artículo 395.1(e)) ¿debe tener copias de sus registros del estado de servicio para los 7 días pre-vios? ¿El conductor debe preparar registros diarios del estado de servicio para los siete días siguientes?
Lineamientos: El conductor debe poseer, única-mente, un registro del estado de servicio para el día en que no califica para la exención. El conductor debe comenzar a preparar el registro del estado de servicio para el día inmediato posterior a tomar conocimiento que no puede cumplir con los términos de la exención. El registro del estado de servicio debe cubrir el día com-pleto, aún cuando el conductor tiene que registrar, en forma retroactiva, cambios en el estado de servicio que ocurrieron entre el tiempo en que se reportó por servi-cio y el tiempo en que dejó de calificar para la exención al radio de 100 millas aéreas. Esta es la única manera de garantizar que el conductor no reclame el derecho a conducir 10 horas luego de abandonar el estado de exención, además de las horas que ya condujo según la exención a las 100 millas aéreas.
Pregunta 23: Un conductor regresa al lugar habit-ual de trabajo donde se reporta desde un lugar que tra-sciende el radio de las 100 millas aéreas y, queda fuera de servicio por 7 horas. ¿El conductor puede regresar al servicio luego de no prestar servicio durante 7 horas y utilizar la exención al radio de las 100 millas aéreas?
Lineamientos: No. El período de 7 horas sin prestar servicio no cumple con el requisito de 8 horas consecuti-vas que divide cada período de 12 horas de trabajo. El conductor debe, en primer lugar, acumular 8 horas con-secutivas sin prestar servicio antes de acogerse a la exención al radio de las 100 millas aéreas.
Pregunta 24: La exención presente en §395.1(f) rel-ativa a las entregas a los centros comerciales en el período comprendido entre el 10 de diciembre y el 25 de diciembre, ¿es únicamente para los conductores que emplean los centros comerciales?
Lineamientos: No. La exención se aplica a todos los conductores que participan, en entregas locales, desde grandes tiendas minoristas hasta minoristas de venta al consumidor por catálogo, únicamente dentro del radio de las 100 millas aéreas del lugar habitual de tra-bajo donde se reportan durante las fechas especifica-das.
Pregunta 25: ¿El tiempo que el conductor transcur-rió durmiendo sobre la carga de un transporte (por ej., barcos, vehículos de excursión, remolques de viaje) puede registrarse como tiempo de descanso en una lit-era?
Lineamientos: No, no se puede registrar como tiempo en una litera para dormir.
Pregunta 26: ¿Es posible combinar el tiempo en una litera para dormir con los períodos en que no presta servicio a fin de cumplir con el requisito de 8 horas sin actividad?
Lineamientos: Si, siempre y cuando el período de 8 horas sea consecutivo y no se interrumpa por activ-idades en servicio o de conducción. Esto no se aplica a conductores afectados a yacimientos de gas natural o petrolíferos que pueden dividir los períodos.
Pregunta 27: ¿Un conductor puede registrar el tiempo transcurrido en una litera como tiempo en el que no presta servicio, en la primera línea del registro del estado de servicio?
Lineamientos: No. El registro del estado de servicio del conductor debe reflejar, en forma precisa, las activ-idades del conductor.
Pregunta 28: Tras acumular 8 horas consecutivas de tiempo en que no presta servicio, el conductor pasa dos horas en la litera. Más tarde, conduce un CMV durante 10 horas, luego pasa 6 horas en una litera. ¿Es posible que el conductor combine los dos períodos en la litera a fin de cumplir con las 8 horas consecutivas de tiempo fuera de servicio, según §395.1(h), y que luego conduzca hasta 10 horas más?
Lineamientos: No. Se deben considerar las 10 horas de tiempo de conducción entre el primer y segundo período en la litera a fin de determinar la cantidad de tiempo que el conductor puede conducir luego del seg-undo período en la litera. La función de las literas es que se utilicen entre los períodos de tiempo en servicio. Cuando un conductor ya tuvo un franco de más de 8 horas consecutivas, y tuvo, por lo tanto, tiempo sufi-ciente para descansar, no puede “ahorrar” horas adi-cionales con anterioridad a entrar en servicio y sumarlas al próximo período en la litera. Para resumir, el conductor debe estar en servicio con anterioridad a comenzar a acumular tiempo en la litera. El conductor en la situación que Ud. plantea, infringe las reglament-aciones existentes acerca de las horas de servicio para el segundo período completo de 10 horas de conducción hasta tanto pueda garantizar como mínimo 8 horas de franco.
****Pregunta 29:*** La excepción por condiciones de emergencia estipuladas en 49 CRF 395.1(b)(2), ¿se aplica a un conductor que planeó detenerse a descansar en un lugar determinado y así completar sus 10 horas de conducción y, al llegar al lugar previsto no encuentra más plazas, obligándolo a continuar a pesar de haber completado las 10 horas de conducción en busca de otra área segura de estacionamiento?
Lineamientos: No. La excepción por condiciones de emergencia no se aplica al conductor. Es de público conocimiento que las áreas de descanso y estaciona-miento de vehículos automotores comerciales están cada vez más cargadas, por lo tanto es responsabilidad de los conductores buscar un lugar de estacionamiento antes de los últimos minutos del período de 10 horas de conducción. El conductor debe especificar la razón por la cual superó las 10 horas de

conducción, en la sección de Observaciones del registro del estado de servicio.
Pregunta 30: Una empresa de autotransporte que utiliza un conductor de 100 millas aéreas de radio, ¿debe escribir cero (0) en el registro de tiempo por cada día que el conductor está de franco (no trabajando para la empresa de autotransporte)?
Lineamientos: No. El Art. 395.1(e)(5) requiere que una empresa de autotransporte guarde "registros de tiempo precisos y verdaderos" para cada conductor. Estos registros deben demostrar el tiempo que el con-ductor presta servicio y el tiempo en que no lo está, como también, el número total diario de horas en servicio. La falta de un registro de tiempo para un conductor de un radio de 100 millas aéreas en un día determinado es una declaración, por parte de la empresa de autotransporte, de que el conductor no prestaba servicio ese día. Si un investigador descubre que el conductor estaba de hecho, en servicio a pesar de la ausencia del registro de tiempo, la empresa de autotransporte incurre en una infracción al §395.1(e)(5), dado que no guardó "registros de tiempo verdaderos y precisos. " Es posible tomar medidas para exigir el cumplimiento de las normas.
Pregunta 31: La excepción en §395.1(k) para "con-ductores que transportan productos agrícolas o sumi-nistros agrícolas para fines agrícolas", ¿comprende el transporte de aves de corral o el alimento para las mis-mas?
Lineamientos: ¿No. El Art. 345(a)(1) de la Ley Nacio-nal de Designación del Sistema de Autopistas de 1995 [Pub. L. 104-50,109 Stat. 568, en 613] creó la excepción que establece en parte, que las reglamentaciones de horas de servicio "no se aplicarán a los conductores que transportan productos agrícolas o suministros agríco-las para fines agrícolas. . . " No se definieron los térmi-nos "productos agrícolas o suministros agrícolas para fines agrícolas" sin embargo, el contexto aclara su sig-nificado. Dado que el estatuto permitía la excepción, únicamente, "durante las temporadas de siembra y cosecha" en cada Estado, el Congreso, obviamente, intentó restringirla a la agricultura en el sentido tradi-cional (y etimológico), por ejemplo el cultivo de campos. "Productos agrícolas" por lo tanto, son aquellos produc-tos que se siembran y cosechan de la tierra y, "suminis-tros agrícolas para fines agrícolas" son los productos directamente relacionados con la siembra o cosecha de productos agrícolas.
Los conductores que transportan ganado o animales faenados, o los granos, maíz, heno, etc, que se utilizan para alimentar a los animales no pueden utilizar la excepción de "operaciones agrícolas. "
Pregunta 32: El combustible que se utiliza en la fabricación de productos agrícolas, ¿es considerado como "suministro agrícola", según 49 CRF 395.1(k)?
Lineamientos: El combustible es suministro agrícola si (1) es para "fines agrícolas", por ej., se usa para trac-tores u otros equipos para el cultivo de productos agrí-colas o camiones para acarrearlos, sin embargo no en automóviles, camionetas, 4x 4 u otros vehículos que se diseñaron, en primer lugar, para transportar pasajeros o para la calefacción residencial o para cocinar; (2) se transporta dentro de la temporada de siembra y cosecha, tal como lo determina el Estado y, dentro de un radio de 100 millas aéreas desde punto de distribución de combustible; (3) la empresa de autotransporte funci-ona en el comercio interestatal; y (4) la carga completa de combustible en el vehículo es para entregar a uno o más establecimientos agrícolas. Una empresa de autotransporte no puede utilizar la excepción si una parte de la carga de combustible es para un cliente que no pertenece al rubro agrícola.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el Registro Federal en abril de 1997.

§395.2 Definiciones

Pregunta 1: Una compañía le informó a todos sus conductores que ya no pagaría la conducción entre la última parada hasta los hogares y que este tiempo no debe figurar en las tarjetas horarias. ¿Constituye una infracción a las FMCSR el conducir un CMV desde la última parada hasta los hogares y no anotar ese tiempo en las tarjetas horarias?
Lineamientos: Las FMCSR no abordan cuestiones de pagos. Todo el tiempo transcurrido en la operación de un CMV para o, bajo las órdenes de una empresa de autotransporte debe registrarse como tiempo de con-ducción.
Pregunta 2: ¿Qué condiciones se deben cumplir para que un conductor de un CMV registre las paradas para las comidas y las demás paradas de rutina que se realizaron durante un viaje como tiempo sin prestar servicio?
Lineamientos: 1. Para ello, se debe relevar al conduc-tor de toda tarea y responsabilidad en el cuidado y cus-todia del vehículo, sus accesorios y, toda carga o pasajeros que transporta en ese momento.
2. El relevo de tareas del conductor debe tener una duración definida que resulte suficiente para garanti-zar que la fatiga acumulada por la conducción de un CMV, se reduzca en forma significativa.
3. Si se relevó al conductor de sus tareas como se menciona precedentemente en (1), el empleador ha debido comunicar al conductor, en forma de instruc-ciones escritas, la duración de ese relevo de tareas con anterioridad a su partida. No existen requisitos de retención de registros para estas instrucciones a bordo de un vehículo o en la sede social de la empresa de autotransporte.
4. Por el tiempo que dure la parada, el conductor debe tener la libertad de realizar actividades a su elec-ción y dejar las instalaciones en donde se encuentra el vehículo.
Pregunta 3: Un empleador le otorga al conductor, un permiso por escrito a fin de que registre las paradas para comidas y las paradas de rutina que se realizaron durante el viaje como tiempo fuera de servicio. ¿Se requiere que el conductor registre ese tiempo como fuera de servicio o es decisión del conductor registrarlo como tal?
Lineamientos: Es decisión del empleador si el con-ductor debe registrar las paradas durante el viaje de servicio como tiempo fuera de servicio. Sin embargo, los empleadores pueden permitir a los conductores que decidan la forma en que se registrará el tiempo.
Pregunta 4: Un empleador le entrega un permiso por escrito, al conductor a fin de que registre las para-das para comidas y las demás paradas de rutina que se realizaron durante el viaje como tiempo en que no presta servicio. ¿Se permite al conductor que registre sus paradas durante un viaje de servicio como tiempo en que no presta servicio cuando el CMV está cargado con HM y el CMV está estacionado en una playa de est-acionamiento para camiones?
Lineamientos: Los conductores pueden registrar las paradas para comidas y las demás paradas de rutina durante un viaje de servicio como tiempo en que no prestan servicio, excepto cuando el CMV está cargado con HM clasificados como peligrosos, divisiones 1.1, 1.2 ó 1.3 (anteriormente explosivos Clase A o B). Asi-mismo, cuando los HM clasificados según las divisiones peligrosas 1.1, 1.2, ó 1.3 están en un CMV, el empleador y el conductor deben cumplir con §397.5 de las FMCSR.
Pregunta 5: Las llamadas telefónicas desde y hacia la empresa de autotransporte que interrumpen, en forma momentánea, el período de descanso del conduc-tor, ¿constituyen un cambio en el estado de servicio del conductor?
Lineamientos: Ese tipo de llamadas telefónicas no le impiden al conductor gozar de un adecuado descanso. Por lo tanto, la FHWA no considera que estas conversa-ciones telefónicas breves interrumpan el estado de des-canso del conductor.
Pregunta 6: Si una empresa de autotransporte le exige a un conductor llevar consigo un busca personas/ radio llamada para recibir un aviso para ponerse en contacto con la empresa para una adjudicación de una tarea, ¿cómo debe registrarse el tiempo así empleado?
Lineamientos: Debe registrarse como tiempo fuera de servicio.

Pregunta 7: ¿Es posible utilizar una litera durante un período inferior a 2 horas de duración?
Lineamientos: Si. Es posible utilizar la litera para esos períodos de inactividad. Los períodos de tiempo inferiores a 2 horas, transcurridos en una litera, no se pueden utilizar para acumular el tiempo de 8 horas fuera de servicio que requiere §395.3 de las FMCSR.
Pregunta 8: Si un "entrenador de conductores" con-duce, en forma ocasional, un CMV, transformándose, por lo tanto, en "conductor" (independientemente de si recibe remuneración por conducir), ¿el conductor debe registrar todo el tiempo de no conducción (entre-namiento) como tiempo en servicio (no conduciendo)?
Lineamientos: Si.
Pregunta 9: Un conductor conduce por calles y autopistas durante la semana y conduce un CMV en una propiedad privada durante los fines de semana. ¿Cómo debe registrarse el tiempo transcurrido en la propiedad privada?
Lineamientos: En Servicio (conduciendo).
Pregunta 10: ¿De qué forma se relaciona la remu-neración con el tiempo en servicio?
Lineamientos: El hecho de que el conductor recibe una remuneración por un período de tiempo no siempre establece que, el conductor estaba en servicio, para los fines del Cap. 395, durante ese período de tiempo. Se puede relevar a un conductor de sus tareas, bajo ciertas condiciones y, aún así recibir remuneración.
Pregunta 11: ¿Se debe registrar el trabajo no rela-cionado con el transporte de una empresa de autotrans-porte como tiempo en servicio?
Lineamientos: Si. Todo trabajo de una empresa de autotransporte, independientemente de si es remu-nerado o no, debe registrarse como tiempo en servicio. El término "trabajo" tal como se utiliza en la definición de "tiempo en servicio" en §395.2 de las FMCSRs no está limitado a la conducción u otro empleo no relacio-nado con el transporte.
Pregunta 12: ¿Cómo se debe registrar el tiempo transcurrido en tránsito en un ferry?
Lineamientos: El tiempo que conductores pasaron en un ferry puede registrarse como tiempo fuera de ser-vicio si se los releva, completamente, del trabajo y de todas las responsabilidades y obligaciones para con las empresas de autotransporte para las que conducen. Este relevo debe ser coherente con las reglamenta-ciones existentes de la compañía de ferrys y de la Guardia Costera de los EE.UU.
Pregunta 13: ¿Cuál es el estado de servicio de un co-conductor (camión) que viaja sentado junto al con-ductor?
Lineamientos: En servicio (sin conducir).
Pregunta 14: ¿Cómo debe un conductor de un CMV que conduce un vehículo no comercial (no CMV), bajo las órdenes de una empresa de autotransporte regis-trar este tiempo?
Lineamientos: Si los conductores de CMV manejan vehículos comerciales con GVWR de 4.535,92 Kg. (10.000 libras) o menos bajo las ordenes de una empresa de autotransporte, la FHWA requiere que esos conductores guarden registros del estado de servicio y que registren ese tiempo de operación como en servicio (sin conducir).
Pregunta 15: ¿Cómo se debe registrar el tiempo transcurrido operando un automotor sobre rieles (road-railers)?
Lineamientos: En servicio (sin conducir).
Pregunta 16: Un conductor que participa en activ-idades de sindicatos que afectan a la empresa de autotransporte empleadora ¿debe registrar ese tiempo como tiempo en servicio (sin conducir)?
Lineamientos: Las actividades en un sindicato de un conductor, que lo emplea una empresa de autotrans-porte, miembro de un sindicato, se deben registrar como tiempo en servicio (sin conducir) si, los convenios colectivos de trabajo requieren que la empresa de autotransporte remunere al conductor por el tiempo que destinó a esas actividades. De otro modo, estas actividades deben registrarse como tiempo fuera de servicio a menos que, se las combine con las tareas habituales que realiza para la empresa de autotrans-porte.
Los esfuerzos de un conductor por organizar a sus compañeros de trabajo que los emplea una empresa de autotransporte que no pertenece a un sindicato, ya sea en las instalaciones del transportista o en otros lugares, se pueden registrar como tiempo fuera de ser-vicio a menos que, las actividades de organización se encuentren combinadas con las tareas habituales que realiza para la empresa.
Pregunta 17: ¿De que forma se determina el 50 por ciento de tiempo de conducción en la definición de "con-ductor - vendedor" en §395.2?
Lineamientos: El tiempo de conducción se determina teniendo en cuenta una base semanal. Se debe emplear al conductor, únicamente, como conductor-vendedor. El conductor- vendedor no puede participar en ningún otro tipo de actividad de trabajo.
Pregunta 18: ¿Puede un conductor cambiar del estado de conductor a vendedor y viceversa en cual-quier momento?
Lineamientos: Sí, si el cambio se hace en forma sem-anal.
Pregunta 19: ¿Se puede registrar el tiempo que un conductor destina a reuniones de seguridad, ceremo-nias, celebraciones u otros eventos de seguridad auspi-ciados por la compañía como tiempo fuera de servicio?
Lineamientos: Sí, si la asistencia es voluntaria.
Pregunta 20: ¿De qué forma debe registrar un con-ductor el tiempo que estuvo de guardia a la espera de su despacho?
Lineamientos: El tiempo en que el conductor está libre de las obligaciones para con el empleador y puede utilizar ese tiempo para garantizar un descanso adec-uado se puede registrar como tiempo fuera de servicio. El hecho de que un conductor debe, asimismo, estar disponible para recibir una llamada en caso de que se lo necesite en el trabajo, aún bajo amenaza de sanción disciplinaria por no estar disponible, no afecta, por sí mismo, la posibilidad de que el conductor use ese tiempo para descansar.
Si el empleador, por lo general, requiere que sus con-ductores se encuentren disponibles para ser llamados luego de un período de descanso obligatorio, que cumple con el requisito reglamentario, el tiempo de espera de un llamado relacionado con el trabajo, con posterioridad al período requerido fuera de servicio, se puede registrar, adecuadamente, como tiempo fuera de servicio.
Pregunta 21: ¿De qué forma puede un conductor registrar las horas transcurridas conduciendo un ómni-bus escolar cuando conduce, asimismo, un CMV para una compañía sujeta a las FMCSR?
Lineamientos: Si el ómnibus escolar cumple con la definición de CMV, se debe registrar como tiempo con-duciendo.
Pregunta 22: Una empresa de autotransporte rel-eva a un conductor de sus tareas. ¿A qué se denomina lugar adecuado para descansar?
Lineamientos: El único lugar de descanso que reglamenta la FHWA es la litera para dormir. Los req-uisitos sobre la litera para dormir se encuentran en el §393.76.
Pregunta 23: ¿Cuántas veces puede una empresa de autotransporte relevar a un conductor de sus tareas dentro de un viaje en servicio?
Lineamientos: No hay límite en cuanto a la cantidad de veces en que se puede relevar a un conductor de sus tareas durante un viaje en servicio.
Pregunta 24: Si se transporta a un conductor en automóvil desde el lugar del desperfecto hasta una ter-minal y, luego se lo envía a otro trayecto ¿cómo se ingresa en el registro del estado de servicio el tiempo transcurrido en el automóvil? ¿De que forma se ingresa el tiempo si el conductor sale de servicio al

llegar a la terminal?
Lineamientos: El tiempo transcurrido en el automóvil será en servicio (sin conducir) si se lo despacha a otro trayecto una vez que llega a la termi-nal, y fuera de servicio si se le otorgan 8 horas consecu-tivas fuera de servicio al llegar a la terminal.
Pregunta 25: Cuando un conductor experimenta una demora en una autopista intransitable, ¿debe ingresar el tiempo que está demorado, en el registro del estado de servicio, como tiempo de conducción o como tiempo en servicio (sin conducir)?
Lineamientos: Las demoras en autopistas intransita-bles deben registrarse como tiempo de conducción dado que el §395.2 define como "tiempo de conducción" a todo el tiempo transcurrido al volante de un CMV en funcio-namiento.
Pregunta 26: El tiempo transcurrido operando los controles en un CMV para desempeñar una función auxiliar, de no conducción (por ej., levantar un contene-dor cargado, compactar basura, etc.) se considera tiempo de conducción? La ubicación de los controles ¿afecta la respuesta?
Lineamientos: La ubicación de los controles afecta la respuesta. El Art. 395.2 define "tiempo de conducción" a todo el tiempo transcurrido al volante de un CMV en funcionamiento. Si un conductor, sentado al volante de un vehículo puede desempeñar, en forma simultánea, la conducción y la función auxiliar (por ejemplo con una mano en el volante y otra en un mecanismo de control), el tiempo transcurrido desempeñando la función auxil-iar debe registrarse como "tiempo de conducción. " Si un conductor sentado al volante del vehículo, no puede desempeñar, en forma simultánea, la conducción y la función auxiliar, el tiempo transcurrido desempeñando la función auxiliar deber registrarse como "tiempo en servicio sin conducir. "
Pregunta 27: Una empresa de autotransporte tiene conductores de tiempo completo que trabajan, asi-mismo, como bomberos voluntarios. Algunos conduc-tores llevan sistemas de búsqueda de personas y abandonan sus actividades habituales cuando se los notifica de un incendio. Otros trabajan, en forma con-stante, 3 a 4 turnos no consecutivos de 24 horas por mes en un cuartel de bomberos, y descansan entre los llamados. Los conductores no reciben remuneración económica por su trabajo. ¿Cómo deberá ingresarse en el registro del estado de servicio el tiempo transcurrido en estas actividades cuando los conductores regresan a su trabajo?
Lineamientos: Cuando los conductores están libres de sus obligaciones para con sus empleadores se puede registrar ese tiempo como tiempo fuera de servicio. Los conductores a quienes la empresa de autotransporte permite abandonar sus actividades habituales para extinguir incendios y aquellos que pasan días enteros en un cuartel de bomberos están, claramente, fuera de servicio. Su tiempo deberá registrarse como tal.
****Pregunta 28:*** ¿De qué forma deberá registrarse el tiempo transcurrido en las reuniones de la Guardia Nacional y en las sesiones de capacitación para los req-uisitos de horas de servicio?
Lineamientos: Un miembro de un componente de una reserva militar que brinda servicio ya sea en un estado de servicio inactivo, tal como actividades de fin de semana o, en un estado de servicio activo, tales como capacitación anual puede ingresar ese tiempo como "fuera de servicio" independientemente, de si ese tiempo de servicio es remunerado o no. Esto guarda coherencia con los derechos y beneficios que les corre-sponden, establecidos en la Ley de Servicios Uniforma-dos de Derechos de Empleo y Reempleo (4301 Cód. de EE.UU. 38 *y ss.*).
***Nota del Editor:** Se revisó esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.
****Pregunta 29:*** Cuando un bombero que tiene un segundo trabajo en una empresa de autotransporte interestatal, trabaja un turno de 24 horas para el departamento de bomberos, todo el tiempo transcurrido durante el turno, ¿se considera tiempo en servicio?
Lineamientos: No. Los bomberos que trabajan turnos de 24 horas pueden registrar el tiempo durante el cual se requiere o permite que descansen como tiempo fuera de servicio. Sin embargo, todo el tiempo durante el cual se le exige al bombero que desempeñe tareas (por ej., trabajo administrativo, limpieza/ reparación de equi-pos, operación de equipos, etc) se considera tiempo en servicio.
***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§395.3 Tiempo máximo de conducción y en servi-cio

Pregunta 1: ¿Una empresa de autotransporte puede cambiar de un límite de 60 horas/ 7 días a un límite de 70 horas/ 8 días o, viceversa?
Lineamientos: Sí. La única restricción en relación con el uso de la norma de 70 horas/ 8 días es que la empresa de autotransporte debe tener CMV en funcio-namiento cada día de la semana. La norma de 70 horas/ 8 días es una disposición permisiva con respecto a que no se requiere que la empresa de autotransporte con vehículos en funcionamiento cada día de la semana use las normas de 70 horas/ 8 días a la semana para calcular las horas de servicio de sus conductores. Sin embargo, la empresa de autotransporte puede asignar a alguno o todos sus conductores para que trabajen según la norma de 70 horas/ 8 días, si así lo decide. La asignación de los conductores a la norma de tiempo de 60 horas/ 7 días o de 70 horas/ 8 días queda a discreción de la empresa de autotransporte.
Pregunta 2: Un conductor a quien una empresa de autotransporte emplea por tiempo completo y usa la norma de 60 horas en 7 días, y a quien otra empresa de autotransporte emplea por tiempo parcial y usa la norma de 70 horas en 8 días, ¿tiene la opción de usar cualquiera de las normas al computar sus horas de ser-vicio?
Lineamientos: No. La empresa de autotransporte que emplea al conductor por tiempo completo deter-mina qué norma utilizará a fin de cumplir con el §395.3 (b). El conductor no tiene la opción de seleccionar la norma que desea usar.
Pregunta 3: Una empresa de autotransporte que provee servicios ocasionales, sin embargo no regulares todos los días de la semana, ¿puede tener la opción de las 60 horas en 7 días o de 70 horas en 8 días con rel-ación a todos los conductores, durante el período en el que pone en circulación uno o más vehículos en cada día de la semana?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 4: Todo conductor canadiense está sujeto a la inspección del cuaderno de viaje en los EE.UU. El conductor ingresó uno o más períodos de 13 horas de conducción estando en Canadá durante los 7 días pre-vios, sin embargo no cumplió con todas las FMCSR al trabajar en los EE.UU. El conductor ¿incurrió en incumplimiento del requisito de las 10 horas de conduc-ción en los EE.UU. ?
Lineamientos: No. Se exige que los conductores cana-dienses cumplan con las FMCSR, únicamente cuando operan en los EE.UU.
Pregunta 5: ¿Puede un conductor con domicilio en los EE.UU. cumplir con las reglamentaciones de las horas canadienses de servicio al conducir en Canadá? Si es así, el tiempo de conducción y en servicio acumu-lado en Canadá se contaría para el cumplimiento con uno o más de los limites que impone el Cap. 395 cuando el conductor ingresa nuevamente en los EE.UU. ?
Lineamientos: Un conductor con domicilio en los EE.UU. puede cumplir con las reglamentaciones de las horas canadienses de servicio al conducir en Canadá. Al ingresar, nuevamente en los EE.UU., sin embargo, el conductor está sujeto a todos los requisitos del Cap. 395, incluyendo las normas de 10 y 15 horas, y las nor-mas de 60 ó 70 horas aplicables a los 7 u 8 días inmedi-atos anteriores.
En otras palabras, es posible que un conductor que aprovecha la ley canadiense tenga que dejar de con-ducir durante un período, inmediatamente, después de regresar a los EE.UU., a fin de restablecer el cum-plimiento del Cap. 395. A pesar de su posible efecto en las decisiones que debe tomar el conductor de los EE.UU. estando en Canadá, esta interpretación no implica el ejercicio de jurisdicción extraterritorial.

Pregunta 6: Si una empresa de autotransporte tra-baja según la norma de 70 horas/ 8 días, ¿se aplica algún aspecto de la norma de 60 horas a sus activ-idades? Si una empresa de autotransporte trabaja según la norma de 60 horas/ 7 días, ¿se aplica algún aspecto de la norma de 70 horas a sus actividades?
Lineamientos: Si una empresa de autotransporte trabaja 7 días por semana y decide exigirle a todos sus conductores que cumplan con la norma de 70 horas/ 8 días, la norma de 60 horas/ 7 días no se aplicará a estos conductores. Si una empresa del transporte decide asignar alguno o todos sus conductores a la norma de 60 horas/ 7 días, la norma de 70 horas no se aplicará a estos conductores. Por el contrario, si una empresa de autotransporte *no trabaja* 7 días por semana, *deberá* funcionar según la norma de 60 horas/7 días y, la norma de 70 horas no se aplicará a estas operaciones.
Pregunta 7: ¿Cuál es la responsabilidad de la empresa de autotransporte por incumplimientos en cuanto a las horas de servicio?
Lineamientos: La empresa de autotransporte es responsable de los incumplimientos respecto de las horas de servicio si tuvo o debería haber tenido los medios para detectar los incumplimientos. La respons-abilidad según las FMCSR no depende del cono-cimiento real de los incumplimientos.
Pregunta 8: ¿Son responsables las empresas de autotransporte de las acciones de sus empleados, aún cuando sostengan que no solicitaron ni permitieron que se produjeran los incumplimientos?
Lineamientos: Sí. Las empresas de autotransporte son responsables de las acciones de sus empleados. Ni la intención de cometer ni, el conocimiento real de un incumplimiento son elementos necesarios de esa responsabilidad. Las empresas de autotransporte "per-miten" que sus empleados incurran en incumplimiento de las reglamentaciones sobre las horas de servicio si no tienen sistemas administrativos que impidan, en forma efectiva, esos incumplimientos.
****Pregunta 9:*** ¿Se puede registrar el tiempo tran-scurrido descansando o durmiendo en casas rodantes motorizadas para entrega como tiempo fuera de servi-cio?
Lineamientos: La Administración Federal de Auto-pistas entiende que el tiempo que los conductores pasan descansando o durmiendo en una casa rodante motorizada mientras está detenida o estacionada (ej., en un área de descanso o playa de estacionamiento) podría considerarse como tiempo fuera de servicio. Los conductores pueden tomarse, por lo menos, 8 horas con-secutivas fuera de servicio para obtener un descanso reparador. El conductor también puede tomarse menos de 8 horas fuera de servicio y dormir una siesta. Este tiempo no contará para cumplir con el requisito de las 8 horas consecutivas fuera de servicio. Existen ciertas condiciones a cumplir para que este tiempo (inferior a ocho horas consecutivas) califique como tiempo fuera de servicio.
1. Se debe haber relevado al conductor de toda tarea y responsabilidad del cuidado y custodia del vehículo, sus accesorios y, toda carga o pasajeros que pueda estar transportando.
2. La duración del relevo de tareas del conductor debe ser un período definido de tiempo, que sea suficiente para garantizar que la fatiga acumu-lada como resultado de manejar un automotor comercial, se reduzca en forma significativa.
3. Si se relevó al conductor de sus tareas como se menciona en (1) anterior, el empleador deberá haberle comunicado al conductor, con anterior-idad a su partida la duración del relevo de las tar-eas, en forma de instrucciones escritas. No existen requisitos de retención de registros para estas instrucciones a bordo de un vehículo o en la sede social de la empresa de autotransporte.
4. Durante la parada, y durante su duración, el con-ductor debe tener la libertad de realizar activ-idades a su elección y de dejar las instalaciones en donde se encuentra el vehículo.

***Nota del Editor:** Se emitió la interpretación con posterioridad a la publicación de las interpretaciones en el *Registro Federal* en abril de 1997.

§395.8 Registro del estado de servicio del conduc-tor.

Pregunta 1: ¿De que forma se debe demostrar en el registro del estado de servicio del conductor un cambio de estado de servicio durante un período de tiempo corto?
Lineamientos: Los períodos de tiempo cortos (inferi-ores a 15 minutos) se pueden identificar al trazar una línea desde la línea correspondiente a en servicio (sin conducir) o a conduciendo hasta la sección de Observa-ciones y, se debe ingresar la cantidad de tiempo, tal como "6 minutos" y, la ubicación geográfica del cambio del estado de servicio.
Pregunta 2: ¿Es posible que se use una firma de sello en el registro del estado de servicio del conductor?
Lineamientos: No, el registro del estado de servicio del conductor debe tener la firma del conductor cuyo tiempo se registra allí.
Pregunta 3: Si no se firmó el registro del estado de servicio del conductor, ¿es posible que se tomen medi-das de aplicación en el registro del día de la fecha, en caso de que contenga información falsa?
Lineamientos: Es posible tomar medidas de apli-cación en contra del conductor, a pesar de que es proba-ble que ese registro no se encuentre firmado. Las reglamentaciones requieren que el conductor guarde el registro del estado de servicio actual hasta el tiempo del último cambio de estado de servicio (independiente-mente de si se firmó el registro o no). Asimismo, §395.8(e) establece que realizar un informe falso hará que el conductor y/ o la empresa de autotransporte se encuentren sujetos a acciones legales.
Pregunta 4: Los conductores que alternan entre el comercio interestatal y el comercio intraestatal, ¿deben registrar el tiempo de conducción intraestatal en su registro del estado de servicio?
Lineamientos: Si, para justificar todo el tiempo en servicio con anterioridad a los 7 ú 8 días precedentes a un movimiento interestatal.
Pregunta 5: ¿Es posible que un conductor, a quien se lo usa por primer vez, entregue registros de estado de servicio por los 7 días precedentes en lugar de una declaración firmada?
Lineamientos: La empresa de autotransporte puede aceptar copias verdaderas y precisas del registro del estado de servicio del conductor por los 7 días prece-dentes, en lugar de la declaración firmada que requiere §395.8(j)(2).
Pregunta 6: ¿Cómo se deben registrar en el registro del estado de servicio las paradas, cortas, múltiples, en un pueblo o ciudad?
Lineamientos: Todas las paradas en una municipal-idad, aldea, pueblo o ciudad pueden computarse como una. En esos casos la suma de todas las paradas debe figurar en una línea continua como en servicio (sin con-ducir). El tiempo de conducción total entre esas para-das debería ingresarse en el registro del estado de servicio inmediatamente después del ingreso en servi-cio (sin conducir). Debe figurar el nombre de la ciudad, pueblo, aldea o municipalidad, seguido por la abrevia-tura del Estado en donde se realizaron todas las para-das, en la sección de "Observaciones" del registro del estado de servicio.
Pregunta 7: ¿Se acepta en los EE.UU. el formulario de registro del estado de servicio canadiense bilingüe o cualquier otro?
Lineamientos: Si, siempre y cuando se incluya el for-mato del casillero y la información específica requerida.
Pregunta 8: ¿Es posible que una empresa de autotransporte devuelva un registro del estado de ser-vicio completo del conductor a fin de que corrija infor-mación imprecisa o incompleta?
Lineamientos: Si, a pesar de que las reglamenta-ciones no requieren que el conductor entregue registros del estado de servicio "corregidos. " El conductor puede entregar registros de estado de servicio corregidos, en todo momento, a la empresa de autotransporte. Se sugiere que la empresa de autotransporte marque la segunda entrega como "COPIA CORREGIDA" y que la abroche a la entrega original por el período de reten-ción requerido.

Pregunta 9: ¿Se puede entregar un duplicado del registro del estado de servicio si un funcionario autor-izado retiró el original?
Lineamientos: Un conductor debe preparar un seg-undo registro del estado de servicio original para reem-plazar toda página que puede haber sacado un funcionario de aplicación. El conductor deberá notificar que el funcionario autorizado retiró el primer original, y las circunstancias en las cuales lo hizo.
Pregunta 10: ¿Qué reglamentación, interpretación, y/ o norma administrativa establece que una empresa de autotransporte retenga comprobantes y cuáles son esos documentos?
Lineamientos: El Art. 395.8(k)(1) establece que la empresa de autotransporte deberá retener todos los comprobantes en la sede social durante un período de 6 meses a partir de la fecha de recepción.
Los comprobantes son los registros de la empresa de autotransporte que se conservan en el transcurso habitual del trabajo y usados por esa empresa para ver-ificar la información volcada en el registro del estado de servicio del conductor. Los ejemplos son: conocimientos de embarque, instrucciones de la empresa de autotransporte, facturas de flete, registros de despacho, registros de llamadas a los conductores, recibos de reg-istros de entradas, boletos de peso/ balanza, recibos de combustible, declaraciones de facturación de combusti-ble, recibos de peajes, recibos internacionales de planes de certificación, recibos de acuerdos internacionales de impuestos de combustible, permisos de viaje, recibos de los puertos de entrada, recibos de anticipos en efectivo, recibos de entrega, recibo de los cargadores, informes de intercambio e inspección, papeles de cancelación del arrendador, informes sobre/ a corto plazo y de daños, informes de inspección agrícola, informes CVSA, informes de accidentes, declaraciones de facturas telefónicas, recibos de tarjetas de crédito, informes de fax del conductor, informes de computadoras de a bordo, informes de cruces de fronteras, declaraciones de aduana, citaciones de tránsito, informes de sobrepeso/ tamaño mayor de lo permitido y citaciones, y/ o docu-mentos relacionados directamente con las operaciones de la empresa de autotransporte, que los retiene esa empresa en relación con el funcionamiento de su empresa de transporte. Los comprobantes pueden incluir otros documentos que conserva la empresa de autotransporte y que se pueden utilizar para verificar información sobre el registro del estado de servicio del conductor. Si estos registros se conservan en otros lugares que no son la sede social sin embargo la empresa de autotransporte no los usa a los fines de la verificación, se deben reenviar a la sede social en caso de que lo solicite un representante autorizado de las FHWA o un funcionario del Estado, dentro de los 2 días hábiles.
Pregunta 11: ¿Es necesario que un conductor que trabaja para una empresa de autotransporte en forma ocasional, y que es empleado de una empresa de trans-porte no automotor presente registros de Estados de servicio o, una declaración firmada, con respecto a las horas de servicio para todo el tiempo en servicio, como “tiempo en servicio” según lo definido en el §395.2?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 12: ¿Puede utilizar el conductor “correc-tor líquido blanco” para corregir un dato ingresado en el registro del estado de servicio?
Lineamientos: Se aceptará cualquier método de cor-rección, siempre y cuando, no se oponga a la obligación del conductor de certificar, por medio de su firma, que fue él quien ingresó los datos y que los mismos son cier-tos y correctos.
Pregunta 13: ¿Es obligatorio para los conductores trazar líneas llenas entre las líneas de fuera de servi-cio, de tiempo para dormir, de conducción y en servicio (sin conducir) en el registro del estado de servicio cuando cambian su estado de servicio?
Lineamientos: No. Conforme al §395.8(h) las FMCSR exigen el trazado de líneas llenas entre los marcadores de tiempo correspondientes dentro de cada línea de estado de servicio sin embargo, no exigen el trazado de líneas llenas entre las líneas del estado de servicio cor-respondientes cuando los conductores cambian su estado de servicio.
Pregunta 14: ¿Qué documentos cumplen con el req-uisito de mostrar un número de documento de embarque en el registro del estado de servicio, tal como se encuentra en el §395.8(d)(11)?
Lineamientos: Los siguientes son algunos de los doc-umentos aceptables para cumplir con el requisito: declaraciones de envío, facturas/ boletas de flete, informes de viaje, contratos de fletamento, números de órdenes especiales, boletas de ómnibus y cualquier otro documentos que identifica un movimiento determinado de pasajeros o de carga.
En el caso de envíos múltiples, bastará un docu-mento único para cumplir con el requisito. Si se envía a un conductor a un viaje, que se completa, y luego se lo despacha a otro viaje en ese mismo día calendario, deberán aparecer dos números de documentos de envío o, dos cargadores y productos, en las sección Observa-ciones del registro del estado de servicio.
Pregunta 15: Si un conductor de un país extranjero opera en los EE.UU., únicamente un día por semana, ¿es obligatorio que tenga un registro del estado de ser-vicio para cada día?
Lineamientos: Cuando un conductor extranjero está en los EE.UU. debe presentar un registro del estado de servicio actualizado y documentación suficiente para justificar su tiempo de servicio durante los 6 días ante-riores.
Pregunta 16: ¿Es necesario que los conductores incluyan su tiempo total de servicio para los 7 u 8 días previos (según corresponda) en el registro del estado de servicio del conductor?
Lineamientos: No.
Pregunta 17: ¿Se puede utilizar el tiempo militar en la tabla del registro del estado de servicio del con-ductor?
Lineamientos: Sí. Las referencias a 9: 00 a. m, 3: 00
p. m, etc. del §395.8(d) (6) son solo ejemplos. El tiempo militar también es aceptable.
Pregunta 18: El Art. 395.8(d) (4) establece que se debe mostrar el nombre de la empresa de autotrans-porte en el registro del estado de servicio del conductor. Si una compañía posee más de una empresa de autotransporte sujeta a las FMCSR ¿puede la com-pañía usar registros que enumeren los nombres de todas esas empresas de autotransporte empleadoras y solicitar al conductor que identifique la empresa de autotransporte para la que trabaja?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando se cumplan tres condiciones. En primer lugar, el conductor debe identi-ficar a la empresa de autotransporte que lo emplea, por medio de un método que sea visible en una fotocopia del registro. Se aceptará un tilde al costado del nombre de la empresa de autotransporte. Sin embargo, no se aceptará el nombre resaltado en color dado que, estos colores son, por lo general, transparentes para las foto-copiadoras.
En segundo lugar, puede marcar el nombre de la empresa de autotransporte que lo emplea, únicamente, si trabaja para una única empresa durante el período de 24 horas que cubre el registro.
En tercer lugar, si la compañía principal usa Regis-tros de Múltiples Días (Formulario 139 ó 139 A), el reg-istro de cada día debe enumerar a todas las empresas de autotransporte empleadoras y, el conductor deberá identificar su empresa cada día.
Pregunta 19: El lineamiento reglamentario emitido por la Oficina de Empresas de autotransporte establece que se puede utilizar el registro del estado de servicio del conductor (RODS) como registro de tiempo del radio de 100 millas aéreas “. . . siempre y cuando, el formu-lario contenga la información indispensable. ” La “información indispensable”, ¿es la que requiere un RODS normal, según el Art. 395.8(d), o la de la excepción del radio de las 100 millas aéreas, según el Art. 395.1(e)(5)?
Lineamientos: La “información indispensable” a la que se refiere son los registros de tiempo que se especi-fican en §395.1(e) (5) que deben incluir: (1) el

tiempo que el conductor informa como servicio diariamente; (2) la cantidad total de horas que el conductor se encuen-tra en servicio diariamente; (3) el tiempo que el conduc-tor se encuentra fuera de servicio cada día; y (4) el tiempo total para los 7 días precedentes, de acuerdo con el §395.8(j)(2) para los conductores que se usaron por primera vez, o en forma intermitente.

El uso del RODS para cumplir con el §395.1(e)(5) no está prohibido, siempre y cuando, el RODS contenga la identificación del conductor, la fecha y hora en que el conductor comenzó a trabajar, la hora en que el conduc-tor dejó de trabajar y, las horas totales en servicio.

Pregunta 20: Cuando el conductor no cumple con las disposiciones de la excepción al radio de las 100 millas aéreas (Art. 395.1(e)) ¿es necesario que el con-ductor tenga copias de sus registros del estado de servi-cio para los 7 días previos? El conductor, ¿debe preparar registros diarios del estado de servicio para los siete días siguientes?

Lineamientos: El conductor debe poseer, únicamente, un registro del estado de servicio para el día en que no califica para la excepción. El registro del estado de ser-vicio debe cubrir el día completo, aún cuando el conduc-tor tenga que registrar, en forma retroactiva, los cambios en el estado que se realizaron entre, el tiempo en que el conductor reportó por servicio y, el tiempo en que ya no calificaba para la excepción al radio de las 100 millas aéreas. Esta es la única manera de garanti-zar que el conductor no reclame el derecho a conducir 10 horas luego de abandonar el estado de exención, además de las horas que ya condujo según la excepción a las 100 millas aéreas.

Pregunta 21: ¿Cuál es la responsabilidad de la empresa de autotransporte cuando sus conductores fal-sifican los registros de estado de servicio?

Lineamientos: Una empresa de autotransporte es responsable de, tanto las acciones de los conductores por entregar documentación falsa, como de su propia acción de aceptar documentos falsos. Es deber de las empresas de autotransporte requerir a los conductores que cumplan con las FMCSR.

Pregunta 22: Si un conductor registra su estado de servicio como "conduciendo" sin embargo realiza para-das simples y cortas (cada una inferior a 15 minutos) para actividades en servicio y fuera de servicio, marca una línea vertical en el casillero de cada parada y, reg-istra el tiempo transcurrido en cada una, en la sección Observaciones del casillero, el tiempo total transcur-rido en esas actividades de no- conducción ¿se descon-tará del límite de 10 horas de conducción?

Lineamientos: No. El tiempo en servicio sin conducir
o el tiempo fuera de servicio no se descuenta del límite de 10 horas de conducción.

Pregunta 23: Cuando el estado de servicio del con-ductor cambia, ¿los Arts. §§395.8(c) ó 395.8(h)(5) exigen una descripción de las actividades en servicio que no sean conducir ("carga de combustible", "pre-viaje", "carga", "descarga", etc) en la sección de Observaciones, además de los nombres de la ciudad, pueblo o aldea más cercanos, seguidos por la abreviatura del Estado?

Lineamientos: No. Muchas empresas de autotrans-porte exigen que sus conductores identifiquen el tra-bajo realizado durante un cambio del estado de servicio. El Cap. 395 no exige ni prohíbe esta práctica.

Pregunta 24: ¿En qué momento el conductor debe completar la firma/ certificación de su registro del estado de servicio?

Lineamientos: En general, el conductor debe firmar el registro del estado de servicio, inmediatamente después de ingresar todos los datos exigidos para el período de 24 horas. Sin embargo, si el conductor se encuentra conduciendo al final del período de 24 horas deberá firmar durante la siguiente parada. El conduc-tor también podrá firmar el registro del estado de servi-cio al salir de servicio si prevé permanecer fuera de servicio hasta el final del período de 24 horas.

Pregunta 25: ¿Es necesario que un conductor (de los EE.UU. o extranjero) lleve un registro de servicio (cuaderno de viaje) en un país extranjero, antes de entrar a los EE.UU. ?

Lineamientos: No. La FHWA no exige que los con-ductores preparen registros de estado de servicio cuando trabajan fuera de la jurisdicción de los EE.UU.. *Sin embargo,* puede ser ventajoso para todo conductor (de los EE.UU. o extranjero) preparar registros de estado de servicio para viajes de corto plazo al exterior. Al entrar en los EE.UU. el conductor deberá: (a) Llevar un registro del estado de servicio actualizado al día del examen, que demuestre el número total de horas traba-jadas durante los siete días consecutivos previos, incluyendo el tiempo fuera de los EE.UU.; o, (b) demos-trar que se encuentra trabajando como "conductor del radio de las 100 millas aéreas," según el §395.1(e).

Pregunta 26: Si se permite a un conductor que use un automotor comercial (CMV) por razones personales, ¿de qué forma se debe registrar el tiempo de conduc-ción?

Lineamientos: Cuando se releva a un conductor de sus tareas y responsabilidades, el tiempo de viaje desde el hogar del conductor hasta su terminal (lugar de tra-bajo habitual donde se reporta) o, desde la terminal del conductor hasta su hogar, puede considerarse como tiempo fuera de servicio. Del mismo modo, el tiempo que se usa en recorrer cortas distancias desde los lugares de alojamiento del conductor en viaje (tales como terminales en viaje o moteles) hasta restaurantes cercanos a esas instalaciones se puede considerar como tiempo fuera de servicio. El tipo de transporte que se utiliza desde la terminal hasta el hogar del conductor, desde el hogar del conductor hasta la terminal o, hasta restaurantes cercanos a las instalaciones en viaje no alterará la situación, a menos que el vehículo se encuentre cargado. Los conductores no podrán conducir un CMV cargado como transporte personal. El conduc-tor que usa un CMV de una empresa de autotransporte para viajar a su hogar, y luego es llamado por empresa del transporte empleadora y luego se lo despacha desde su hogar, estará en servicio desde el momento en que deja su casa.

El conductor que se encuentra fuera de servicio por exceder los requisitos de las reglamentaciones en cuanto a horas de servicio no podrá conducir un CMV a cualquier lugar para descansar.

****Pregunta 27:*** El conductor que prepara su registro en una computadora, lo firma en forma "digital," y luego lo transmite directamente a la empresa de trans-porte, ¿cumple con lo especificado en 49 CRF §395.8(f) (2)?

Lineamientos: No. Las actividades del conductor se deben registrar de acuerdo con la disposiciones de §395.8(f)(2). Este artículo exige que todos los datos ingresados relativos al estado de servicio del conductor sean legibles y de puño y letra del conductor.

****Pregunta 28:*** ¿Puede el conductor usar una com-putadora para realizar su registro del estado de servi-cio (cuaderno de viaje) y luego, en forma manual firmar el documento impreso por la computadora, en lugar de registros ingresados a mano?

Lineamientos: El conductor puede usar una com-putadora para realizar la tabla e ingresar los datos para el registro del estado de servicio o cuaderno de viaje, siempre y cuando el resultado producido por la computadora incluya la información mínima especifi-cada en §395.8 y tenga el formato conforme a las nor-mas. Asimismo el conductor deberá:

1. Poder imprimir el registro del estado de servicio para el período de 24 horas en curso, a pedido de un funcionario autorizado.
2. Imprimir el registro del estado de servicio al final de cada período de 24 horas y, firmarlo de su puño y letra, a fin de certificar que todos los datos ingresados exigidos por este Art. son ciertos y cor-rectos.
3. Conservar una copia de los registros de estado de servicio impresos y firmados durante 7 días con-secutivos anteriores y entregarlos para su inspec-ción a pedido de un funcionario autorizado.

***Nota del Editor:** Se emitió esta interpretación con posterioridad a la publicación de las interpreta-ciones en el Registro Federal en abril de 1997.

§395.13 Conductores, declarados fuera de servi-cio

Pregunta 1: ¿Puede un conductor conducir un vehículo automotor, bajo las órdenes de la empresa de transporte automotor, luego de que se lo ubicó fuera de servicio por un incumplimiento en las horas de servi-cio?
Lineamientos: La orden de fuera de servicio que se emitió según §395.13 se extiende únicamente al manejo de un CMV. Los procedimientos estatales pueden diferir.
Pregunta 2: ¿Puede en conductor que circula en un CMV según un contrato de alquiler con una empresa de autotransporte, luego de que quedó fuera de servicio por incumplimiento de las horas de servicio, cancelar el acuerdo y continuar conduciendo el vehículo como transporte personal privado?
Lineamientos: No. La cancelación del acuerdo de alquiler no releva al conductor de la responsabilidad de cumplir con la orden de fuera de servicio que prohíbe al conductor conducir un CMV.

§395.15 Dispositivos de registro automático a bordo.

Pregunta 1: ¿La empresa de autotransporte debe guardar un segundo archivo electrónico de las horas de servicio (copia de seguridad), en una ubicación física diferente de donde se conserva la información original, si la empresa de autotransporte retiene la impresión original de las horas de servicio que firmó el conductor y le proporciona una copia al conductor?
Lineamientos: No. Al crear y llevar el estado origi-nal del registro de servicio firmado, que se imprimió del archivo electrónico de horas de servicio, la empresa de autotransporte convirtió el documento electrónico en un documento en papel, sujeto a las disposiciones de §395.8(k). Este Art. exige que la empresa de autotrans-porte conserve en su sede principal de negocios los reg-istros de estado de servicio y los comprobantes durante un período de 6 meses a partir de la fecha de recibidos. Si la empresa de autotransporte no realizó una copia en papel del documento electrónico y no guardó un origi-nal firmado, será necesario guardar el archivo elec-trónico y una segunda copia (copia de seguridad).
Pregunta 2: ¿Puede el conductor que usa un dispos-itivo de registro automático a bordo modificar su regis-tro del estado de servicio durante el viaje?
Lineamientos: No. El Art. 395.15(i)(3) exige que los dispositivos de registro automático a bordo, dentro del límite de lo posible, sean inviolables e impidan las alteraciones de la información referida a las horas de servicio de un conductor. Si los conductores que utilizan dispositivos de registro automático a bordo, estuvieran autorizados a modificar su registro del estado de servi-cio durante el viaje, no sería posible distinguir modifi-caciones legítimas de falsas. Sólo el funcionario de supervisión de la empresa de autotransporte podrá modificar los registros de estado de servicio que se lle-van y generan por medio de un dispositivo automático de registro a bordo a fin de reflejar, precisamente, la actividad del conductor. Ese funcionario de supervisión de la empresa de autotransporte deberá incluir una explicación del error en la sección de Observaciones del registro del estado de servicio, original o modificado. La empresa de autotransporte deberá conservar tanto el registro del estado de servicio original, como el modifi-cado.

Capítulo 396 — Inspección, reparación y mantenimiento

Interpretación de artículos

396.3 Inspección, reparación y mantenimiento.
396.9 Inspección de vehículos automotores en funciona miento
396.11 Informe(s) de inspección del conductor del vehículo
396.13 Inspecciones del conductor
396.17 Inspecciones periódicas
396.19 Calificaciones del inspector
396.21 Requisitos para el mantenimiento de registros de inspecciones periódicas
396.23 Equivalente a inspección periódica
396.25 Calificaciones de inspectores de frenos

§396.3 Inspección, reparación y mantenimiento.

Pregunta 1: ¿Qué significa “inspección, reparación y mantenimiento sistemático”?
Lineamientos: En general, sistemático significa un programa regular o planificado para mantener a los vehículos en condiciones seguras de operación. §396.3 no especifica intervalos de inspección, mantenimiento o reparación dado que esos intervalos son para flotas específicas y, en algunos casos, para vehículos específi-cos. Los intervalos de inspección, reparación y manten-imiento los debe determinar la empresa de autotransporte. Los requisitos de §§396.11, 396.13, y 396.17 se agregan a la inspección, reparación y man-tenimiento sistemáticos exigidos por §396.3.
Pregunta 2: 396.3(b)(4) se refiere a un registro de pruebas. ¿Qué pruebas son necesarias para las venta-nillas de empujar hacia afuera y las luces de las puer-tas de emergencia en los ómnibus?
Lineamientos: En general, la inspección de las venta-nillas de empujar implicaría empujar las ventanillas hacia fuera. Sin embargo, si existe el riesgo de rotura de la ventana al empujarla hacia fuera a fin de compro-bar su correcto funcionamiento, una inspección visual será suficiente como prueba si el inspector puede deter-minar el funcionamiento adecuado, sin abrirla. La veri-ficación de que la moldura de la goma de empuje se encuentra en el lugar correspondiente y de que no se ha deteriorado y, que las manijas o instrucciones de mar-cas se mantienen inviolables, será suficiente para cum-plir con el requisito de prueba. La inspección de la luces que señalan las puertas de emergencia implicará que se abra la puerta para probar las luces.
Pregunta 3: ¿Quién es responsable de realizar la inspección y el mantenimiento de los vehículos alquila-dos y de sus registros de mantenimiento?
Lineamientos: La empresa de autotransporte podrá realizar la inspección, reparación y mantenimiento y llevar los registros adecuados de todos los vehículos sujetos a su control durante 30 días consecutivos o más, o bien podrá encargar a terceros el cumplimiento de esas tareas. La empresa de autotransporte, sólo será responsable de garantizar que los vehículos bajo su control se encuentren en condiciones seguras de funcio-namiento y de que se corrijan los desperfectos.
Pregunta 4: ¿Se permite conservar registros compu-tarizados de inspecciones e información de manten-imiento de un CMV, según §396.3 de las FMCSR?
Lineamientos: Sí, si se incluyen los registros míni-mos de inspección, reparación y mantenimiento reque-ridos, en el sistema de información de la computadora y, si se pueden reproducir en caso de que se los solicite.
Pregunta 5: ¿En qué lugar se deben conservar los registros de inspección y mantenimiento si un vehículo no se aloja o conserva en un único lugar?

Lineamientos: La empresa de autotransporte puede conservar los registros en la ubicación que elija. Si los registros de mantenimiento del vehículo se conservan en un lugar que no es donde se encuentra el mismo, la empresa de autotransporte no se exime de su respons-abilidad de garantizar que los registros se encuentren actualizados y completos. Sin embargo, en todos los casos, si la FHWA lo solicita, se le deberán facilitar los registros de mantenimiento dentro de un plazo razon-able (2 días hábiles).

§396.9 Inspección de vehículos automotores en funcionamiento

Pregunta 1: ¿Bajo qué condiciones se puede mover un vehículo al que se colocó "fuera de servicio", con-forme las disposiciones de §396.3?
Lineamientos: El vehículo se puede mover colocán-dolo, completamente sobre otro vehículo, remolcándolo con un vehículo equipado con una grúa o montacargas o conduciéndolo si se ha eliminado la condición de "fuera de servicio".
Pregunta 2: El objetivo de §396.9, ¿es permitir que se remolquen los vehículos "fuera de servicio."?
Lineamientos: Sí, sin embargo, no es posible remol-car a todos los vehículos fuera de servicio desde el lugar de inspección. La reglamentación establece una situ-ación flexible que permitirá al funcionario inspector usar su criterio caso por caso.

§396.11 Informe(s) de inspección del conductor del vehículo

Pregunta 1: ¿Establece el §396.11 que el conductor deberá entregar el DVIR diariamente si se lo despachó en un viaje de más de un día de duración?
Lineamientos: El conductor deberá preparar un DVIR a final de cada día de trabajo y deberá entregar esos informes a la empresa de autotransporte al regre-sar a su terminal de origen. Esto no exime a la empresa de autotransporte de su responsabilidad de efectuar las reparaciones reparar y la certificación de los rubros enumerados en el DVIR preparado al final de cada día de trabajo, que probablemente afecten la seguridad del funcionamiento del vehículo automotor.
Pregunta 2: ¿El §396.11 exige que se inspeccionen la unidad de potencia y el remolque?
Lineamientos: Sí. El conductor deberá estar seguro de que tanto la unidad de potencia como el remolque están en condiciones seguras de funcionamiento antes de poner en funcionamiento la combinación.
Pregunta 3: ¿Se puede incluir más de una unidad de potencia en el DVIR si el conductor usó dos o más unidades de energía durante un día de trabajo?
Lineamientos: No. Se debe preparar un DVIR por separado, para cada unidad de potencia utilizada durante el día de trabajo.
Pregunta 4: ¿El §396.11 exige que una empresa de autotransporte utilice un tipo específico de DVIR?
Lineamientos: Una empresa de autotransporte puede usar todo tipo de DVIR, siempre y cuando el informe contenga la información y las firmas requeri-das.
Pregunta 5: ¿El §396.11 exige un DVIR por sepa-rado, para cada vehículo y combinación de vehículos o es suficiente con un solo informe para cubrir toda la combinación?
Lineamientos: Se puede utilizar un informe de inspección de vehículo para cualquier combinación, siempre y cuando los desperfectos o deficiencias, en caso de que existan, se identifiquen para cada vehículo, y el conductor firme el informe.
Pregunta 6: ¿El §396.11(c) exige que una empresa de autotransporte realice reparaciones de todos los items enumerados en un DVIR que preparó un conduc-tor antes de que se utilice nuevamente el vehículo?
Lineamientos: La empresa de autotransporte debe realizar las reparaciones de las partes averiadas o falt-antes y de los accesorios enumerados en el Apéndice G de las FMCSR, antes de permitir que se utilice nueva-mente el vehículo.
Pregunta 7: ¿Qué constituye una "certificación" según las especificaciones de §396.11(c)(1) y (2)?
Lineamientos: Una empresa de autotransporte o su representante pueden establecer, por escrito, que se corrigieron ciertos desperfectos o fallas o, que la correcc-ión era innecesaria. La declaración deberá estar seguida, inmediatamente, por la firma de la persona que la realiza.
Pregunta 8: ¿Quién debe certificar, según §396.11(c), que se realizaron reparaciones, cuando el conductor o, un local comercial de reparaciones repara un automotor en viaje?
Lineamientos: El conductor o el local comercial de reparaciones.
Pregunta 9: ¿Se deben realizar certificaciones por reparaciones a los remolques?
Lineamientos: Sí. Se debe certificar que se corrigi-eron todos los desperfectos o desperfectos informados o, de que la corrección era innecesaria. La certificación sólo debe figurar en la copia del informe de la empresa de autotransporte si, el remolque se separa del tractor.
Pregunta 10: ¿Qué responsabilidad tiene una empresa de alquiler de vehículos que se dedica al alquiler diario de CMV, en relación con la ubicación del DVIR en la unidad de potencia?
Lineamientos: Las compañías de alquiler no tienen obligación de cumplir con §396.11, a menos que sea una empresa de autotransporte. Es responsabilidad de la empresa de autotransporte cumplir con el Cap. 396, independientemente, de si los vehículos son propios o alquilados.
Pregunta 11: ¿A qué empresa de autotransporte se le debe entregar el original del DVIR en un acuerdo de alquiler de viaje?
Lineamientos: La empresa de autotransporte que controla el vehículo durante el alquiler (arrendatario) deberá recibir el original del DVIR. La empresa de autotransporte controlante es, asimismo, responsable de obtener y conservar los registros referidos a las rep-araciones.
Pregunta 12: ¿Debe figurar la certificación de la empresa de autotransporte en todas las copias del DVIR?
Lineamientos: Sí.
Pregunta 13: El DVIR que se transporta en una unidad de potencia durante el funcionamiento, ¿debe cubrir la unidad de potencia y el remolque en funciona-miento en ese momento?
Lineamientos: No. El DVIR deberá cubrir la unidad de potencia en funcionamiento en ese momento. El remolque identificado en el informe puede ser el que se acarreó en el viaje anterior.
Pregunta 14: En caso de que no se haya preparado el DVIR o de que no se lo pueda ubicar, ¿es admisible, según §396.11, que un conductor prepare un DVIR en base a una inspección previa al viaje y a un viaje corto de un vehículo automotor?
Lineamientos: Sí. El §396.11 de las FMCSR obliga a las empresas de autotransporte a solicitar a sus con-ductores que preparen y presenten el DVIR. Si, en cir-cunstancias inusuales, no se preparó el DVIR o no es posible ubicarlo, la empresa de autotransporte puede ordenar se haga una prueba en la vía pública y una inspección para la seguridad del funcionamiento y que se prepare el DVIR.
Pregunta 15: ¿Se permite el uso del reverso del reg-istro del estado de servicio (registro diario) como DVIR?
Lineamientos: Sí, sin embargo se debe cumplir con los requisitos de retención de §396.11 y §395.8
Pregunta 16: ¿El §396.11 exige que se identifiquen en un DVIR las partes específicas y los accesorios que se inspeccionaron?
Lineamientos: No.

Pregunta 17: ¿Se acepta la inspección previa o pos-terior de Ontario como DVIR, según el §396.11?
Lineamientos: Si, siempre y cuando el informe del viaje anterior se encuentre a bordo del automotor en circulación y, se haya ingresado todos los datos exigidos por §396.11 y 396.13 en los informes.
Pregunta 18: ¿Dónde se deben conservar los DVIRs?
Lineamientos: Dado que el §396.11 no es específico, los DVIRs se pueden guardar en la sede social de la empresa de autotransporte o en el lugr donde se aloja o guarda un vehículo.
Pregunta 19: ¿Quién es responsable de retener los DVIR para los vehículos alquilados, incluyendo aquel-los de los propietarios- operadores?
Lineamientos: La empresa de autotransporte es responsable de retener la copia original de cada DVIR y la certificación de las reparaciones durante, por lo menos, 3 meses a partir de la fecha en que se preparó el informe.
Pregunta 20: ¿Se acepta un DVIR de días múltiples según, §396.11 y 396.13?
Lineamientos: Sí, siempre y cuando toda la infor-mación y las certificaciones exigidas por §§396.11 y 396.13 se encuentren presentes en el informe.
Pregunta 21: Una empresa de autotransporte que utiliza, únicamente, una combinación de tractor remolque, ¿necesita un DVIR?
Lineamientos: No. Una combinación de tractor remolque completo/ semi completo se considera un vehículo automotor. Sin embargo, la empresa de autotransporte que utilice un único camión tractor y múltiples semi remolques, que no se pueden utilizar como una unidad en combinación, deberá preparar DVIR.
Pregunta 22: ¿Es obligatorio para las empresas de autotransporte retener la "copia legible" del último informe de inspección del vehículo (al que se hace refer-encia en §396.11(c)(3)) que se realiza en la unidad de potencia?
Lineamientos: No El requisito de retención de informes se refiere, únicamente, a la copia original que retiene la empresa de autotransporte.
Pregunta 23: El requisito de retención de informes de §396.11(c) (2) ¿se aplica a todos los DVIR o, única-mente, a aquellos informes en que se detectaron des-perfectos o fallas?
Lineamientos: El requisito de retención de informes se aplica a todos los DVIR.
Pregunta 24: ¿De qué forma se aplicarán los requi-sitos del DVIR a un conductor que trabaja dos o más turnos en un solo día calendario?
Lineamientos: El Art. 396.11(a) exige que todo con-ductor prepare un DVIR al final de cada día de trabajo sobre cada vehículo que se utilizó. El conductor que cir-cula en dos o más vehículos en un período de 24 horas debe preparar un DVIR al final del trayecto de servicio de cada vehículo.
Pregunta 25: El Art. 396.11 exige que el conductor prepare un informe escrito al final de cada día de tra-bajo sobre cada vehículo que se utilizó ese día. ¿Este artículo exige una "inspección posterior al viaje" del tipo descripto en §396.15?
Lineamientos: No. Sin embargo, el informe escrito deberá incluir todos los desperfectos en las piezas y accesorios enumerados en §396.11(a), descubiertas por el conductor o informadas al mismo durante ese día.
Pregunta 26: ¿Es necesario que el funcionario de la empresa de autotransporte o representante que certi-fica la corrección de los desperfectos o fallas o que certi-fica que la corrección era innecesaria, sea un mecánico o que tenga entrenamiento relacionado con el manten-imiento de vehículos automotores comerciales?
Lineamientos: No. El Art. 396.11 no establece califi-caciones mínimas para los funcionarios de la empresa de autotransporte o para los representantes que certifi-can la corrección de desperfectos o fallas en los DVIR. A excepción de las personas que realizan la inspección periódica o anual (§396.19) y, de los empleados de la empresa de autotransporte responsables de garantizar el correcto cumplimiento de la inspección, reparación y mantenimiento de los frenos (§396.25), el Cap. 396 de las FMCSR no establece calificaciones mínimas para el personal de mantenimiento. Por lo tanto, las empresas de autotransporte podrán tener DVIR certificados por funcionarios de la empresa o, por representantes, sin experiencia en la reparación o mantenimiento de auto-motores comerciales.

§396.13 Inspección de conductores

Pregunta 1: Si un DVIR no indica que se repararon ciertos desperfectos y, la empresa de autotransporte no certificó por escrito, que esas reparaciones se consider-aban innecesarias, ¿puede negarse el conductor a circu-lar con el vehículo?
Lineamientos: Se prohíbe al conductor utilizar el automotor si la empresa de autotransporte no realiza esa inspección. La utilización del vehículo por el con-ductor implicará para sí y para la empresa de autotransporte, infringir las disposiciones del Art. §396.11(c) y, ambos estarán sujetos a las sanciones cor-respondientes. Sin embargo, el conductor podrá firmar la certificación de las reparaciones como representante de la empresa de autotransporte si considera que se realizaron las reparaciones.
Pregunta 2: Al final de cada día de trabajo y luego de completar el DVIR exigido ¿qué debe hacer el con-ductor con la copia del DVIR previo confeccionado sobre la unidad de potencia?
Lineamientos: No existe requisito de que el conduc-tor entregue copia de ese DVIR anterior a la empresa de autotransporte ni de retención para la empresa de autotransporte.

§396.17 Inspección Periódica

Pregunta 1: Algunos de los vehículos de la empresa de autotransporte se encuentran registrados en un Estado con un programa de inspección obligatoria, cuya eficacia, según se determinó, es similar al programa federal de inspección periódica sin embargo, esos vehículos no se utilizan en ese Estado. ¿Es obligatorio que la empresa de autotransporte garantice las inspec-ciones a esos vehículos, según el programa de ese Estado, a fin de cumplir con los requisitos federales de inspección periódica?
Lineamientos: Si el Estado exige que se realicen inspecciones a todos los vehículos registrados en el Estado, por medio de su programa obligatorio, la empresa de autotransporte deberá sujetarse al pro-grama del Estado a fin de cumplir con los requisitos federales. Sin embargo, si el programa de inspección del Estado incluye una excepción o exención para vehículos que se encuentran registrados en ese Estado sin embargo, con domicilio fuera del Estado, la empresa de autotransporte podrá cumplir con los requisitos fed-erales por medio de una auto- inspección, una inspec-ción de un tercero, una inspección de un CVSA, o una inspección periódica que se realiza en cualquier Estado con un programa que, la FHWA determina si es compa-rable o tan efectivo como los requisitos del Cap. 396.
Pregunta 2: ¿Es posible que la fecha límite para la próxima inspección cumpla con los requisitos de la fecha de inspección en la calcomanía o etiqueta adhe-siva?
Lineamientos: No. La norma exige que la fecha de inspección se incluya en el informe y en la calcomanía o etiqueta adhesiva. Esta fecha puede consistir en un

mes y un año.
Pregunta 3: ¿Cada vehículo de una combinación debe portar documentación individual de inspecciones periódicas?
Lineamientos: Si, a menos que un único documento, claramente, identifique a todos los vehículos de la com-binación de CMV.
Pregunta 4: ¿Es obligatorio colocar la etiqueta autoadhesiva en algún lugar específico del vehículo?
Lineamientos: No. La norma no especifica la ubi-cación de la etiqueta autoadhesiva, calcomanía u otra forma de documentación. Es responsabilidad del con-ductor producir la documentación cuando se le solicite. Por lo tanto, el conductor debe conocer la ubicación de la etiqueta autoadhesiva y garantizar que toda la infor-mación en la misma sea legible y actual. Asimismo, el conductor deberá poder producir el informe de inspec-ción, en caso de que se utilice esa forma de document-ación.
Pregunta 5: ¿Debe realizarse una inspección periódica al nuevo equipamiento, según el §396.17?
Lineamientos: Sí, sin embargo un comerciante que cumple con los requisitos de inspección puede facilitar la documentación para la inspección periódica inicial.
Pregunta 6: ¿Se aplican los requisitos Federales de Inspección periódica a los remolques del Gobierno de los EE.UU. utilizados por empresas de autotransporte que participan del comercio interestatal?
Lineamientos: Sí. El transporte no lo realiza una entidad gubernamental sino una empresa de autotransporte de alquiler del comercio interestatal.
Pregunta 7: ¿Cumple con los requisitos de inspec-ción periódica un CMV equipado con neumáticos mar-cados con la leyenda “Prohibido su uso en autopistas”?
Lineamientos: No. El Apéndice G del subtítulo B — Estándares Mínimos de Inspección Periódica, indica que los neumáticos así rotulados tienen un defecto o falla que impedirá que un vehículo apruebe la inspec-ción.
Pregunta 8: ¿Está sujeto a inspección en la vía pública por parte de inspectores estatales o federales un CMV que tiene una calcomanía de una inspección periódica u otra prueba de que se realizó una inspec-ción periódica en los últimos 12 meses?
Lineamientos: Sí. La prueba de una inspección periódica válida, evita únicamente una citación por infracción del §396.17
Pregunta 9: ¿Es obligatorio que un Estado acepte el programa de inspección periódica de otro Estado que tiene un programa de inspección periódica que cumple con los estándares mínimos de la FHWA, tal como figu-ran en el apéndice G de las FMCSR?
Lineamientos: Sí. El Art. 210 de la MCSA (según se especifica en 49 Cód. de EE.UU. 31142) establece el principio de que todos los demás Estados deben recono-cer las inspecciones del Estado que cumplen con los cri-terios aprobados por el gobierno federal.
Pregunta 10: ¿Cumplen con los estándares de inspección periódica de la FHWA los vehículos a los que se les realizó una inspección según el programa de inspección periódica canadiense?
Lineamientos: Sí. La FHWA determinó que los pro-gramas de inspección de todas las provincias cana-dienses cumplen o exceden los requisitos Federales de un programa de inspección periódica.
Pregunta 11: ¿Se debe utilizar un formulario espe-cífico para registrar las inspecciones periódicas que exige el §396.17?
Lineamientos: No. El Art. 396.21 no indica ningún formulario, calcomanía o etiqueta autoadhesiva deter-minados sin embargo, especifica la información que debe estar presente en estos documentos.
Pregunta 12: ¿Puede un inspector certificar que un CMV cumple con los estándares de inspección periódica del §396.17 si no puede ver todos los componentes a inspeccionar conforme al apéndice G?
Lineamientos: No. La colocación de la calcomanía o etiqueta autoadhesiva o, la confección de un informe como prueba de inspección indica el cumplimiento de todos los requisitos del apéndice G del Cap. 396.
Pregunta 13: Si se agrega un contenedor inter-modal a un chasis en el momento de una inspección periódica, ¿se debe realizar, asimismo, la inspección al contenedor a fin de cumplir con los requisitos de inspección del §396.17?
Lineamientos: Sí. La carga segura es una de las áreas de inspección que abarca el apéndice G. Si se carga el chasis en el momento de la inspección, el método de sujeción del contenedor al chasis deberá fig-urar en la inspección. Si bien los dispositivos de sujeción integral, tales como las cerraduras de giro, no figuran en el apéndice G, el funcionamiento de estos dispositivos deberá incluirse en la inspección, sin extraer el contenedor.
Pregunta 14: ¿Es aceptable que la prueba de inspecciones periódicas se escriba en español?
Lineamientos: Sí. No existe requisito según el §396.17 o, el apéndice G del subtítulo B que establezca que la prueba de las inspecciones periódicas debe estar escrita en inglés.

§396.19 Calificaciones de los inspectores

Pregunta 1: ¿Puede una entidad que no sea la empresa de autotransporte conservar las pruebas de las aptitudes de los inspectores exigidas por el §396.19(b)?
Lineamientos: Sí. En aquellos casos en que la inspec-ción la realiza un taller comercial o establecimiento similar o, una empresa de alquiler, la empresa de autotransporte puede autorizar al taller comercial o a la empresa de alquiler a guardar una copia de las califi-caciones del inspector en nombre de la empresa de autotransporte. Sin embargo, la empresa de autotrans-porte deberá obtener copias de las pruebas de las califi-caciones del inspector, a pedido de funcionarios federales, estatales o locales. Si, por alguna razón determinada la empresa de autotransporte no puede obtener esta información de un tercero, se la citará por falta de cumplimiento del §396.19.
Pregunta 2: ¿Existe alguna forma o formato especí-fico que se deba utilizar para garantizar que los inspec-tores se encuentran calificados, de acuerdo con el §396.19?
Lineamientos: No. El Art. 396.19(b) estipula que la empresa de autotransporte deberá retener las pruebas que cumplan con los estándares, sin especificar una forma determinada.

§396.21 Requisitos de inspecciones periódicas del mantenimiento de registros

Pregunta 1: ¿A qué requisitos de mantenimiento de registros, según el §396.21 se encuentra sujeta una empresa de autotransporte cuando utiliza un programa de inspección del Estado aprobado por la FHWA?
Lineamientos: La empresa de autotransporte debe cumplir con los requisitos de mantenimiento de regis-tros del Estado. Los requisitos que se especifican en §396.21(a) y (b) se aplican, únicamente, en aquellos casos en que la empresa de autotransporte realiza una auto-inspección de sus CMV o, tiene un representante que realiza la inspección periódica.

§396.23 Equivalente a una inspección periódica

Pregunta 1: Una Inspección Nivel I o V de CVSA ¿es un "programa de inspección en la vía pública * * *del Estado" a través del cual la empresa de autotransporte puede cumplir con los requisitos de inspección periódica del §396.17? Si es así, ¿qué tipo de pruebas de inspección se requieren?
Lineamientos: Una inspección Nivel I o V de CVSA equivale a los requisitos federales de inspección periódica. Por lo tanto, el CMV que aprueba esa inspección cumplió con el §396.17, a menos que, el vehículo se encuentre sujeto a un programa obligatorio de inspec-ción del Estado que según la FHWA es comparable a los requisitos Federales [§396.23(b)(1)], o tiene su misma eficacia. La calcomanía de CVSA en el vehículo comercial o, la copia del informe de las inspecciones Nivel I o Nivel V que se conservan en el vehículo, con-stituyen pruebas suficientes de inspección.

§396.25 Calificaciones de los inspectores de frenos

Pregunta 1: Un CDL con una anotación por infrac-ción con frenos neumáticos, ¿califica a una persona como inspector de frenos, según el §396.25?
Lineamientos: No.
Pregunta 2: ¿Puede un conductor sin la experiencia necesaria realizar el ajuste bajo las indicaciones que un inspector calificado le dicta por teléfono?
Lineamientos: Sí. Un conductor puede realizar ajustes de frenos en una inspección en la vía pública, siempre y cuando, se realicen con la supervisión de un ajustador de frenos calificado y, la empresa de autotransporte se encuentre dispuesta a asumir la responsabilidad por el ajuste adecuado.
Pregunta 3: ¿Puede un conductor u otro empleado de la empresa de autotransporte estar calificado como inspector de frenos, según §396.25, por la experiencia o capacitación en el ajuste de frenos sin estar calificado para realizar otras tareas en relación con los frenos, tales como la reparación o reemplazo de los compo-nentes del freno?
Lineamientos: Sí. Un conductor puede estar califi-cado por la empresa de autotransporte para realizar una cantidad limitada de tareas en relación con el sistema de frenos, por ej., realizar la inspección o ajuste de los frenos del vehículo sin embargo, no repararlos.
Pregunta 4: ¿Debe el mecánico empleado de una compañía de alquiler que sólo trabaja con CMV, que la compañía de alquiler le alquila a otras empresas de autotransporte, cumplir con los requisitos de certifi-cación del inspector?
Lineamientos: No. No es obligatorio que el mecánico cumpla con los requisitos de certificación de §396.25(d), dado que no lo emplea la empresa de autotransporte.

Capítulo 397 — Transporte de materiales peligrosos; normas de conducción y estacionamiento

Interpretación de artículos

397.1 Aplicación de las normas de este capítulo.
397.5 Atención y supervisión de vehículos automotores
397.7 Estacionamiento
397.9 Rutas
397.13 Cigarrillo
§397.1 Aplicación de las normas de este capítulo.

Pregunta 1: ¿Quién se encuentra sujeto al Cap. 397?
Lineamientos: El Cap. 397 se aplica a las empresas de autotransporte que transportan materiales peligro-sos (HM) en el comercio interestatal en tipos y cantidades que exigen marcas o señales según lo especificado en 49 CRF 177.823. Los requisitos del Cap. 397 en materia de rutas establecen lineamientos que los organismos de rutas de los Estados o tribus aborí-genes deben emplear al designar y/ o restringir rutas para el transporte de HM. Las empresas de autotransporte que transportan HM en el comercio interestatal o intraestatal, deben cumplir con las designaciones y restricciones que establecen los organismos de rutas.
Pregunta 2: ¿El transporte interestatal de amoníaco anhidro, en tanques protectores se encuentra sujeto al Cap. 397?
Lineamientos: Los requisitos del Cap. 397 no se apli-can a la aplicación directa de amoníaco a los campos desde un tanque protector. Sin embargo, el Cap. 397 se aplica al transporte de tanques protectores en autopis-tas públicas, cuando lo realizan empresas de autotrans-porte interestatales.

§397.5 Atención y supervisión de vehículos auto-motores

Pregunta 1: ¿Qué define una "autopista pública" o "berma" de una autopista pública, a fin de determinar las infracciones, según §397.5(c)?
Lineamientos: Los planos aplicables de diseño de ingeniería/ autopistas.
Pregunta 2: Un conductor de un automotor que transporta HM, que no sean los de la División 1.1, 1.2, ó 1.3 (Clase A o B) explosivos, ¿debe mantener siempre una visual sin obstáculos y estar dentro de los 30 m (100 pies) de ese vehículo?
Lineamientos: No. Si el vehículo no se encuentra en un una calle o autopista pública o en la berma de una autopista pública, no es necesario que el vehículo se encuentre dentro de los 30 m (100 pies) de la visual sin obstáculos del conductor, a menos que, contenga mate-riales de la División 1.1, 1.2, ó 1.3 (Clase A o B).
Pregunta 3: ¿Puede una empresa de autotransporte considerar a los operadores de las paradas para carga de combustible como "representantes calificados" a los fines de los requisitos del §397.5 sobre atención y supervisión?
Lineamientos: Sí. Sin embargo, el operador de la parada para carga de combustible debe poder desem-peñar las funciones requeridas.
Pregunta 4: ¿Quién determina qué es un "lugar seg-uro"?
Lineamientos: La selección de lugares seguros es una decisión de las "autoridades gubernamentales com-petentes" que tienen jurisdicción sobre el área. La definición que se encuentra en §397.5(d)(3) ha sido intencionalmente, desprovista de lineamientos o crite-rios específicos. Una parada de camiones puede consid-erarse un lugar seguro, en caso de que así lo designen las autoridades gubernamentales locales o del Estado.
Pregunta 5: El Art. 397.5(d)(3) describe un lugar seguro como "* * * un área, específicamente aprobada por escrito por las autoridades locales, del Estado o

Federales, para estacionar vehículos sin atención y, que contienen materiales de la División 1.1, 1.2, ó 1.3" ¿Existen lineamientos para establecer criterios de aprobación de lugares seguros? ¿Existe una lista nacio-nal de lugares seguros aprobados, disponible para el público?
Lineamientos: La FHWA considera que el concepto de lugar seguro se está haciendo cada vez más obsoleto debido a alternativas, fácilmente disponibles para brin-dar "atención en todo momento" a los vehículos carga-dos con explosivos. La FHWA conoce dos documentos que se pueden utilizar como recursos para establecer criterios de aprobación de lugares seguros. El primer documento *Recomendaciones de Procedimientos de Construcción y Mantenimiento para los Lineamientos Federales Propuestos sobre Lugares Seguros para Vehículos que Transportan Explosivos* Clase A o Clase B (1985) contiene los lineamientos sobre diseño, con-strucción y mantenimiento. El segundo documento, *Criterios Nacionales Recomendados pare el Establec-imiento y Funcionamiento de Lugares Seguros* (1990) contiene los criterios nacionales uniformes recomenda-dos para la aprobación de lugares seguros y un inven-tario de todos los lugares seguros aprobados por el Estado, que existen en el momento del informe. Estos dos documentos se pueden utilizar como recurso para establecer lineamientos para el diseño y construcción de lugares seguros o, como documentos fuente para encontrar otros materiales que puedan utilizarse con el mismo fin. Estos dos documentos se encuentran dis-ponibles para el público a través del Ministerio de Com-ercio de los EE.UU., Servicio Nacional de Información Técnica (NTIS), Springfield, Virginia 22161 (teléfono: (703) 487-4650). La base de datos de publicaciones del NTIS se puede encontrar asimismo, en el sitio de Inter-net en: http: //www. fedworld. gov/ntis.
Pregunta 6: ¿Se pueden utilizar monitores de video para cumplir con los requisitos de atención de §397.5?
Lineamientos: El objetivo del requisito de atención es garantizar que se atiendan los vehículos que con-tienen materiales peligrosos en todo momento y, que en caso de una emergencia que involucre al vehículo auto-motor, el encargado de la atención pueda responder en forma inmediata. El uso de monitores de video puede cumplir con los requisitos de atención del §397.5, siem-pre y cuando los monitores se encuentren en funciona-miento y haya alguien que los maneje en forma permanente, el responsable de la atención se encuentre dentro de los 30,48 metros (100 pies) del vehículo esta-cionado con una visual sin obstáculos y, que pueda acudir al vehículo inmediatamente, desde la ubicación de monitoreo.

§397.7 Estacionamiento

Pregunta 1: ¿Cuándo se considera que un vehículo se encuentra "estacionado"?
Lineamientos: A los fines del Cap. 397, "estacionado" significa que el vehículo se encuentra detenido para un fin distinto de la función de conducción, (por ej., carga de combustible, comida, carga, descarga).
Pregunta 2: ¿Qué elementos constituyen el "cono-cimiento y consentimiento de la persona a cargo", tal como se utiliza en §397.7(a) (2)?
Lineamientos: Para cumplir con el requisito de "conocimiento y consentimiento", se debe dar a la per-sona a cargo, la información real de "la naturaleza de los materiales peligrosos que contiene el vehículo" y, esa persona deberá estar de acuerdo en otorgar per-miso para estacionar el vehículo en la propiedad bajo su control.
Pregunta 3: ¿Quedan eximidos la empresa de autotransporte o el conductor de los requisitos del §397.7(a) (3) si se notifica a la persona a cargo de la propiedad privada sobre los materiales explosivos HM que contiene el vehículo?
Lineamientos: No. Un vehículo que transporta explo-sivos de la División 1.1, 1.2, ó 1.3 (Clase A o B) deberá cumplir con el requisito de separación de 91,44 metros, independientemente de toda notificación a cualquier persona.
Pregunta 4: ¿Qué significa el término "períodos breves cuando las necesidades de funcionamiento lo requieren * * *" en el §397.7(a) (3)?
Lineamientos: Los períodos breves de tiempo dependen de las "necesidades de operación" en cuestión. Las disposiciones de §397.7(a) (3) no permiten el estacionamiento de un vehículo que contenga materi-ales de la División 1.1, 1.2, ó 1.3 (Clase A o B) a una distancia menor de 90 m (300 pies) de edificios, vivien-das etc, por un período de hasta una hora para que el conductor se alimente. El estacionamiento en instala-ciones de combustible a fin de cargar combustible o, en la terminal de la empresa de autotransporte se consid-erarán necesidades de funcionamiento.
Pregunta 5: ¿Se puede designar un lugar seguro dentro de los 90 m (300 pies) de un área en donde es probable que edificios y otras estructuras se encuen-tren ocupadas por una gran cantidad de personas?
Lineamientos: La selección y designación de lugares seguros es una decisión de las "autoridades guberna-mentales competentes" que tienen jurisdicción sobre el área.
Pregunta 6: Si un vehículo transporta explosivos de la División 1.1, 1.2, ó 1.3 (Clase A o B) y se encuentra estacionado en un lugar seguro, ¿debe cumplir con los requisitos de estacionamiento de §397.7?
Lineamientos: Sí. Los lugares seguros, como se describen en §397.5, se relacionan con los requisitos de atención y supervisión. Las restricciones de estaciona-miento de §397.7 se siguen aplicando.
Pregunta 7: ¿Puede un conductor que transporta materiales de la División 1.1, 1.2 ó 1.3 (Clase A o B) estacionar dentro de los 30 m (100 pies) de un establec-imiento de comidas para cumplir con los requisitos de atención y supervisión?
Lineamientos: No, porque resultaría en la infracción del §397.7(a) (3).

§397.9 Rutas

Pregunta 1: ¿Puede un automotor que contiene HM usar vía rápidas o autopistas principales para realizar entregas dentro de un área poblada?
Lineamientos: Sí salvo específica prohibición en con-trario de las autoridades del Estado o locales. En muchos casos una ruta más tortuosa puede presentar mayores peligros debido a una mayor exposición. Sin embargo, en aquellas situaciones en que un vehículo atraviesa un área poblada o congestionada se consider-ará que un camino periférico u otra autopista de cir-cunvalación es la ruta adecuada, independientemente de la carga económica adicional.

§397.13 Cigarrillo

Pregunta 1: ¿Puede un conductor de un CMV que transporta HM, enumerado en el §397.13, fumar mien-tras se encuentra en los controles o en la litera del vehículo?
Lineamientos: No. Queda absolutamente prohibido fumar o, llevar materiales para fumar encendidos, en todo momento, si se encuentran dentro de los 7,5 m (25 pies) de ese vehículo. La expresión "en todo momento" incluye todo el tiempo dentro de la cabina, sobre la lit-era, etc.

Capítulo 399 — Estándares de seguridad y salud de los empleados

Interpretación de artículos
399.207 Requisitos de acceso de camiones y camiones tractor

§399.207 Requisitos de acceso de camiones y cam-iones tractor

Pregunta 1: Si un camión COE de perfil alto o un camión tractor está equipado con un asiento en el lugar del pasajero ¿deben existir escalones o barandas para toda persona que suba o baje de ese lado del vehículo?
Lineamientos: Si, todos los camiones COE de perfil alto y los camiones tractor deben estar equipados, de cada lado del vehículo donde se encuentre un asiento, con un número suficiente de escalones y barandas para cumplir con los requisitos del §399.207(a).
Pregunta 2: ¿Qué quiere decir la norma de acomo-dación del pie cuando establece: "El escalón no necesita mantener el disco inactivo"?
Lineamientos: La nota, según el §399.207(b) (4) establece que el disco al que se refiere es un dispositivo de medición. El escalón o travesaño no necesita estar configurado como para evitar que el disco de medición se caiga del escalón o travesaño.
Pregunta 3: En el §399.207(b) (4), la Ilustración III ¿qué sugiere el área no sombreada dentro del disco?
Lineamientos: El área no sombreada ilustra la altura del espacio abierto necesaria para que el conduc-tor inserte su pie.
Pregunta 4: ¿Puede ser un travesaño el escalón? En caso de que así sea, ¿qué diámetro mínimo debe tener el travesaño?
Lineamientos: Si, el escalón puede ser un travesaño. No existe requisito mínimo para el diámetro del trave-saño de un escalón. Sin embargo, debe cumplir con los requisitos de desempeño del §399.207(b) (5).

Criterios de Consultas Médicas

Art. 391.41(b)(1) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si: No perdió un pie, pierna, mano o brazo o, si se le otorgó un certificado de Evaluación de Desempeño de Aptitudes (SPE), de acuerdo con el Art. 391.49.
En caso de pérdida de un pie, pierna, mano o brazo, la persona que cuenta con otro tipo de calificaciones según las Reglamentaciones Federales de Seguridad para las Empresas de Autotransporte (FMCSR) deberá postularse para un certificado de Evaluación de Desempeño de Aptitudes (SPE). El Director del Estado tomará la determinación final sobre si el defecto inter-ferirá en la habilidad del conductor para controlar y para conducir con seguridad, un vehículo automotor.
Con el avance de la tecnología, se desarrollaron mod-ificaciones en aparatos y equipos médicos para compen-sar ciertas discapacidades. La Evaluación de Desempeño de Aptitudes (SPE) (antiguamente el pro-grama de excepciones de las restricciones por pérdida de extremidades) se diseñó para permitir que personas que perdieron una mano, pie, o extremidad califiquen según las FMCSR, por medio del uso de prótesis o mod-ificaciones en los equipos que les permiten operar, en forma segura, un automotor comercial. Dado que no existen aparatos médicos equivalentes a la extremidad original del organismo, aún existen ciertos riesgos, y por lo tanto, es posible incluir restricciones en certifica-dos SPE individuales, cuando un Director de la FMCSA de un Estado determina que son necesarias para man-tener la coherencia con la seguridad y el interés público.
Si, a pesar de ello, el conductor se encuentra califi-cado desde el punto de vista médico {§391.41(b)(3) hasta (13)}, el médico examinador puede incluir la declaración "no apto salvo que se encuentre acom-pañado por un certificado SPE" en el certificado médico emitido según el §391.43(g).
Si se realiza una solicitud conjunta, la carta de solic-itud deberá entregarse al Director del Estado en el cen-tro de servicio en donde se encuentra la sede principal de los negocios de la empresa de autotransporte. Si se presenta una solicitud SPE unilateral, esa solicitud deberá presentarse al Director del Estado en el centro de servicio en donde el conductor tiene su domicilio legal. Las direcciones de estos centros de servicios se encuentran en el Art. 390.27 de las FMCSR.

Art. 391.41(b)(2) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor comercial si no tiene los siguientes problemas: (i) Una mano o dedo que impida la prensión o el agarre con fuerza; *o* (ii) un brazo, pie o pierna que interfiera con la habil-idad para desempeñar tareas habituales en relación con el funcionamiento de un automotor comercial; *o* (iii) cualquier otro defecto en las extremidades o limitación significativo que interfiera con la habilidad para desempeñar tareas habituales en relación con el funcio-namiento de un automotor comercial; *o* (iv) se le emitió un certificado de Evaluación de Desempeño de Apti-tudes (SPE), de acuerdo con el Art. 391.49.
Si el médico examinador determina que un impedi-mento (por ej., la amputación parcial de la mano o dedo o, parálisis) *de alguna manera* interfiere con la habil-idad del conductor para desempeñar las tareas habitu-ales relativas al funcionamiento de un automotor comercial, en ese caso, el conductor queda sujeto al pro-grama de certificación de SPE según, 391.49. Si, a pesar de ello, el conductor se encuentra clínicamente apto {§391.41(b) (3) hasta (13) }, el médico examinador puede agregar en el certificado médico emitido según, §391.43(g) la declaración "clínicamente no apto a menos que se acompañe un certificado SPE."
El conductor y la empresa de autotransporte se encuentran sujetos a la sanción correspondiente en caso de que el conductor conduzca un automotor en el comercio interestatal sin un certificado SPE al día para su problema físico.
Si se realiza una solicitud SPE conjunta, la misma debe entregarse a la Autoridad Estatal en el centro de servicio que corresponda al domicilio de la sede social de la empresa de autotransporte. Si se presenta una solicitud SPE unilateral, esa solicitud debe entregarse al Director del Estado en el centro de servicio corre-spondiente al domicilio legal del conductor. Las direc-ciones de los centros de servicios se encuentran el el Art. 390.27 de las Reglamentaciones Federales de Seg-uridad para las Empresas de Autotransporte.

Art. 391.41(b)(3) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si la misma: No tiene antecedentes médicos o diagnóstico clínico de diabetes mellitus que actualmente requiera insulina para control.
No existe disposición en las Reglamentaciones Fed-erales de Seguridad para las Empresas de Autotrans-porte (FMCSR) para una exención de los requisitos físicos mínimos para el caso de personas con diabetes insulino- dependiente. Diabetes mellitus es una enfer-medad que, en ciertas ocasiones, puede provocar pér-dida de la conciencia o de la orientación espacio-temporal. Las personas que necesitan insulina para control tienen condiciones que pueden salirse de con-trol por el uso de demasiada o muy poca insulina, o la ingesta de alimentos no compatibles con la dosis de insulina. Puede producirse una incapacidad a partir de los síntomas por reacciones híper-o hipoglucémicas (somnolencia, semi-conciencia, coma diabético o shock insulínico). La administración de insulina es en sí misma, un proceso complicado que requiere insulina, una jeringa, una aguja, alcohol, una compresa y una técnica estéril. Los factores relacionados con recorridos largos en vehículos automotores comerciales tales, como fatiga, falta de sueño, mala alimentación, condi-ciones emocionales, estrés y enfermedades concomi-tantes, agravan el problema diabético. Debido a los riesgos mencionados, la FMCSA sostiene con funda-mentos que una persona diabética que usa insulina para control no cumple con los requisitos físicos míni-mos de las FMCSR.
Las drogas hipoglucemiantes de administración oral se prescriben, en ciertas ocasiones, para personas diabéticas como estimulantes de la producción natural de insulina del organismo. Si es posible controlar la enfermedad por medio del uso de los medicamentos orales y la dieta, en ese caso, una persona puede

resultar apta según la presente norma.

Art. 391.41(b)(4) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si esa persona: no tiene diagnóstico clínico reciente de infarto de miocardio, angina pectoris, insuficiencia coronaria, trombosis u otra enfermedad cardiovascular cuya var-iedad conocida se encuentre acompañada de síncope, disnea, colapso o fallo cardíaco congestivo.

La expresión "no tiene diagnóstico clínico actual de . . . " se utiliza específicamente para incluir (1) una condición cardiovascular actual; y/o (2) una condición cardiovascular que no se estabilizó por completo, inde-pendientemente del límite de tiempo. La expresión "se sabe que va acompañado de" se define para incluir un diagnóstico de enfermedad cardiovascular que (1) va acompañada de síntomas de síncope, disnea, colapso o fallo cardiaco congestivo; y/o que (2) es probable que cause síncope, disnea, colapso o fallo cardiaco conges-tivo.

El objetivo de las FMCSR es que un conductor que tiene una enfermedad cardiovascular actual, que va acompañada de y/o es probable que cause síntomas de síncope, disnea, colapso o fallo cardiaco congestivo, resulte inhabilitado para conducir. La decisión subje-tiva de si la naturaleza y gravedad de la condición de la persona pueden causar síntomas de insuficiencia car-diovascular, deberá tomarse en base al caso individual y, la calificación queda a cargo del examinador médico y de la empresa de autotransporte. En aquellos casos donde existe una insuficiencia cardiovascular (infarto de miocardio, trombosis, etc.) se sugiere, antes de la certificación de un conductor que éste/a realice un ECG normal sin esfuerzo y uno con esfuerzo, que no tenga complicaciones residuales ni limitaciones físicas y que no se encuentre tomando medicamentos que puedan interferir en una conducción segura.

Una cirugía de bypass de una arteria coronaria y la implantación de un marcapasos son procedimientos de rehabilitación y, por lo tanto, no constituyen una falta de calificación. Sin embargo, la determinación final debe fundamentarse en la evaluación funcional. El receptor de un marcapasos debe tratarse en un centro especializado en este campo.

El Coumadin es un tratamiento médico que puede mejorar la salud y seguridad del conductor y, su uso, no debería, inhabilitar clínicamente a un conductor comer-cial.

Art. 391.41(b)(5) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si esa persona: No tiene antecedentes médicos ni diagnóstico clínico de disfunción respiratoria que pueda interferir en su capacidad para controlar y conducir un automo-tor comercial en forma segura.

Para un funcionamiento adecuado, las células del organismo requieren un suministro continuo de oxí-geno y una eliminación de dióxido de carbono. El buen funcionamiento del sistema respiratorio garantiza este adecuado intercambio gaseoso. Una interrupción en la respiración durante más de unos pocos minutos causará un daño cerebral irreversible y, en última instancia, la muerte.

Dado que un conductor debe estar alerta en todo momento, todo cambio en su estado mental es opuesto a la seguridad de la autopista. Aún el mínimo problema en la función respiratoria, en condiciones de emergen-cia (cuando se necesita mayor suministro de oxígeno para el desempeño) puede ser perjudicial para una con-ducción segura.

Existen muchas condiciones que interfieren en el intercambio de oxígeno y pueden causar incapacidad, incluyendo, enfisema, asma crónica, carcinoma, tuber-culosis, bronquitis crónica y apnea del sueño. Si el examinador médico detecta una disfunción respirato-ria, que de algún modo, puede interferir en la capacidad del conductor para controlar y conducir el automotor en forma segura, se debe derivar al conduc-tor a un especialista para una evaluación más precisa y tratamiento. Una vez que el conductor haya cumplido con los requisitos físicos mínimos de las FMCSR, el cer-tificado podrá ser emitido.

La terapia anticoagulante para trombosis venosa profunda y/o tromboembolia pulmonar no constituye una inhabilitación, una vez que se llegó a la dosis óptima, siempre que los exámenes venosos de las extremidades inferiores sean normales y el médico tra-tante dé una recomendación favorable.

Art. 391.41(b)(6) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si: No tiene diagnóstico clínico reciente de alta presión san-guínea que pueda interferir con su capacidad para con-ducir un automotor comercial en forma segura.

Es poco probable que la hipertensión sola cause colapso repentino, sin embargo, la probabilidad aumenta cuando existe daño en el órgano blanco, espe-cialmente cuando se está en presencia de una enfer-medad cerebrovascular. Los criterios reglamentarios se basan en las recomendaciones de la Conferencia Cardi-aca de la FMCSA, que utilizó el informe de la Comisión Conjunta Nacional sobre Detección, Evaluación y Tratamiento de la Hipertensión de 1984.

Hipertensión leve: se considera una presión san-guínea inicial de 161-180 sistólico y/ó 91-104 diastólico

1. Se le otorga al conductor un período de 3 meses para reducir la presión sanguínea a menos de, o igual a 160/ 90; el examinador médico debería establecer en el certificado médico que es válido, únicamente, por ese período de 3 meses.
2. Si en algún momento durante o al final del período de 3 meses la presión sanguínea es infe-rior o igual a 160/90, es posible emitir un certifi-cado médico por un período de 1 año. Sin embargo, la presión sanguínea debe confirmar el control de la presión sanguínea en el tercer mes de este período de un año.
3. En adelante, se debe certificar *a la persona en forma anual*.

Hipertensión moderada a severa: se considera una presión sanguínea inicial superior a 180 sistólica y/ o superior a 104 diastólica.

1. El conductor no deberá estar habilitado, ni siquiera en forma temporaria, hasta tanto la presión sanguínea no se reduzca a menos de 181/ 105.
2. Una vez que la presión sanguínea de la persona se encuentre por debajo de 181 y/ó 105 se le puede emitir al conductor *un* un certificado de 3 meses. Durante este período de 3 meses la presión san-guínea se puede reducir hasta menos de o igual a 160/90.
3. Si en algún momento durante o al final del período de 3 meses la presión sanguínea es infe-rior o igual a 160/90, es posible emitir un certifi-cado médico por un período de 6 meses. Sin embargo, se debe confirmar la presión sanguínea en el tercer mes de este período de 6 meses.
4. Para una presión sanguínea inicial superior a 180 y/ó 104 se deberá documentar el control continuo y la re-certificación *cada 6 meses* y debe figurar la fecha de vencimiento en el certificado médico.

A los conductores comerciales que se presentan para la certificación con una presión sanguínea normal y toman medicamentos para la hipertensión, se les extenderá el correspondiente certificado según los mis-mos principios que se aplican a aquellas personas que presentan una presión sanguínea en el rango de leve a moderado.

Un resultado de una presión sanguínea elevado debería confirmarse con un mínimo de dos mediciones subsiguientes en días diferentes. Deberá interrogarse acerca del cigarrillo, enfermedades cardiovasculares en familiares y consumo inmoderado de alcohol. Se deberá realizar un electrocardiograma (ECG) y un análisis de sangre, incluyendo glucosa, colesterol, colesterol HDL, creatinina y potasio. Se recomienda un ecocardiograma y una radiografía de tórax en personas con hiperten-sión moderada o severa.

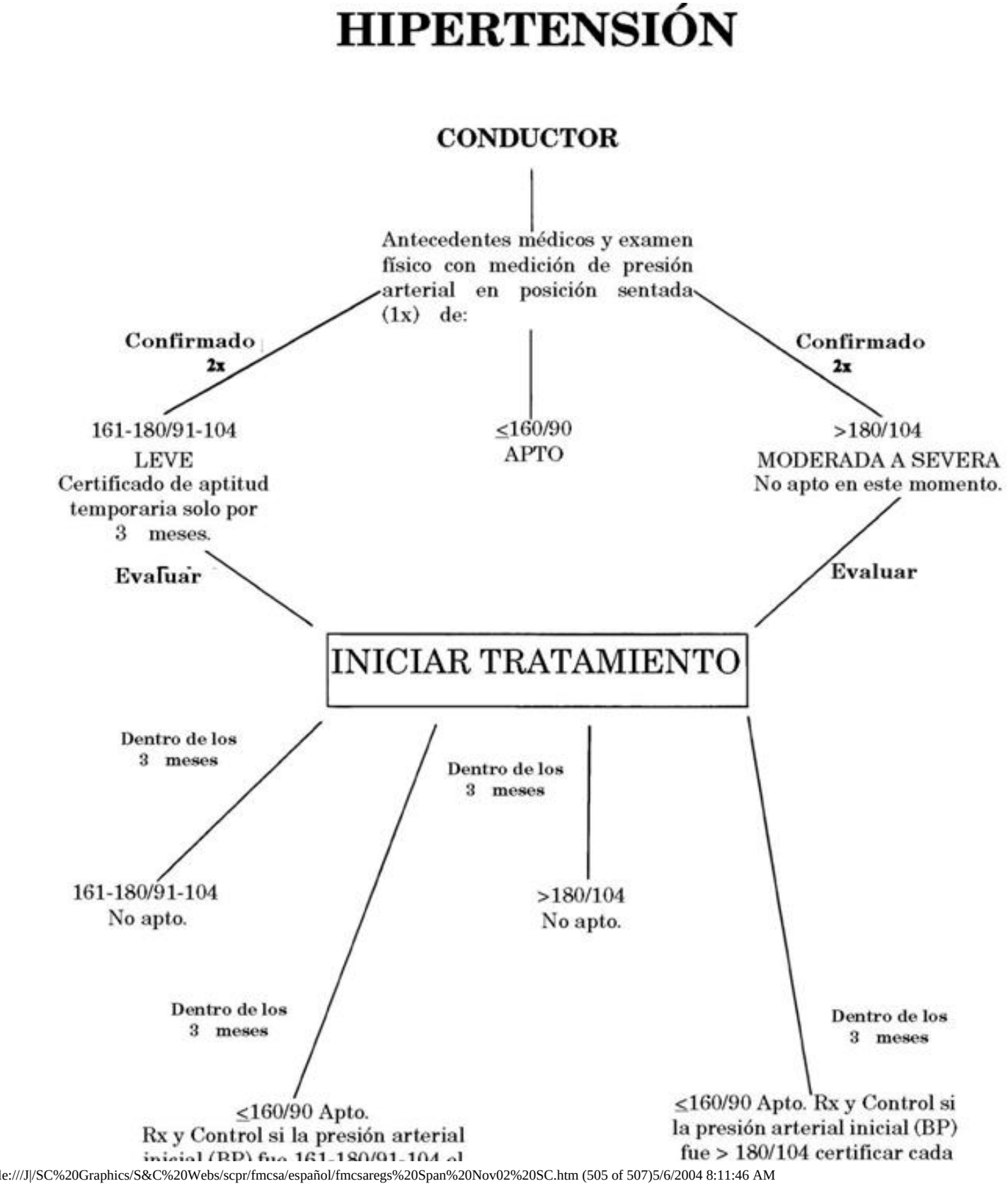
Dado que la presencia de un daño en el órgano blanco aumenta el riesgo de sufrir colapso repentino, retinopatía hipertensiva del grupo 3 ó 4, hipertrofia del ventrículo izquierdo que, no se explicó, de otro modo (ecocardiograma o ECG por medio del criterio Estes), evidencia de función seriamente reducida del ven-trículo izquierdo, o creatinina en suero superior a 2,5 aseguran que el conductor se encuentra inhabilitado para conducir un automotor comercial en el

comercio interestatal.

El tratamiento incluye modalidades farmacológicas y no farmacológicas, como también asesoramiento para reducir otros factores de riesgo. La mayor parte de los medicamentos para la hipertensión tienen efectos secundarios y, por lo tanto, se debe evaluar su impor-tancia en forma individual. Los efectos secundarios como la somnolencia o el síncope son particularmente indeseables en conductores comerciales. Los conduc-tores comerciales deberían estar informados sobre los efectos secundarios de un tratamiento con drogas y sobre la interacción de estas drogas con otras drogas de venta bajo prescripción, de venta libre y el alcohol.

Hipertensión corregida con cirugía:

Un conductor comercial que tiene presión sanguínea normal luego de 3 meses o más de una operación exi-tosa de feocromocitoma, aldosteronismo primario (excepto cuando se realizó una adrenalectomía bilat-eral), enfermedad renovascular o una enfermedad renal parenquimal unilateral, y que no presenta sínto-mas de daño en el órgano blanco, puede estar habili-tado. La hipertensión que persiste a pesar de la intervención quirúrgica sin una enfermedad en el órgano blanco deberá evaluarse y tratarse, siguiendo los lineamientos que se establecen a continuación:



Rx y Control si la presión arterial inicial (BP) fue 161-180/91-104 el 3er mes del período de 1 año.	la presión arterial inicial (BP) fue > 180/104 certificar cada dos años.

Art. 391.41(b)(7) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si: No tiene antecedentes médicos ni diagnóstico clínico de enfermedad reumática, artrítica, ortopédica, muscular, neuromuscular o, vascular que, puedan interferir en su capacidad para controlar y conducir un automotor com-ercial en forma segura.

Se sabe que ciertas enfermedades tienen episodios agudos de debilidad muscular pasajera, mala coordi-nación muscular (ataxia), sensaciones anormales (par-estesia), tono muscular reducido (hipotonía), perturbaciones visuales y dolor que pueden causar incapacidad repentina. Con cada episodio recurrente, estos síntomas pueden agravarse y permanecen durante períodos más prolongados. Otras enfer-medades tienen comienzos más insidiosos y presentan síntomas de consumo muscular (atrofia), hinchazón y parestesia que, si bien es posible que no incapaciten a la persona en forma repentina, pueden restringir sus movimientos y eventualmente interferir con la capacidad para conducir un automotor en forma seg-ura. En muchos casos estas enfermedades son de natu-raleza degenerativa o pueden causar el deterioro de la zona afectada.

Una vez que se diagnosticó que la persona tiene una enfermedad reumática, artrítica, ortopédica, muscular, neuromuscular o, vascular entonces, tiene una historia establecida de esa enfermedad. En el examen médico, el profesional deberá considerar lo siguiente:

(1) la naturaleza y la gravedad de la condición de la persona (tales como pérdida sensorial o de la fuerza);

(2) elgrado de limitación existente (tal como un rango de movimiento);

(3) la probabilidad de limitación progresiva (no siem-pre presente al comienzo sin embargo, puede manife-starse con el tiempo);

(4) la probabilidad de incapacidad repentina.

Si el examinador médico determina que la enfer-medad o condición, probablemente interfiera con la aptitud del conductor para conducir un automotor en forma segura, no puede otorgarle el certificado y deberá derivar a un especialista. En los casos en los que se requiere un monitoreo más frecuente, es posible emitir un certificado por un período más corto.

Art. 391.41(b)(8) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si esa persona: No tiene antecedentes médicos o diagnóstico clínico de epilepsia *u* otra condición que pueda provo-carle pérdida de la conciencia *o*; pérdida de la capacidad para controlar un automotor comercial.

La epilepsia es una enfermedad funcional crónica que se caracteriza por ataques o episodios que ocurren sin preaviso y que dan como resultado la pérdida del control voluntario que puede conducir a la pérdida de la conciencia y/o ataques. Por lo tanto, no se puede habilitar a los conductores:

1) con una historia clínica de epilepsia; o

2) un diagnóstico clínico actual de epilepsia; o

3) que toman medicamentos para la prevención de ataques de epilepsia.

Si una persona tuvo un ataque no epiléptico o, un episodio de pérdida de conciencia de causas desconoci-das, que no requirió medicamentos para la prevención de ataques de epilepsia, el médico examinador es quien determinará en forma individual y en consulta con el médico tratante si la condición de esa persona puede derivar en la pérdida de la conciencia o pérdida de la capacidad para controlar el vehículo automotor. Antes de considerar una certificación, se sugiere que tran-scurra un período de espera de 6 meses a partir del momento del episodio. Con posterioridad al período de espera, se recomienda que la persona se someta a una revisación neurológica completa. Si los resultados de la revisación son negativos y no se requieren medicamen-tos para prevenir los ataques de epilepsia, el conductor puede ser habilitado.

En aquellos casos individuales en los que un conduc-tor haya sufrido un ataque no epiléptico o un episodio de pérdida de conciencia, como consecuencia de una condición médica conocida (Ej.: reacción a una droga, temperatura elevada, enfermedad infecciosa aguda, deshidratación, o trastorno metabólico agudo), se debería aplazar la certificación hasta que el conductor se recupere de ese trastorno, no tenga complicaciones residuales y, no tome medicamentos para prevenir los ataques de epilepsia.

Art. 391.41(b)(9) -Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si esa persona: No tiene enfermedades mentales, nerviosas, orgánicas o funcionales ni trastornos psiquiátricos que pudieran interferir en la capacidad del conductor para conducir un automotor comercial en forma segura.

Los problemas emocionales o de adaptación con-tribuyen directamente con el nivel de memoria, razonamiento, atención y juicio de una persona. Estos problemas, por lo general, son subyacentes a los tras-tornos físicos. Una variedad de trastornos funcionales pueden causar somnolencia, mareos, confusión, debil-idad o parálisis que pueden llevar a una falta de coordi-nación, falta de atención, falta de control funcional y propensión a accidentes al conducir. La fatiga física, los dolores de cabeza, los problemas de coordinación, las dolencias físicas recurrentes y el dolor crónico “persis-tente” pueden estar presentes hasta el punto en que se desaconseja la certificación como conductores comer-ciales en estos casos. Se deben examinar con deten-imiento las quejas somáticas y psicosomáticas al determinar la aptitud general de la persona para con-ducir. Los trastornos que causan incapacidad periódica, aún en las primeras etapas de desarrollo, son condición suficiente para una inhabilitación.

Muchos conductores de camiones y ómnibus manife-staron que los “problemas nerviosos” relacionados con problemas neuróticos, de personalidad, emocionales o de adaptación son los responsables de una parte impor-tante de los accidentes que se pueden evitar. El grado en que una persona puede apreciar, evaluar y responder en forma adecuada a la tensión del entorno o al estrés emocional es crítico al evaluar la actitud alerta mental de una persona y la flexibilidad para manejar el estrés de la conducción de un automotor comercial.

Al examinar al conductor, se debe tener en cuenta que las personas que viven bajo trastornos emocionales crónicos pueden tener estándares de conducta irregu-lares o de inadaptación muy arraigados. El compor-tamiento excesivamente antagónico, instintivo, impulsivo, abiertamente agresivo, paranoico o depre-sivo

severo interfiere, en gran medida, en la capacidad del conductor para conducir en forma segura. Aquellas personas que son propensas a estados frecuentes de inestabilidad emocional (esquizofrenia, psicosis afec-tiva, paranoia, ansiedad o neurosis depresiva) serán inhabilitadas.

Se deberían considerar con precaución los efectos secundarios e interacciones de los medicamentos en la determinación general de la habilitación.

Art. 391.41(b)(10) -Una persona se encuentra físi-camente calificada para conducir un automotor si esa persona: Tiene una agudeza visual para la distancia de, por lo menos, 20/40 (Snellen) en cada ojo con o sin lentes correctivos; *y* una agudeza binocular para la dis-tancia de, por lo menos, 20/40 (Snellen) en ambos ojos con o sin lentes correctivos; *y* un campo visual de, por lo menos, 70 grados en el meridiano horizontal en cada ojo; *y* la habilidad para reconocer colores de señales de tránsito y dispositivos que muestran rojo, verde y ámbar estándar.

Se interpreta que la expresión “habilidad para reconocer los colores de” significa que, una persona puede reconocer y distinguir las señales de control de tránsito y los dispositivos que muestran rojo, verde y ámbar estándar, cumple con los estándares mínimos, a pesar de que pueda tener algún tipo de deficiencia en la percepción de los colores. Si se realizan ciertas pruebas de percepción de colores (tales como Ishihara, Pseudo-isocromática, Yarn, etc.) y se observan resultados dudo-sos, es posible emplear una prueba controlada utilizando las señales rojas, verdes y ámbar, a fin de determinar la habilidad del conductor para reconocer estos colores.

Se permiten lentes de contacto si existen pruebas suficientes para indicar que el conductor tiene buena tolerancia y que está adaptado a su uso. No se permite el uso de un lente de contacto en un ojo para agudeza visual a la distancia y, otro en el otro ojo para la visión de cerca, ni tampoco se aceptan los lentes telescópicos para conducir vehículos automotores comerciales.

Si una persona cumple con los criterios gracias al uso de anteojos o lentes de contacto, en el Certificado del Examinador Médico deberá figurar la siguiente declaración: “Habilitado únicamente si usa lentes cor-rectivos. ”

Art. 391.41(b)(11) -Una persona se encuentra físi-camente calificada para conducir un automotor si esa persona: primero percibe un susurro forzado en el oído con el que mejor oye, a no menos de 1,5 metros (5 pies) con o sin el uso de dispositivo de audición; *o* si se le realiza una prueba con un dispositivo audiométrico no tiene un promedio de pérdida de audición en el mejor oído superior a 40 decibeles en 500 Hz 1000 Hz y 2000 Hz con o sin el uso de un dispositivo de audición cuando el dispositivo audiométrico se calibra de acuerdo con el Estándar Nacional Norteamericano [anteriormente la Asociación Americana de Estándares (ASA)] (Z24. 5– 1951).

Existen dos organizaciones que establecen están-dares de calibración audiométrica utilizados en forma frecuente, el Instituto Nacional Norteamericano de Estándares (ANSI, S3,6-1969) y la Organización Inter-nacional de Estándares (ISO, 1964). Dado que el patrón prescripto según las FMCSR es el ANSI, es posible que sea necesario convertir los resultados audiométricos:

(1) a 500 Hz restarle 14 dB de lo que marca el ISO para obtener lo que marca el ANSI,

(2) a 1000 Hz restarle 10 dB de lo que marca el ISO y,

(3) a 2.000 Hz restarle 8,5 dB de lo que marca el ISO.

La cifra final se obtiene del promedio de las marcas de las tres frecuencias (ej., si la marca de pérdida en 500 Hz es 30 dB, en 1000 Hz es 30 dB y, en 2000 Hz es 52 dB, el promedio de las tres marcas es 37 dB y, se deberá habilitar al conductor).

Si un conductor cumple con los criterios usando un dispositivo de audición, el mismo deberá usar ese dis-positivo y tenerlo en funcionamiento en todo momento durante la conducción. Asimismo, el conductor debe poseer una fuente de energía de reemplazo para el dis-positivo de audición.

Si una persona cumple con los criterios, por medio del uso de un dispositivo de audición, debe figurar la siguiente declaración en el Certificado del Examinador Médico “Habilitado, únicamente, si usa un dispositivo de audición. ”

Art. 391.41(b)(12) -Una persona se encuentra físi-camente calificada para conducir un automotor si: No consume alguna de las sustancias controladas, identifi-cada en 21 CRF 1308. 11 Cronograma I, una anfetam-ina, un narcótico u otra droga formadora de hábitos.

Excepción. Un conductor puede usar esa sustancia o droga si, la sustancia o droga la prescribe un profe-sional de la medicina con licencia para ejercer, que conoce la historia clínica del conductor y sus tareas asignadas, y le comunicó al conductor que la sustancia prescripta o la droga no afectará su capacidad para conducir un automotor en forma segura.

La excepción no se aplica al uso de metadona.

El objetivo del proceso de certificación médica es evaluar, clínicamente, al conductor para garantizar que no tenga una condición médica que afecte el desempeño seguro de las tareas de conducción en la vía pública. Si el conductor consume una droga del Cronograma I u otra sustancia, una anfetamina, un narcótico u otra droga formadora de hábitos, esto puede fundamentar que no se habilite clínicamente al conductor. Se recomienda que las empresas de autotransporte obten-gan una declaración por escrito del médico sobre los efectos en la seguridad del transporte por el consumo de una droga determinada.

No se requiere una prueba de sustancias controladas como parte de este proceso de habilitación bianual. Se debe contactar a la FMCSA o al empleador del conduc-tor directamente para obtener información sobre prue-bas de sustancias controladas y alcoholemia, según el Cap. 382 de las FMCSR.

El término “consume” incluye instancias de uso de drogas prohibidas que describió un médico con los nom-bres médicos correspondientes. Esto puede incluir o no pruebas de fluidos corporales. Si se realizan pruebas de fluidos corporales, los resultados positivos de las prue-bas deberán confirmarse con una segunda prueba más específica. El objetivo del término “formadora de hábi-tos” es incluir toda droga o medicamento que, se sabe, puede tornarse habitual, y que puede afectar la capacidad del conductor para conducir un automotor en forma segura.

El conductor se encuentra clínicamente inhabilitado, durante el período de uso de la(s) droga(s) prohibida(s) y, hasta que un segundo examen muestre que el con-ductor no consume drogas prohibidas. La re-certifi-cación puede involucrar una evaluación de abuso de sustancias, un programa de rehabilitación completo y exitoso y un resultado de prueba de drogas negativo. Asimismo, dado que el período de certificación dura generalmente dos años, el examinador tiene la opción de certificar por un período inferior a 2 años si deter-mina que se necesita control más frecuente.

Esto queda supeditado a que el médico tratante o que indica la prescripción, haga un juicio de buena fe, con conocimiento de las tareas asignadas al conductor, y en base a la historia clínica disponible, de que el uso de la sustancia por parte del conductor en un nivel de dosis prescripto o autorizado es coherente con el desem-peño seguro de las tareas del conductor. Finalmente, el consumo de sustancias debe tener relación con la dosis prescripta o autorizada.

Art. 391.41(b)(13) Una persona se encuentra física-mente calificada para conducir un automotor si: No tiene diagnóstico definido de alcoholismo.

El término “diagnóstico clínico actual” incluye una enfermedad alcohólica actual o, aquellos casos en los que la condición física de la persona no se estabilizó por completo, independientemente del tiempo Si una per-sona muestra signos de tener problemas con el con-sumo de alcohol, se lo deberá derivar a un especialista con experiencia en estos casos. Luego de que esta per-sona haya recibido tratamiento y un asesoramiento adecuado, se lo podrá considerar para la certificación.