

La reforma de las regulaciones de HOS ha estado bajo consideración por la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA, por sus siglas en inglés) por varios años. En 1995, el Congreso de los EE.UU., preocupado sobre el efecto de la fatiga como un factor que contribuye a los accidentes en vehículos comerciales, le ordenó a la FMCSA a comenzar un proceso para establecer reglamentos para poner a los choferes sobre aviso y para reducir los incidentes relacionados con la fatiga.

En respuesta a las órdenes del Congreso, la FMCSA analizó la investigación científica, convocó a equipos de expertos, tuvo audiencias y discusiones de mesa redonda y revisó más de 53,000 comentarios individuales sometidos durante el proceso para establecer los reglamentos. En abril del 2003, la FMCSA publicó la primera revisión significativa a las regulaciones de HOS en más de 60 años. Las nuevas regulaciones proporcionan una oportunidad creciente para que los choferes obtengan el descanso necesario y el sueño restaurativo y al mismo tiempo reflejar las realidades operacionales de la industria de autotransportes.



En los meses previos a la fecha de conformidad del 4 de enero del 2004, la FMCSA está trabajando con sus socios e interesados para asegurar una transición fácil hacia las nuevas regulaciones. Le pedimos que se una con nosotros en implementar estas nuevas regulaciones, para la mejora continua de la seguridad de los autotransportistas.

Para más información y materiales educativos visite nuestra página de Internet www.fmcsa.dot.gov/español o llame al 011-800-832-5660.



F M C S A
Federal Motor Carrier Safety Administration



Esta información en español no reemplaza las leyes o reglamentos escritos en inglés.

Traducción de la publicación # FMCSA-ESA-03-004
abril del 2003



Regulaciones Revisadas de las Horas-de-Servicio

Muchas cosas han cambiado en la industria de autotransportes desde 1939, cuando las regulaciones originales de las horas-de-servicio (HOS, por sus siglas en inglés) fueron prescritas para los choferes de camiones. Nuestros caminos están mejor diseñados, construidos, y mantenidos en una red a nivel nacional para proporcionar mayor movilidad, accesibilidad y seguridad para todos los usuarios de las carreteras. Los vehículos han mejorado dramáticamente en términos de diseño, construcción, seguridad, comodidad, eficacia, emisiones, tecnología y ergonomía. Estos factores, combinados con años de investigación sobre la fatiga de los choferes e investigación del desorden del sueño, han producido una revisión de las regulaciones de las horas de servicio para los choferes, el componente más importante de los camiones que operan en la carretera.



U.S. Department of Transportation
Federal Motor Carrier Safety Administration
www.fmcsa.dot.gov/español

Regulaciones Revisadas de las Horas-de-Servicio

Estas regulaciones solo aplican a los transportistas de mercancías y sus choferes. Los transportistas de pasajeros y sus choferes continuarán operando bajo las reglas existentes mientras los asuntos de fatiga, específicos para la industria de transporte de pasajeros, sean evaluados.

Reglas Vigentes de las Horas-de-Servicio Para todos los choferes de vehículos comerciales. (CMV, por sus siglas en inglés)

Pueden manejar 10 horas después de 8 horas fuera de servicio.

No pueden manejar después de 15 horas de servicio, seguidas por 8 horas fuera de servicio.

No pueden manejar después de 60/70 horas de servicio en 7/8 días consecutivos.

Vigente hasta el 3 de enero del 2004.

Nuevas Reglas de las Horas-de-Servicio. Choferes de CMV que transportan mercancías.

Pueden manejar 11 horas después de 10 horas fuera de servicio.

No pueden manejar después de las 14 horas consecutivas de haber entrado en servicio, seguidas por 10 horas fuera de servicio.

No pueden manejar después de 60/70 horas en servicio en 7/8 días consecutivos.

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

Vigente en y después del 4 de enero del 2004.

Dicho simplemente, esto significa:



- Choferes pueden manejar hasta 11 horas en vez de 10 horas, pero están limitados a 14 horas en un periodo de servicio.
- El periodo de 14 horas en servicio no puede ser extendido con tiempo fuera de servicio para paradas de alimentos y gasolina, etc. Solo el uso de una cabina de dormir puede extender el periodo de 14 horas en servicio.
- Cada periodo de servicio debe comenzar con por lo menos diez horas fuera de servicio, en vez de 8.
- Las 60 horas en servicio en 7 días consecutivos, o 70 horas en servicio en 8 días consecutivos, permanece igual, pero los choferes pueden reiniciar el periodo de 7/8 días tomando por lo menos 34 horas consecutivas fuera de servicio.

Excepción a la Regla de 16-Horas para Choferes que Transportan Mercancías.

Los choferes pueden extender el periodo de 14 horas en servicio por 2 horas adicionales SI:

Son relevados de sus obligaciones de servicio en su lugar normal de trabajo después de completar 5 giras de servicio; Y

Si regresan al lugar de trabajo donde normalmente se reportan y son relevados del servicio dentro de 16 horas; Y

Si no han aplicado esta excepción en los últimos 6 días, excepto después de un reinicio de 34-horas de un periodo de 7/8 días.

El total de horas manejando no debe exceder 11 horas.

Excepción a las Reglas de la Cabina de Dormir:

Los choferes pueden dividir su tiempo en servicio con el uso de periodos en la cabina de dormir, pero deben de cumplir con las nuevas reglas de las horas-de-servicio. Estos choferes pueden acumular el equivalente a 10 horas consecutivas fuera de servicio tomando una combinación de por lo menos 10 horas consecutivas fuera de servicio y tiempo en la cabina de dormir: o tomando 2 periodos de descanso en la cabina de dormir, dado que:

- 1) Ningún periodo sea menor a 2 horas;
- 2) El tiempo de manejo en el periodo inmediatamente antes y después de cada periodo de descanso no exceda 11 horas cuando sea sumado; Y
- 3) El chofer no maneje después de las 14 horas consecutivas después de haber entrado en servicio seguidas por 10 horas fuera de servicio, donde las 14 horas consecutivas son calculadas de la siguiente forma:

(A) Excluyendo cualquier periodo en la cabina de dormir de por lo menos 2 horas que, cuando sea sumado a un periodo subsecuente en la cabina de dormir, sea equivalente a por lo menos 10 horas; y
(B) Incluya todo el tiempo en servicio, todo el tiempo fuera de servicio que no lo pasó en la cabina de dormir, todos los periodos en la cabina de dormir de menos de 2 horas, y cualquier periodo en la cabina de dormir que no esté descrito en el párrafo 3(A).

Excepciones de la Industria:

Operaciones de campos de petróleo, operaciones de perforación de pozos de agua, operaciones de materiales de construcción y equipo, y operaciones de vehículos que proveen servicios básicos deben cumplir con los requisitos de las 11-horas de manejo, 10 horas consecutivas fuera de servicio, y 14-horas en servicio de la nueva regla. Sin embargo, las provisiones de las 24-horas de reinicio que aplican a estas operaciones seguirán en efecto.

Exención Agrícola:

Operaciones agrícolas retienen su actual exención reglamentaria de requisitos de tiempo de manejo para transportación que ocurre dentro de un radio aéreo de 100 millas de una granja o punto de distribución durante plantación o temporada de cosecha dentro de cada estado de EE.UU., como lo determine ese estado.