

FMSCA - ETA: Planificador de seguridad para autotransportistas

1 Introducción

Obedecer las normas federales de seguridad no tiene que ver únicamente con cumplir la ley. También es vital para el bienestar de sus conductores, el éxito de su empresa y su reputación. La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA) creó este resumen fácil de entender de la regulaciones vigente para ayudarlo a enfocarse en las normas más relevantes para su empresa y, de este modo, contribuir a garantizar la seguridad cada día y en cada viaje.

Para reducir los accidentes que involucran a camiones y autobuses grandes, así como las lesiones y muertes asociadas, la FMCSA ha implementado dos programas destinados a supervisar el cumplimiento de los autotransportistas con las normas federales de seguridad. Para obtener más información sobre cada programa, consulte la sección “Cómo supervisa la FMCSA la seguridad del autotransporte” de este documento y visite los sitios web del [Programa para nuevos operadores](#) y del programa de [Cumplimiento, seguridad y responsabilidad \(CSA\)](#).

No permita que las auditorías e inspecciones lo tomen por sorpresa. Use esta guía para tomar la iniciativa y contribuir proactivamente con la seguridad de las carreteras de nuestro país.

¿Tiene preguntas que esta guía no pudo responder? Llame al 1-877-254-5365 o consulte la información de contacto de su oficina regional de la FMCSA.

¿Tiene sugerencias para mejorar esta guía? Nos encantaría oírlas.

Descargo de responsabilidad

Este documento es publicado por la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA) del Departamento de Transporte de los EE. UU. El documento tiene únicamente fines orientativos y la Agencia no asume responsabilidad alguna por omisiones, errores o ambigüedad en el contenido. El contenido no sustituye las normas publicadas por la Agencia.

1.1 ¿Qué es la FMCSA?

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes ([FMCSA](#)), que es parte del Departamento de Transporte de los EE. UU., desarrolla y aplica normas de seguridad con el fin de reducir los accidentes que involucran a camiones y autobuses grandes, así como las lesiones y las muertes asociadas. La FMCSA implementa sus programas de seguridad en asociación con organizaciones federales, estatales e industriales.

1.2 ¿Qué son las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) y las Regulaciones de Materiales Peligrosos (HMR) y dónde están publicadas?

Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) y las Regulaciones de Materiales Peligrosos (HMR) establecen los estándares mínimos de seguridad que deben cumplir los autotransportistas y conductores. Estas normas están publicadas en el [Título 49 del Código de Reglamentos Federales \(CFR\) de los EE. UU.](#) y se dividen en Secciones y Partes identificadas por un número. A lo largo de todo el documento, verá referencias al CFR que le permitirán encontrar fácilmente la normativa original en la versión en línea del CFR. Las referencias al CFR se muestran en el siguiente formato: 49 CFR 390 o 49 CFR 390.15. Estas referencias deben interpretarse de la siguiente manera:

Título: 49

Parte: 390

Sección: 15

El Título 49 del CFR regula las actividades de transporte.

1.3 ¿Quiénes deben cumplir con las FMCSR y las HMR?

La aplicabilidad o no de las normas depende de una serie de factores que incluyen **los tipos de vehículos que utilice**, si **transporta pasajeros o materiales peligrosos**, y si **trabaja por contrato (por dinero)**.

Los autotransportistas son responsables de garantizar que sus conductores conozcan y cumplan las FMCSR y las HMR que se incluyen en el [Título 49 del Código de Reglamentos Federales de los EE. UU.](#) Si un conductor incumple una de las normas, se verán afectados los antecedentes de seguridad del transportista. La siguiente tabla puede ayudarlo a determinar qué normas se aplican a su caso, pero hay excepciones y exenciones específicas detalladas en cada “Parte” del CFR.

Tipo de vehículo	Normas aplicables
Operó un vehículo motorizado autopropulsado o remolcado utilizado en una autopista para actividades de comercio interestatales de transporte de pasajeros o carga que: 1. tiene un peso bruto nominal (GVWR) o peso bruto nominal combinado (GCWR) —o bien un peso bruto o un peso bruto combinado, el que sea mayor— de 4,536 kg (10,001 lb) o más; 2. está diseñado o se usa para transportar más de 8 pasajeros (incluido el conductor) por dinero; o 3. está diseñado o se usa para transportar más de 15 pasajeros (incluido el conductor), y no se utiliza para transportar pasajeros por dinero; o	• Parte 380: Requisitos de capacitación • Parte 385: Procedimiento de Aptitud de Seguridad • Parte 386: Normas procesales para procesos judiciales que involucran a autotransportistas, proveedores de equipamiento de transporte intermodal, agentes de aduana, transitarios y materiales peligrosos • Parte 387: Niveles mínimos de responsabilidad financiera
4. se utiliza para transportar materiales identificados por la Secretaría de Transporte como peligrosos de acuerdo con 49 U.S.C. 5103 en una cantidad tal que requiere la colocación de carteles de conformidad con las normas dictadas por la Secretaría en virtud del Título 49 del CFR, Subtítulo B, Capítulo I, Subcapítulo C (49 CFR Partes 171 a 177).	• Parte 390: FMCSR generales • Parte 391: Aptitud de conductores e instructores • Parte 392: Conducción de vehículos motorizados comerciales • Parte 393: Piezas y accesorios necesarios para una operación segura • Parte 395: Horas de servicio de los conductores • Parte 396: Inspección, reparación y mantenimiento

Tipo de vehículo	Normas aplicables
Opero un vehículo motorizado o una combinación de vehículos motorizados utilizados comercialmente para transportar pasajeros o carga que es: 1. un vehículo articulado (Grupo A) con un GCWR o un peso bruto combinado (el que sea mayor) de 11,794 kg o más (26,001 lb o más), incluidas una o más unidades remolcadas con un GVWR o un peso bruto (el que sea mayor) de más de 4,536 kg (10,000 lb); 2. un vehículo rígido pesado (Grupo B) con un GVWR o un peso bruto combinado (el que sea mayor) de 11,794 kg o más (26,001 lb o más); o 3. un vehículo pequeño (Grupo C) que no reúne las características del Grupo A ni del Grupo B pero 1. está diseñado para transportar 16 o más pasajeros, incluido el conductor; o bien 2. se utiliza para el transporte de materiales peligrosos (según se define en 49 CFR 383), independientemente de su tamaño.	Transporte interestatal: Todas las normas anteriores, más las siguientes: • Parte 40: Procedimientos para análisis ocupacionales de detección de drogas y alcohol para conductores • Parte 382: Uso y análisis de sustancias controladas y alcohol • Parte 383: Estándares para licencias de conducir comerciales (CDL): requisitos y sanciones Las operaciones de transporte EXCLUSIVAMENTE intraestatal podrían estar sujetas a las normas siguientes: • Parte 40: Procedimientos para análisis ocupacionales de detección de drogas y alcohol para conductores • Parte 382: Uso y análisis de sustancias controladas y alcohol • Parte 383: Estándares para licencias de conducir comerciales (CDL): requisitos y sanciones • Parte 385: Procedimientos de idoneidad en materia de seguridad • Parte 386: Normas procesales para procesos judiciales que involucran a autotransportistas, proveedores de equipamiento intermodal, agentes de aduana, transitarios y materiales peligrosos
Opero un vehículo que, <u>independientemente del tamaño</u>, se utiliza para transportar materiales peligrosos (identificados por la Ley de Transporte de Materiales Peligrosos) y debe llevar carteles de identificación de conformidad con 49 CFR 177.823.	Todas las normas anteriores, más las siguientes: • Partes 171 a 180 Regulaciones de Materiales Peligrosos • Parte 397: Transporte de materiales peligrosos; reglas de conducción y aparcamiento

1.4 ¿Quién supervisa la seguridad en el transporte motorizado?

La Administración Federal de Seguridad de Autotransporte (FMCSA) supervisa el cumplimiento de los autotransportistas con las normas de seguridad con el fin de reducir los accidentes que involucran a camiones y autobuses grandes, así como las lesiones y las muertes asociadas. Sin embargo, la FMCSA no está sola en esta importante tarea. La FMCSA trabaja con representantes de la industria, defensores de la seguridad y autoridades estatales y locales para mejorar la seguridad de las carreteras de nuestro país a través de normativa, educación, aplicación, investigación y tecnología.

A continuación, hay una lista de las organizaciones que supervisan el cumplimiento de los vehículos motorizados comerciales (CMV) con las normas de seguridad.

1.4.1 Departamento de Transporte de los EE. UU.

- Supervisa todos los aspectos del transporte, incluidas las carreteras, las líneas ferroviarias, las tuberías y el transporte marítimo y aéreo.
- Crea normas tendientes a preservar la seguridad de las personas que viajan y mejorar su movilidad.
- Las administraciones de cada modo de transporte del Departamento de Transporte (DOT) de los EE. UU. son las responsables del cumplimiento y la aplicación de las normas.

1.4.2 Administración Federal de Seguridad de Autotransporte (FMCSA)

- Una administración del Departamento de Transporte (DOT) de los EE. UU. que se enfoca en aplicar normas de seguridad con el fin de prevenir las colisiones que involucran a vehículos motorizados comerciales (CMV), así como las lesiones y las muertes asociadas.
- Colabora con organismos de aplicación federales, estatales y locales, la industria del transporte motorizado y grupos de defensa del trabajo y la seguridad.
- Áreas de enfoque:
 - **Licencias de conducir comerciales:** estándares para evaluar a los conductores de CMV y emitir licencias.
 - **Datos y análisis:** recopilación y publicación de datos relacionados con la seguridad.
 - **Cumplimiento y aplicación de normas:** programas que buscan mejorar el desempeño en materia de seguridad y evitar que operen transportistas de alto riesgo.
 - **Investigación y tecnología:** estudios sobre cómo mejorar la seguridad de los CMV.
 - **Asistencia para esfuerzos de seguridad:** financiación para agencias estatales que permita formar personal local para la realización de inspecciones y otras iniciativas de seguridad relacionadas con los CMV.

Programas y herramientas de la FMCSA para autotransportistas

Nombre del programa	Descripción de las herramientas
Sistema de registro unificado (URS)	Sistema de registro en línea diseñado para ayudar a los transportistas a obtener autorización para operar de conformidad con las normas federales.
Cumplimiento, seguridad y responsabilidad (CSA)	Un programa integral de cumplimiento y aplicación de las normas de seguridad que permite a la FMCSA y sus socios en cada estado supervisar la seguridad de los transportistas e intervenir para abordar los problemas. Las empresas transportistas son supervisadas de acuerdo con el CSA a lo largo de toda su existencia.
Programa de garantía de seguridad para nuevos operadores	Un programa que tiene como fin educar a los nuevos autotransportistas que realizan comercio interestatal y evaluar su idoneidad en materia de seguridad durante los primeros 18 meses en las carreteras.
Sistema de medición de la seguridad (SMS)	Un sistema en línea que cuantifica los datos de seguridad de autotransportistas recopilados de inspecciones en carretera, investigaciones e informes de accidentes. Sirve como punto central para que los oficiales de la ley accedan a información de seguridad de los transportistas.
DataQs	Un sistema en línea que permite a los transportistas enviar y seguir solicitudes de revisión de datos si sospechan que los datos federales o estatales emitidos por la FMCSA contienen errores o están incompletos.
Programa de evaluación previa al empleo (PSP)	Ofrece a los transportistas acceso electrónico a antecedentes de los accidentes ocurridos durante los últimos cinco años y a antecedentes de inspecciones realizadas durante los últimos tres años de un conductor comercial para fines de selección y evaluación.

1.4.3 Agencias estatales (socios estatales)

Aunque la FMCSA es la principal responsable por el desarrollo de normas federales de seguridad, colabora con los gobiernos estatales y locales (p. ej., con los Departamentos de Transporte estatales) y con las fuerzas de orden público (p. ej., con la policía y las patrullas de carreteras) para realizar inspecciones en carretera, auditorías de seguridad, intervenciones y otras tareas de supervisión de los transportistas. Los socios estatales, financiados a través de varios subsidios esenciales que distribuye la FMCSA, emplean a aproximadamente 7000 inspectores certificados en todo Estados Unidos. Estos inspectores colaboran con la FMCSA para realizar aproximadamente 3,5 millones de inspecciones en carretera y 8000 investigaciones por año.

- Únicamente las inspecciones y auditorías realizadas por oficiales de la ley entrenados y certificados se cargan a los sistemas informáticos de la FMCSA, pero cualquier oficial puede acceder al Sistema de medición de la seguridad (SMS) de la FMCSA para ver los antecedentes de seguridad de un transportista.
- Los estados también pueden tener sus propias normas y tarifas de registración intraestatales para autotransportistas, y son los responsables de emitir licencias de conducir comerciales (CDL).
- Los autotransportistas deben cumplir tanto con las normas federales como con las normas estatales que correspondan.

2 Requisitos de registración

Este capítulo resume los procedimientos que los autotransportistas deben usar para:

- registrar y actualizar su información cada dos años;
- obtener una autorización para operar.

Los transportistas con domicilio en México deben consultar el capítulo [Autotransportistas con domicilio en México](#) de este documento para conocer los procedimientos adicionales de registración, supervisión e intervención que se aplican en su caso. Todos los transportistas, independientemente de su domicilio, deben cumplir con las FMCSR y las HMR vigentes al operar en carreteras de los EE. UU.

2.1 Primeros pasos como autotransportista

Antes de comenzar a realizar transporte interestatal, los autotransportistas deben registrarse ante la FMCSA. En general, los nuevos autotransportistas deben cumplir con los siguientes requisitos:

- [Identificar y cumplir los requisitos de registración ante la FMCSA en función del tipo de actividad:](#)
 - Número del DOT de los EE. UU.
 - Permiso de seguridad para el transporte de materiales peligrosos.
 - Autorización para operar.
- [Completar el proceso de registración de la FMCSA, que involucra llenar los formularios serie MCSA-1, MCS-150 u OP-1.](#)
- [Determinar los requisitos de notificación y registración estatales.](#)
- Participar en el [Programa de garantía de seguridad para nuevos operadores](#) (primeros 18 meses).
- Conservar y actualizar la [información relativa a la autorización para operar y el número del DOT de los EE. UU.](#)
- Operar de conformidad con todas las FMCSR y HMR vigentes.

2.2 Registración: obtener un número del DOT de los EE. UU. (390.200T, 390.19T, 385.301T y 392.9a)

Las empresas podrían estar sujetas a ambos requisitos de registración (registración [49 USC 31134]; número del DOT de los EE. UU. [49 CFR 390] y autorización para operar [49 CFR 365]) o a cada uno de ellos por separado. Los autotransportistas pueden averiguar qué requisitos de registración se aplican a su actividad y registrarse en la [página web de registración de la FMCSA](#).

Toda persona que se registre ante la FMCSA debe entender y cumplir todas las normas federales de seguridad antes de registrarse.

¿Quiénes pueden acceder a la información de registración de los transportistas?

Una vez que un transportista se registra, la registración se convierte en información pública y otras organizaciones podrían contactarlo para ofrecerle servicios o solicitarlos. [Aprenda a protegerse contra llamadas, correos electrónicos, mensajes de fax y otra correspondencia potencialmente fraudulenta.](#)

2.3 Obtener una autorización para operar (365)

En general, las empresas que realizan alguna de las siguientes actividades deben contar con una autorización interestatal para operar además de un número del DOT de EE. UU. [49 U.S.C. 13902, 13903 o 13904 y [49 CFR 365](#)]:

- Transportar pasajeros en forma interestatal (a cambio de una tarifa u otra compensación, sea directa o indirecta).
- Transportar mercancías reguladas a nivel federal de propiedad de terceros o coordinar su transporte (a cambio de una tarifa u otra compensación, en carácter de comercio interestatal). Esto incluye los corredores o transitarios de mercancías comunes o bienes de uso doméstico.

La autorización para operar de la FMCSA generalmente se identifica con un número “MC”, “FF” o “MX”, en función del tipo de autorización concedida. A diferencia de lo que ocurre en el proceso de solicitud de un número del DOT de EE. UU., una empresa podría tener la obligación de obtener múltiples autorizaciones para operar de la forma prevista. La autorización para operar establece el tipo de actividades que puede realizar una empresa y el cargamento que puede transportar, así como el nivel de seguro y responsabilidad financiera con el que debe contar la empresa. Los autotransportistas que ofrezcan servicios de transporte sin la debida autorización para operar podrían estar sujetos a una orden de suspensión de servicios y otras sanciones.

Visite el [sitio web de autorizaciones para operar de la FMCSA](#) para comenzar el proceso de solicitud.

Los requisitos de obtención de una autorización para operar difieren entre los transportistas que tienen domicilio en Estados Unidos o Canadá y quienes tienen domicilio en México. Consulte el capítulo [Autotransportistas con domicilio en México](#) para obtener más información. Además, los requisitos de obtención de una autorización para operar son diferentes para los transportistas con domicilio en EE. UU. que sean propiedad o estén bajo control de un ciudadano mexicano o un extranjero residente. Hay más información sobre el tema en la [página web de tipos de autorización para operar de la FMCSA](#).

2.4 Actualizar la información de registración cada dos años

La FMCSA exige a todas las entidades bajo su jurisdicción que actualicen su información cada dos años (o antes en caso de cambios en la información de la empresa). Debe presentar esta actualización cada dos años.

Si no presenta la actualización bienal, se desactivará su número del DOT de EE. UU. y podría estar sujeto a sanciones civiles de hasta \$1000 por día, con un máximo de \$10 000 (ajustados periódicamente por inflación).

[La FMCSA alienta enfáticamente a los transportistas a usar el proceso de actualización electrónico, dado que incorpora comprobaciones automáticas para evitar errores.](#)

Cronograma de presentación: Cada autotransportista o proveedor de equipamiento de transporte intermodal debe presentar la actualización bienal:

1. antes de comenzar a operar; y
2. cada 24 meses, de acuerdo con el cronograma que se indica en la siguiente tabla.

La fecha límite para presentar la actualización bienal depende de los dígitos del número del DOT de los EE. UU.

- Si el penúltimo dígito de su número del DOT de los EE. UU. es impar, deberá presentar la actualización en cada año calendario impar. Si el penúltimo dígito de su número del DOT de los EE. UU. es par, deberá presentar la actualización en cada año calendario par.
- Por su parte, el último dígito de su número del DOT de los EE. UU. determina el mes en el que vence el plazo para presentar su actualización bienal (consulte el cronograma en la siguiente tabla).

Ejemplo: Si su número del DOT de los EE. UU. es 123456, debería presentar su actualización antes del final de junio en cada año calendario impar (2019, 2021, 2023, etc.).

Actualizar su información no tiene costo alguno. Para conocer cómo actualizar su información, consulte la [página web de actualización de registros](#).

El número del DOT de los EE. UU. termina en:	Debe presentar antes del final de:
1	Enero
2	Febrero
3	Marzo
4	Abril
5	Mayo
6	Junio
7	Julio
8	Agosto
9	Septiembre
0	Octubre

3 Cómo la FMCSA supervisa la seguridad en el transporte motorizado

Este capítulo explica los programas de Garantía de seguridad para nuevos operadores y de Cumplimiento, seguridad y responsabilidad (CSA) de la FMCSA, y describe las políticas y los procedimientos que la FMCSA emplea para:

- identificar a los autotransportistas que presentan un riesgo para la seguridad;
- intervenir para que estos autotransportistas puedan corregir los problemas de seguridad;
- asignar calificaciones de seguridad a los autotransportistas de acuerdo con los procedimientos que se establecen en [49 CFR 385](#);
- prohibir a los autotransportistas que obtengan una calificación de seguridad “No satisfactoria” operar un CMV.

3.1 Programa de garantía de seguridad para nuevos operadores (385.307)

Una vez que un autotransportista satisface todos los requisitos previos, que incluyen implementar controles administrativos de seguridad y registrarse ante la FMCSA, se considera un nuevo operador sujeto a los procedimientos de supervisión para nuevos operadores durante un período de 18 meses. Durante este período de

18 meses, la FMCSA:

- **supervisará atentamente el desempeño en materia de seguridad del nuevo operador mediante inspecciones** para asegurarse de que haya implementado controles administrativos básicos de seguridad y que dichos controles sean efectivos;
- **realizará una auditoría de seguridad del nuevo operador** una vez que este haya operado durante un tiempo suficiente para contar con la cantidad de registros necesarios para permitir a la FMCSA evaluar la efectividad de sus controles administrativos de seguridad.

Los transportistas que no hayan implementado controles administrativos básicos de seguridad podrían perder su registración como nuevos operadores. **Los nuevos operadores también son supervisados a través del programa CSA y están sujetos a todas las intervenciones del CSA durante el período de 18 meses durante el cual se consideran nuevos operadores.**

3.1.1 Auditorías de seguridad (385.309, 385.311)

Una auditoría de seguridad es una revisión de los registros de un transportista que está diseñada para verificar que este haya implementado controles administrativos básicos de seguridad para garantizar el cumplimiento con las FMCSR y las HMR. La auditoría de seguridad generalmente se realiza dentro de los primeros 12 meses de operación, está a cargo de un auditor certificado por la FMCSA o el estado y se realiza en las instalaciones del transportista, en una ubicación acordada o electrónicamente mediante el envío de los documentos pertinentes [por Internet](#) o por fax.

El auditor de seguridad podría revisar, entre otros, los siguientes puntos: (Consulte los [Criterios de la auditoría de seguridad en el Apéndice A de la Parte 385](#)).

- [Aptitud e idoneidad de los conductores](#)
- [Estado de servicio de los conductores](#)
- [Mantenimiento de los vehículos](#)
- [Registro de accidentes](#)
- [Requisitos relativos al uso y los análisis de sustancias controladas y alcohol](#)
- [Materiales peligrosos](#)

¿Qué ocurre cuando un transportista aprueba o no aprueba una auditoría de seguridad? (385.319)

Al finalizar la auditoría de seguridad, el auditor revisará los resultados con el transportista. Los autotransportistas nuevos serán notificados por escrito de la aprobación o no de la auditoría a más tardar 45 días después de su realización.

Resultado	Consecuencias para el transportista
Aprobada	El desempeño del transportista en materia de seguridad se seguirá supervisando atentamente durante el resto del período de nuevo operador de 18 meses en el marco del Programa de garantía de seguridad para nuevos operadores de la FMCSA. Si no se detectan problemas posteriores de desempeño en materia de seguridad, se le concederá al transportista un registro permanente y este seguirá siendo supervisado en el marco del programa CSA.
No aprobada	La FMCSA notificará al transportista por escrito de que su registro de nuevo operador del DOT de los EE. UU. se revocará y se le enviará una orden de suspensión de servicios a menos que tome las medidas que se indican en el aviso para corregir los problemas de seguridad. Para obtener más información sobre cómo restituir el registro luego de una auditoría de seguridad no aprobada, consulte 49 CFR 385.329T .

3.1.2 Acciones aceleradas (385.308)

Si un nuevo operador comete cualquiera de las infracciones que se enumeran en [49 CFR 385.308](#), según se determine mediante inspecciones en carretera o por otros medios, podría quedar sujeto a una auditoría de seguridad o una revisión de cumplimiento aceleradas, o se le podría exigir que envíe una respuesta escrita que describa las medidas correctivas que prevé tomar para abordar los problemas.

3.1.3 Supervisión luego del período de nuevo operador (385.333)

Si un transportista cumple los siguientes requisitos, al finalizar el período de supervisión de seguridad para nuevos operadores de 18 meses, el transportista será notificado de que su designación de nuevo operador será retirada y su registro pasará a ser permanente. La FMCSA seguirá supervisando al autotransportista en las mismas condiciones que cualquier otro en el marco del programa de [Cumplimiento, seguridad y responsabilidad \(CSA\)](#).

- Ha aprobado la auditoría de seguridad o, en caso de no haberla aprobado, ha tomado las medidas correctivas pertinentes determinadas por la FMCSA dentro del plazo establecido.
- No se ha calificado como “no apto” en una revisión de cumplimiento.
- No está sujeto actualmente a una orden de suspensión de servicios (OOSO) ni un aviso que le ordene tomar medidas específicas para subsanar sus controles administrativos de seguridad de conformidad con [49 CFR 385.319\(c\)](#).

3.2 Programa de Cumplimiento, seguridad y responsabilidad (CSA)

El [CSA](#) es un programa de cumplimiento y aplicación basado en datos de la FMCSA que supervisa el desempeño en materia de seguridad de todos los transportistas registrados ante la FMCSA a lo largo de toda la existencia de la empresa transportista. La FMCSA y las organizaciones de aplicación estatales utilizan el CSA para identificar, priorizar e intervenir a los autotransportistas que presentan un riesgo para la seguridad en las carreteras de EE. UU.

El CSA tiene tres componentes centrales:

- El [Sistema de medición de la seguridad \(SMS\)](#)

El SMS recopila y analiza datos de inspecciones, investigaciones e informes de accidentes (de los últimos dos años) con el fin de priorizar a los transportistas para las intervenciones de la FMCSA (p. ej., cartas de advertencia e investigaciones). Alentamos a los transportistas a consultar y supervisar sus datos de seguridad en el sitio web del [SMS](#). Los oficiales de la ley usan la información recopilada en el SMS como ayuda a la hora de determinar si se requieren medidas adicionales cuando detienen a un CMV para un control. Si un transportista considera que los datos en el SMS son incorrectos, puede [solicitar una revisión de los datos](#) mediante el proceso DataQs de la FMCSA.

- [Proceso de intervenciones](#)

Una intervención es una medida, como una carta de advertencia o una investigación, que puede tomarse cuando el desempeño en materia de seguridad de un transportista indica un posible riesgo de seguridad. El proceso de intervención evalúa por qué ocurren los problemas de seguridad, recomienda soluciones, alienta la implementación de medidas correctivas y, en caso de ser necesario, impone sanciones severas contra los conductores infractores.

- [Proceso de calificaciones de seguridad](#)

Una calificación de seguridad es una evaluación del grado de cumplimiento de un autotransportista con los estándares de idoneidad en materia de seguridad que se establecen en [49 CFR 385.5](#). La FMCSA únicamente asigna calificaciones de seguridad luego de realizar una investigación en las instalaciones del transportista. La FMCSA puede asignar tres calificaciones de seguridad: [Satisfactoria](#), [Condicional](#) o [No satisfactoria](#). Las calificaciones de seguridad finales son públicas. La FMCSA no asigna calificaciones de seguridad a los

conductores.

Los transportistas pueden visitar el Centro de ayuda del CSA para acceder a recursos que pueden ayudarlos a entender las intervenciones, y usar el Ciclo de administración de la seguridad para identificar falencias en sus procesos que puedan haber contribuido con el problema de seguridad.

3.3 Identificar a los autotransportistas que presentan un riesgo para la seguridad

La FMCSA identifica a los transportistas que presentan un riesgo para la seguridad mediante una revisión cuidadosa de los datos almacenados en su Sistema de medición de la seguridad (SMS). La FMCSA actualiza el SMS una vez al mes con datos de [inspecciones](#), incluidas las infracciones de los conductores y los vehículos, informes de accidentes de los últimos dos años y resultados de investigaciones. El SMS tiene en cuenta los siguientes criterios para priorizar a los transportistas para la realización de [intervenciones](#) (p. ej., cartas de advertencia e investigaciones en las instalaciones del transportista):

- La cantidad de infracciones de seguridad, inspecciones y accidentes.
- La gravedad de las infracciones de seguridad y los accidentes.
- Cuándo ocurrieron las infracciones de seguridad y los accidentes (los más recientes tienen más peso).
- La cantidad de camiones o autobuses que un transportista opera y la distancia recorrida por los vehículos.
- Las infracciones agudas y críticas detectadas durante las investigaciones. (Puede consultar una lista de las infracciones agudas y críticas en [49 CFR 385, Apéndice B, VII](#)).

La FMCSA también tiene en cuenta otros factores, como las quejas y los mandatos federales, a la hora de priorizar a los transportistas para la realización de intervenciones y para determinar qué tipo de intervención es la más adecuada. Obtenga más información sobre la [Metodología del SMS](#).

3.3.1 ¿Qué ocurre durante una inspección?

Las inspecciones pueden realizarse en distintas ubicaciones, como estaciones de pesaje, puntos fronterizos, terminales de autobuses o terminales del transportista, o bien cuando un oficial de la ley detiene a un CMV.

Todos los inspectores deben estar certificados para realizar inspecciones en carretera de acuerdo con los lineamientos de la Alianza de Vehículos Motorizados Comerciales (CVSA). La CVSA desarrolló los [Criterios de inspección normalizados para América del Norte](#), que definen procedimientos basados en el nivel de inspección.

Los autotransportistas pueden ser detenidos por oficiales federales, estatales o de otras jurisdicciones por distintos motivos, de los cuales las infracciones de tránsito son el más común. No siempre que un oficial detiene a un conductor realiza una inspección en carretera de la FMCSA.

Los transportistas están sujetos a inspecciones a lo largo de toda su existencia.

3.3.2 ¿Qué ocurre luego de una inspección?

Pueden ocurrir varias cosas después de una inspección.

En primer lugar, se recopilan datos sobre la inspección, que el SMS utiliza para determinar la prioridad del transportista para futuras intervenciones de la FMCSA. Incluso las inspecciones sin infracciones se agregan al SMS. Estas inspecciones aprobadas pueden mejorar los datos de un transportista en el SMS.

En segundo lugar, las infracciones, si las hubiera, pueden afectar la licencia de conducir comercial (CDL) y el registro de conducción de vehículos motorizados (MVR) del conductor, así como los datos del transportista en el SMS. Puede consultar qué infracciones relacionadas con la seguridad afectan los datos de un transportista en el SMS y los puntos asociados con cada infracción en el Apéndice A del [documento de metodología del SMS](#).

En tercer lugar, si se determina que el vehículo no es seguro, el inspector podría suspenderlo del servicio, lo que significa que no podrá seguir usándose hasta que se corrijan los problemas de seguridad. Los conductores también pueden ser suspendidos del servicio.

3.4 Lidar con los autotransportistas que presentan un riesgo para la seguridad

La FMCSA tiene distintas formas de intervenir ante los transportistas que demuestran una conducta insegura e incumplimiento de las normas vigentes. Los investigadores de la FMCSA (y estatales) cuentan con las herramientas necesarias para evaluar de forma sistemática por qué ocurren los problemas de seguridad, recomendar medidas correctivas y, si corresponde, imponer sanciones.

Las intervenciones proporcionan a los transportistas la información necesaria para que entiendan sus problemas de seguridad y modifiquen las conductas inseguras. En función del tipo y la gravedad de la infracción, la FMCSA podría usar cualquiera de las siguientes intervenciones ante un transportista en cualquier momento. Si el transportista implementa las medidas correctivas recomendadas por la FMCSA, es posible que el monto de la sanción se reduzca.

Intervención	Descripción de la intervención
Carta de advertencia	Una carta enviada a las instalaciones del cliente que identifica problemas potenciales de seguridad y cumplimiento a partir de datos del SMS. Una carta de advertencia es una oportunidad para que un transportista mejore su desempeño en materia de seguridad y su nivel de cumplimiento sin intervención ulterior de la FMCSA.
Inspección en carretera dirigida	Los inspectores podrían usar datos del SMS para identificar vehículos para inspeccionar.
Investigación remota	Una investigación sin calificación que se realiza en forma remota en lugar de realizarse en las instalaciones del cliente. Una investigación remota no da lugar a una calificación de seguridad, pero podrían imponerse sanciones si se detectan infracciones. Una investigación remota puede convertirse en una investigación focalizada o integral en las instalaciones del transportista.
Investigación focalizada en las instalaciones del transportista	Una investigación que se realiza en las instalaciones del transportista y se enfoca en áreas específicas del cumplimiento normativo. Una investigación focalizada no puede dar lugar a una calificación de seguridad Satisfactoria porque no se examinan todas las partes de las normas. Una investigación focalizada podría no ser calificada o bien podría dar lugar a una calificación Condicional o No satisfactoria. Asimismo, podrían imponerse sanciones si se detectan infracciones.
Investigación integral en las instalaciones del transportista	Una investigación realizada en las instalaciones del transportista que examina todas las áreas del cumplimiento normativo de acuerdo con 49 CFR 385, Apéndice B. Una investigación integral puede dar lugar a una calificación de seguridad Satisfactoria, Condicional o No satisfactoria. Asimismo, podrían imponerse sanciones si se detectan infracciones.
Aviso de infracción (NOV)	Un documento que alega que un transportista ha cometido infracciones de seguridad por las que se recomiendan medidas correctivas. Si las infracciones no se abordan, podrían tomarse medidas de ejecución formales.
Aviso de reclamación (NOC)	El documento inicial que emite la FMCSA para imponer una sanción civil por una presunta infracción de seguridad.
Orden de suspensión de servicios (OOSO) por falta de idoneidad	Si una calificación No satisfactoria propuesta se convierte en una calificación final, la FMCSA emite una orden de suspender las actividades de transporte interestatal e intraestatal del transportista.

3.5 Corregir los datos de seguridad de un autotransportista (DataQs)

Los transportistas que consideren que los datos disponibles en el sistema de la FMCSA son incorrectos o están incompletos podrán presentar una solicitud de revisión de datos (RDR) con el sitio web [DataQs](#). Además, si la citación de un autotransportista se modificó o desestimó en un proceso judicial, este podrá solicitar que se corrijan

los datos de seguridad en los sistemas de la FMCSA. Para hacerlo, deberá enviar una RDR acompañada de documentación judicial certificada y detalles acerca de la inspección. Visite el sitio web del programa CSA para obtener más información acerca de las [citaciones firmes](#).

3.6 Calificaciones de seguridad (385, Apéndice B)

Una calificación de seguridad es una evaluación del cumplimiento del autotransportista con los [estándares de idoneidad en materia de seguridad](#). El proceso se describe en [49 CFR 385, Apéndice B](#). La FMCSA otorga una de tres calificaciones de seguridad (Satisfactoria, Condicional o No satisfactoria) luego de una investigación calificada (revisión de cumplimiento). No todas las investigaciones dan lugar a una calificación de seguridad. Una revisión de cumplimiento puede realizarse para investigar posibles infracciones de las normas de seguridad o quejas acerca de autotransportistas, entre otros motivos.

Las calificaciones de seguridad definitivas están disponibles públicamente a través del [Sitio web del sistema SAFER](#) y los remitentes y clientes podrían basarse en ellas para decidir a qué autotransportistas contratar. La FMCSA no asigna calificaciones de seguridad a los conductores, sino únicamente a los autotransportistas.

Calificaciones de seguridad

- **La calificación de seguridad Satisfactoria** significa que un autotransportista tiene controles de gestión de la seguridad funcionales y adecuados para cumplir con los estándares de idoneidad en materia de seguridad que se definen en [49 CFR 385.5](#). Los controles de gestión de la seguridad se consideran adecuados si son razonables para el tamaño y el tipo de actividad del transportista.
- **La calificación de seguridad Condicional** significa que el autotransportista no ha implementado controles adecuados de gestión de la seguridad para garantizar el cumplimiento con los [estándares de idoneidad en materia de seguridad](#), lo que **podría** dar lugar a las situaciones que se enumeran en [49 CFR 385.5, incisos \(a\) a \(k\)](#).
- **La calificación de seguridad No satisfactoria** significa que el autotransportista no ha implementado controles adecuados de gestión de la seguridad para garantizar el cumplimiento con los estándares de idoneidad en materia de seguridad, lo que **ha** dado lugar a las situaciones que se enumeran en [49 CFR 385.5](#).
- **Sin calificación** significa que la FMCSA no ha asignado una calificación de seguridad al autotransportista.

3.6.1 Estándares de idoneidad en materia de seguridad para autotransportistas (385.5)

Para alcanzar los estándares de idoneidad en materia de seguridad de la FMCSA ([49 CFR 385.5](#)), un autotransportista debe demostrar que ha implementado controles adecuados y efectivos de gestión de la seguridad para garantizar el cumplimiento de las FMCSR y las HMR que se aplican a sus actividades. En el caso de los autotransportistas intraestatales sujetos a los requisitos relativos a permisos de seguridad para materiales peligrosos de la [Subparte E de 49 CFR 385](#), el autotransportista deberá satisfacer los requisitos estatales equivalentes.

3.6.2 Factores que afectan la calificación de seguridad (385.7)

La FMCSA tiene en cuenta los siguientes factores, identificados en [49 CFR 385.7](#), a la hora de determinar la calificación de seguridad:

- Adecuación de los controles de gestión de la seguridad.
- Frecuencia y gravedad de las infracciones normativas Para ver una lista de las infracciones críticas y agudas, consulte el [Apéndice B de 49 CFR 385, VIII](#).
- Frecuencia y gravedad de las infracciones normativas de los conductores y de los vehículos identificadas durante las inspecciones de las actividades de comercio del autotransportista y, si el autotransportista opera en Estados Unidos, de las actividades en Canadá y México.
- Cantidad y frecuencia de las infracciones normativas de conductores y vehículos con suspensión de las actividades de comercio del autotransportista y, si el autotransportista opera en Estados Unidos, de las actividades en Canadá y México.

- Aumento o disminución de infracciones similares identificadas durante las revisiones de seguridad o cumplimiento.
- En relación con las actividades de comercio del autotransportista y, si el autotransportista opera en los Estados Unidos, con las actividades en Canadá y México: frecuencia de accidentes, incidentes que involucren materiales peligrosos, razón de accidentes cada un millón de millas; indicadores de accidentes evitables; y si dichos accidentes, incidentes que involucren materiales peligrosos e indicadores de accidentes evitables han aumentado o disminuido con el tiempo.
- La cantidad y gravedad de las infracciones de las reglas, normas y estándares de seguridad para CMV y autotransportistas, así como de las órdenes emitidas por un estado, Canadá o México que sean compatibles con las reglas, normas, estándares y órdenes federales.

3.6.3 Cómo es notificado un transportista de su calificación de seguridad (385.11)

El autotransportista recibirá un aviso escrito con la calificación de seguridad asignada por la FMCSA dentro de los 30 días posteriores a la revisión de cumplimiento. El aviso se realizará mediante una carta remitida desde las oficinas centrales de la FMCSA y contendrá una lista de los incumplimientos de las FMCSR y las HMR que el autotransportista deberá subsanar.

Si la calificación de seguridad es “Satisfactoria” o mejora una calificación de seguridad “No satisfactoria” provisoria, se considerará final y entrará en vigencia a partir de la fecha del aviso.

En todos los demás casos, el aviso asignará una calificación de seguridad provisoria. Si el transportista no toma medidas para mejorar la calificación de seguridad dentro de los plazos que se indican a continuación, la calificación de seguridad pasará a ser final.

Tipo de transportista	Plazo para tomar acciones correctivas
Transportistas que transportan pasajeros O cantidades de materiales peligrosos que requieren carteles	45 días después de la fecha del aviso
Todos los demás tipos de transportistas	60 días después de la fecha del aviso

3.6.4 Calificaciones de seguridad “Condicional” y “No satisfactoria”

Los transportistas que obtienen una calificación de seguridad “Condicional” o “No satisfactoria” reciben orientación de la FMCSA sobre cómo mejorar esta calificación.

Una calificación de seguridad “No satisfactoria” preliminar indica al autotransportista que la FMCSA ha determinado provisoriamente que el autotransportista no está en condiciones de seguir operando en comercio interestatal y que se le impondrán las prohibiciones dispuestas en [49 CFR 385.13](#) tras 45 o 60 días, en función del tipo de transportista, si no se realizan las mejoras de seguridad necesarias.

3.6.5 Solicitar una revisión o un cambio de la calificación de seguridad

Revisión administrativa de la calificación de seguridad

Un autotransportista puede solicitar que la FMCSA realice una revisión administrativa de una calificación de seguridad provisoria o final. El proceso y los plazos para hacerlo se describen en [49 CFR 385.15](#).

Solicitud de modificación de una calificación de seguridad

Un autotransportista podrá solicitar la modificación de una calificación de seguridad provisoria o final sobre la base de medidas correctivas que haya tomado. El proceso y los plazos para hacerlo se describen en [49 CFR 385.17](#).

3.6.6 Consultar la calificación de seguridad de un transportista

Los transportistas y el público en general pueden consultar las calificaciones de seguridad de los transportistas en el [SMS](#), o bien en el perfil de la empresa en el [sitio web del sistema SAFER](#).

4 Requisitos operativos

Este capítulo aborda los requisitos de seguridad relativos a las actividades del transportista en su conjunto e incluye definiciones e información acerca de los requisitos e informes de responsabilidad financiera (seguro), los accidentes y los registros.

4.1 FMCSR generales (Parte 390)

En [49 CFR 390](#) se explican los requisitos generales y la aplicabilidad de las normas de seguridad y se presentan definiciones e información relacionadas. Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) se aplican a todos los empleadores, empleados y vehículos motorizados comerciales (CMV) que transportan bienes o pasajeros para fines de comercio interestatal.

4.1.1 Aplicabilidad (390.3T)

Puede consultar los lineamientos generales de aplicabilidad en [49 CFR 390.3T](#). Además, hay excepciones y exenciones relacionadas con partes específicas del Código de Reglamentos Federales (CFR) al comienzo de cada capítulo de este documento.

Entender la definición de vehículo motorizado comercial y otra terminología del DOT de los EE. UU. es esencial para comprender qué normas se aplican a su empresa. Consulte las definiciones en el [glosario](#). Preste especial atención a la definición de CMV.

- Los autotransportistas deben conocer y cumplir todas las FMCSR y las HMR que se apliquen a sus actividades.
- Los empleadores deben capacitar a sus empleados sobre las FMCSR y los empleados tienen la obligación de cumplirlas.
- El equipamiento y los accesorios para vehículos motorizados deben recibir mantenimiento acorde a los criterios de desempeño y diseño de las FMCSR pertinentes.

Aplicabilidad: Transportistas involucrados en el comercio intraestatal de materiales peligrosos (390.3T(g))

Las FMCSR que se aplican a los transportistas involucrados en el comercio intraestatal de materiales peligrosos se detallan en [49 CFR 390.3T\(g\)](#) y en el [capítulo sobre materiales peligrosos](#) de este documento.

Aplicabilidad: Proveedores de equipamiento de transporte intermodal (390.3T(h))

Las FMCSR que se aplican a los proveedores de equipamiento de transporte intermodal se encuentran en [49 CFR 390.3T\(h\)](#).

4.1.2 Excepciones (390.3T(f))

Las siguientes actividades están exentas de las FMCSR a menos que se indique lo contrario:

- Transporte con autobuses escolares, según se define en [49 CFR 390.5T](#), excepto por las disposiciones de las secciones 391.15(e) y (f), 392.80 y 392.82.
- Transporte provisto por gobiernos federales, estatales o locales, o bien un organismo creado en el marco de un convenio entre estados que cuente con la aprobación del Congreso.
- Transporte ocasional de bienes personales por parte de un individuo que no sea por dinero ni como parte de una empresa comercial.
- Transporte de cadáveres humanos o de personas enfermas o lesionadas.

- Camiones de bomberos y vehículos de rescate involucrados en actividades de emergencia o similares.
- El uso de vehículos motorizados comerciales diseñados o usados para transportar entre 9 y 15 pasajeros (incluido el conductor) cuando no sea por una compensación directa y el vehículo no cumpla por lo demás la definición de vehículo motorizado comercial, excepto por que los autotransportistas que operen tales vehículos deben cumplir con las normas [49 CFR 390.15](#), [49 CFR 390.19T](#), [49 CFR 390.21T\(a\)](#) y [\(b\)\(2\)](#), [49 CFR 391.15 \(e\)](#) y [\(f\)](#), [49 CFR 392.80](#) y [49 CFR 392.82](#).
- Un conductor de un vehículo motorizado comercial usado principalmente para el transporte de propano para calefacción invernal o bien un conductor de un vehículo motorizado utilizado para responder a una emergencia en una tubería, si las normas no permitirían al conductor responder a una “condición de emergencia que requiera una respuesta inmediata”, según se define en [49 CFR 390.5T](#).

4.1.3 Exención de las normas en situaciones de emergencia (390.23)

Todo autotransportista que brinde asistencia durante una emergencia declarada podría quedar exento de las Partes 390 a 399 de las FMCSR. Los autotransportistas y conductores que deseen brindar asistencia pueden consultar el [sitio web de emergencias declaradas de la FMCSA](#) para ver si se ha declarado una emergencia y obtener una copia de la declaración de emergencia, que contendrá información adicional.

4.1.4 Coerción de empleados (390.6)

Los transportistas, corredores y otros agentes de la cadena logística tienen expresamente prohibido tomar, amenazar con tomar o permitir una acción adversa relacionada con el empleo contra un conductor con el fin de inducir al conductor a infringir las normas que se describen en [49 CFR 390.6\(a\)\(1\)](#) y [\(2\)](#). Para que se considere que existe coacción, el conductor debe declarar que las condiciones le exigirían infringir las normas o ser castigado por negarse a infringirlas.

Los conductores que consideren haber sido coercionados a violar las normas que se describen en [49 CFR 390.6\(a\)\(1\)](#) o [\(2\)](#) podrán presentar una reclamación escrita mediante el procedimiento que se describe en [49 CFR 386.12](#) o llamar al 1-800-DOT-SAFT (1-800-368-7238) para obtener más información acerca del procedimiento para hacerlo. Para obtener más información, visite la [Base de datos nacional de reclamaciones de consumidores de la FMCSA](#).

4.1.5 Acoso de empleados (390.36)

Ningún autotransportista podrá acosar a un conductor ([49 CFR 390.36](#)). Todo conductor que considere que es o ha sido acosado por un autotransportista podrá presentar una reclamación escrita de acuerdo con [49 CFR 386.12\(b\)](#).

4.1.6 Responsabilidad de los transportistas por sus conductores (390.11)

Los transportistas deben exigir a sus conductores que cumplan con las obligaciones y prohibiciones impuestas, tal como se describe en [49 CFR 390.11](#).

4.1.7 Registro de accidentes (390.15)

Consulte la sección [Accidentes](#) de este documento para conocer los requisitos relativos a la gestión de registros.

4.1.8 Actualización bienal (informe de identificación de autotransportistas) (390.19T)

Consulte la sección [Actualización bienal](#) de este documento para obtener información sobre cómo actualizar su información de registro cada dos años.

4.1.9 Marcado de CMV y equipamiento de transporte intermodal (390.21T)

Los CMV que se empleen en actividades de comercio interestatal deberán contar con las siguientes marcas a cada

lado del CMV autopropulsado:

- El nombre legal del autotransportista o un único nombre comercial, que debe coincidir con el detallado en el informe de identificación del transportista.
- El número de identificación del transportista, precedido por las letras “USDOT” (Departamento de Transporte de los EE. UU.).
- Letras que tengan un buen contraste con el color del fondo y se puedan leer durante el día a una distancia de 15 m (50 ft).

Puede obtener más detalles sobre las marcas que deben llevar los CMV y el equipamiento de transporte intermodal en [49 CFR 390.21](#).

4.1.10 Ubicación de registros y documentos (390.29)

Los transportistas que tengan varias oficinas podrán conservar los registros o documentos necesarios en el asiento principal de negocios, en una oficina regional o en la ubicación donde se informa el trabajo de los conductores a menos que se indique lo contrario en este subcapítulo ([49 CFR 390.29](#)).

Los registros y documentos solicitados se deben poner a disposición para su inspección en el asiento principal de negocios del CMV u otra ubicación indicada por el agente especial o representante de la FMCSA. Las solicitudes se deberán atender dentro de las 48 horas, excepto los sábados, domingos y feriados federales.

4.1.11 Copias de registros y documentos (390.31)

Los transportistas podrán hacer copias de los registros y documentos, pero dichas copias deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos ([49 CFR 390.31](#)):

1. Las copias deben estar accesibles y ser legibles, identificables y reproducibles.
2. Todo elemento significativo del registro o documento original que no se preserve en una copia en blanco y negro deberá indicarse claramente antes de realizar la copia.
3. No es necesario copiar el reverso de los formularios impresos si este contiene únicamente contenido común a todos los formularios, pero deberá haber un ejemplo identificado de cada formulario en la película como referencia.
4. La película utilizada para fotografiar las copias deberá satisfacer las especificaciones mínimas publicadas por la Oficina Nacional de Patrones (NBS) y se deberán observar todos los procesos recomendados por el fabricante para proteger las copias contra el deterioro o la destrucción accidental.
5. Cada rollo de película deberá incluir una micropelícula de uno o más certificados que indiquen que las fotografías son reproducciones directas o facsímiles de los registros originales.

Los registros y documentos originales se podrán destruir si las copias cumplen estos requisitos mínimos de conservación. Los registros que requieran firmas están exentos de la preservación fotográfica.

4.1.12 Falsificación (390.35)

Ningún autotransportista ni sus agentes, directivos, representantes o empleados podrán hacer ni ordenar que se haga ([49 CFR 390.35](#)):

- una declaración fraudulenta o intencionalmente falsa en una solicitud, un certificado, un informe o un registro;
- una entrada fraudulenta o intencionalmente falsa en una solicitud, un certificado, un informe o un registro que deba usarse, completarse o conservarse para cumplir con las normas vigentes;
- una reproducción, para fines fraudulentos, de una solicitud, un certificado, un informe o un registro.

4.2 Seguro: Niveles mínimos de responsabilidad financiera (Parte 387)

[49 CFR 387](#) establece los niveles mínimos de responsabilidad financiera que deben mantener los autotransportistas de bienes y pasajeros.

4.2.1 Transportistas de bienes (387, Subparte A)

Aplicabilidad y excepciones (387.3)

Los autotransportistas por contrato que transporten bienes para fines de comercio interestatal o internacional, así como aquellos que transporten materiales, sustancias o desechos peligrosos para fines de comercio interestatal, internacional o intraestatal, deberán obtener y mantener los niveles mínimos de responsabilidad financiera que se establecen en [49 CFR 387.9](#). Un autotransportista “por contrato” es aquel que recibe una compensación económica, sea directa o indirecta, por brindar sus servicios.

Los autotransportistas de bienes que empleen vehículos con un peso bruto nominal (GVWR) menor a 4536 kg (10 001 lb) están exentos de los requisitos relativos al nivel mínimo de responsabilidad financiera dispuestos en 49 CFR Parte 387, Subparte A a menos que transporten los siguientes materiales para fines de comercio interestatal o internacional:

- Materiales clasificados en las Divisiones 1.1, 1.2 o 1.3
- Materiales clasificados en la División 2.3, Zona de riesgo A
- Materiales clasificados en la División 6.1, Grupo de empaque 1, Zona de riesgo A
- Materiales Clase 7 en una cantidad tal que estén sujetos a control en autopistas, según se define en [49 CFR 173.403](#)

Niveles mínimos de responsabilidad financiera (387.9)

Los niveles mínimos de responsabilidad financiera descritos en [49 CFR 387.7](#) se resumen en [49 CFR 387.9](#) de la siguiente manera.

Esquema de límites de responsabilidad civil
Autotransportistas de bienes

Tipo de equipamiento/transporte	Mercancía transportada	Límites mínimos
1. Por contrato (comercio interestatal o internacional; GVWR de 4,536 kg [10,001 lb] o más)	Bienes (no peligrosos)	\$750,000
2. Por contrato y privados (comercio interestatal o internacional de cualquier cantidad, o comercio intraestatal únicamente a granel; GVWR de 4,536 kg [10,001 lb] o más)	• Los tipos de aceite enumerados en 49 CFR 172.101 • Residuos, materiales y sustancias peligrosos definidos en 49 CFR 171.8 y enumerados en 49 CFR 172.101 pero no mencionados a continuación	\$1,000,000

Tipo de equipamiento/transporte	Mercancía transportada	Límites mínimos
3. Por contrato y privados (comercio interestatal, internacional o intraestatal; GVWR de 4,536 kg [10,001 lb] o más)	- Sustancias peligrosas, según se define en 49 CFR 171.8, transportadas en tanques cisterna, tanques portátiles o vehículos tipo tolva con capacidad para más de 13250 l (3,500 gal) de agua - Materiales a granel clasificados en las Divisiones 1.1, 1.2, 1.3, 2.1 o 2.2 - Cualquier cantidad de los materiales clasificados en la División 2.3, Zona de riesgo A - Cualquier cantidad de los materiales clasificados en la División 6.1, Grupo de empaque I, Zona de riesgo A - Cualquier cantidad de un material Clase 7 en una cantidad tal que esté sujeto a control en autopistas (49 CFR 173.403)	\$5,000,000
4. Por contrato y privados (comercio interestatal o internacional; GVWR menor de 4,536 kg [10,001 lb])	- Cualquier cantidad de un material clasificado en las Divisiones 1.1, 1.2 o 1.3 - Cualquier cantidad de los materiales clasificados en la División 2.3, Zona de riesgo A - Materiales clasificados en la División 6.1, Grupo de empaque I, Zona de riesgo A - Materiales Clase 7 en una cantidad tal que estén sujetos a control en autopistas (49 CFR 173.403)	\$5,000,000

Comprobantes de responsabilidad financiera (387.7)

El autotransportista deberá conservar, en el asiento principal de sus negocios, documentación que compruebe que cumple con los niveles mínimos de responsabilidad financiera que se indican en [49 CFR 387.9](#). Los siguientes documentos se consideran información pública. Los siguientes se consideran comprobantes admisibles:

- [Formulario MCS-90](#)
- [Formulario MCS-82](#)
- Autorización escrita de la FMCSA para autoasegurarse de conformidad con [49 CFR 387.309](#), siempre que el autotransportista mantenga una calificación de seguridad aceptable (según se define en [49 CFR 385](#)).

Nota: Todos los vehículos operados en los Estados Unidos por transportistas con domicilio en un país limítrofe deberán llevar a bordo una copia legible en inglés de comprobantes que demuestren su cumplimiento con los niveles mínimos de responsabilidad financiera.

4.2.2 Transportistas de pasajeros (387, Subparte B)

Aplicabilidad y excepciones (387.27)

En general, los autotransportistas por contrato que transporten pasajeros en viajes interestatales o internacionales deberán obtener y mantener vigentes los niveles mínimos de responsabilidad financiera que se indican en [49 CFR 387.33](#).

Las excepciones se enumeran en [49 CFR 387.27](#) y se aplican a los vehículos motorizados que cumplen las siguientes condiciones:

- Transportar únicamente alumnos y profesores desde o hacia la escuela
- Transportistas por contrato que ofrezcan transporte a alumnos de la escuela preprimaria, primaria o secundaria para viajes extracurriculares organizados, patrocinados y pagados por un distrito escolar
- Transportar menos de 16 individuos en un único viaje de ida y vuelta desde y hacia el trabajo
- Servicios de taxi con capacidad para menos de 7 pasajeros (sentados) que no operen en una ruta habitual o entre puntos especificados

Niveles mínimos de responsabilidad financiera

Los niveles mínimos de responsabilidad financiera para transportistas de pasajeros descritos en [49 CFR 387.31](#) se resumen en [49 CFR 387.33T](#) de la siguiente manera.

Esquema de límites de responsabilidad civil

Autotransportistas de pasajeros por contrato que realizan viajes interestatales o internacionales

Capacidad del vehículo (personas sentadas)	Límites mínimos
1. Cualquier vehículo con capacidad para 16 pasajeros (sentados) o más .	\$5,000,000
2. Cualquier vehículo con capacidad para 15 pasajeros (sentados) o menos .	\$1,500,000

Comprobantes de responsabilidad financiera (387.31)

El autotransportista deberá conservar, en el asiento principal de sus negocios, documentación que compruebe que cumple con los niveles mínimos de responsabilidad financiera que se indican en [49 CFR 387.33](#). Se consideran comprobantes aceptables los [Formularios MCS-90B o MCS-82B](#). Los siguientes documentos se consideran información pública.

Nota: Todos los vehículos de pasajeros operados en los Estados Unidos por transportistas con domicilio en un país limítrofe deberán llevar a bordo una copia legible en inglés de comprobantes que demuestren su cumplimiento con los niveles mínimos de responsabilidad financiera.

4.2.3 Formularios relacionados

Los formularios necesarios para demostrar que un autotransportista cuenta con el seguro necesario se pueden obtener en la sección Seguro de la [Biblioteca de formularios de registración de la FMCSA](#).

4.3 Requisitos relativos a los informes financieros (Parte 369)

Ciertos transportistas deben presentar a la FMCSA, una vez al año, balances y declaraciones de ingresos, junto con información sobre el tonelaje, el kilometraje/millaje, la cantidad de empleados, el equipamiento de transporte y otras cuestiones relacionadas (según se dispone en [49 CFR 369](#)). El [tipo de formulario que un transportista debe enviar](#) para satisfacer este requisito depende de sus ingresos operativos y de si se trata de un transportista de bienes o de pasajeros. Para obtener más información al respecto, consulte [49 CFR 369.2](#) (transportistas de bienes) y [49 CFR 369.3](#) (transportistas de pasajeros).

4.3.1 Transportistas de pasajeros (369.1—369.2)

De acuerdo con [49 CFR 369.2](#), los autotransportistas por contrato no exentos que transporten bienes (incluidos los bienes domésticos) y los transportistas de bienes duales se clasifican, de acuerdo con sus ingresos operativos anuales ajustados, en las siguientes categorías:

- Clase I, transporte de bienes: \$10 millones o más

- Clase II, transporte de bienes: entre \$3 y 10 millones
- Clase III, transporte de bienes: menos de \$3 millones.

Los transportistas de bienes de las Clases I y II deben presentar un [Formulario de informe anual M](#) a más tardar el 31 de marzo del año siguiente.

4.3.2 Transportistas de pasajeros (369.3—369.4)

De acuerdo con [49 CFR 369.3](#), los **transportistas de pasajeros** se clasifican, de acuerdo con sus ingresos brutos anuales promedio ajustados, en las siguientes categorías:

- Clase I, transporte de pasajeros: 5 millones o más
- Clase II, transporte de pasajeros: menos de \$5 millones.

Los transportistas de pasajeros de la Clase I deben presentar un [Formulario de informe anual MP-1](#) a más tardar el 31 de marzo del año siguiente.

4.3.3 Exenciones (369.8)

Para obtener una exención de la obligación de presentar informes financieros dispuesta en 49 CFR 369, los autotransportistas deben demostrar que publicar los informes financieros podría dañar considerablemente la posición competitiva del transportista o afectar intereses gubernamentales protegibles. Las solicitudes deben presentarse a más tardar el 31 de marzo del año siguiente a las actividades y deben incluir el contenido que se indica en 49 CFR 369.9(c).

Solicitar una exención de la obligación de presentar informes financieros

Las solicitudes de exención de la obligación de presentar informes financieros se deben enviar a la Oficina de Información de Registración y Seguridad (MC-RS): Office of Registration and Safety Information, 1200 New Jersey Ave. SE, Washington, DC, 20590.

La FMCSA concederá o denegará cada solicitud dentro de un plazo razonable. Mientras la solicitud esté pendiente, los transportistas deberán seguir presentando los informes que correspondan de conformidad con [49 CFR 369.1](#). En caso de aceptarse, la exención eximirá al transportista de la obligación de presentar informes durante tres años. Para obtener más detalles acerca de qué incluir en la solicitud, consulte [49 CFR 369.8](#).

4.3.4 Publicación de la información (369.10)

En general, la información de los autotransportistas compilada en [49 CFR 369.1](#) estará disponible para el público en general. Los transportistas podrán presentar una solicitud de exención como se indica en [49 CFR 369.9](#).

4.4 Accidentes

Aunque nadie desea estar involucrado en un accidente, los accidentes ocurren. Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte están diseñadas para ayudar a los transportistas a adoptar buenas prácticas para evitar accidentes y la FMCSA ha desarrollado un [Ciclo de gestión de la seguridad](#) con el fin de ayudar a los transportistas a examinar sus procedimientos e identificar y corregir las fuentes de problemas de seguridad.

Esta sección brinda orientación acerca de los tipos de documentos que un transportista debe conservar si ha estado involucrado en un accidente que se deba informar a la FMCSA. Además, aborda el impacto económico de los accidentes para un autotransportista y contiene enlaces a recursos sobre la prevención de accidentes.

4.4.1 ¿Qué es un accidente? (390.5T)

Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte definen un “accidente” como un evento que involucra a

un vehículo motorizado comercial dedicado a transporte interestatal o intraestatal en el que:

- un vehículo tuvo que ser remolcado desde el lugar;
- ocurrió una muerte;
- una persona sufrió lesiones y precisó tratamiento médico inmediato fuera del lugar.

4.4.2 Gestión de registros de accidentes (390.15)

Los autotransportistas deben conservar un registro de accidente (según se define en [49 CFR 390.5T](#)) de todos los accidentes ocurridos durante los últimos 36 meses. El registro de accidente debe contener, como mínimo: la fecha del accidente; la ciudad, la localidad y el estado más cercanos al lugar donde ocurrió el accidente; el nombre del conductor; la cantidad de heridos o muertos; y si se derramaron materiales peligrosos (excepto por el combustible derramado de los tanques de combustible de los vehículos motorizados involucrados en el accidente).

Si un accidente involucra el derrame de materiales peligrosos, los transportistas deberán completar un informe de incidente peligroso. Consulte [49 CFR 171.15](#) y [49 CFR 171.16](#) para obtener más detalles.

Los registros de accidentes se deben conservar durante tres años desde la fecha del accidente. Consulte un ejemplo de un [registro de accidente](#) y obtenga más [orientación sobre la gestión de registros](#).

4.4.3 Cómo los accidentes afectan económicamente a los transportistas

Promover prácticas de conducción segura no solo ayuda a los transportistas a cumplir con las normas vigentes, sino que también afecta sus utilidades. Además de las trágicas consecuencias humanas de los accidentes, los transportistas deben entender sus efectos económicos.

Costos directos de los accidentes	Costos indirectos (ocultos) de los accidentes
• Daños al cargamento • Daños a los vehículos • Pérdida de clientes y ventas • Salarios pagados a empleados accidentados	• Costos médicos • Costos administrativos • Informes policiales • Posible efecto sobre el costo del seguro • Posibles efectos sobre el costo del seguro de indemnización laboral • Costos de remolque • Almacenamiento de vehículo dañado • Tiempo perdido en el trabajo • Costo de contratar / capacitar a los empleados de reemplazo • Tiempo del supervisor • Pérdida de propiedad personal • Alquiler de vehículos de reemplazo • Tiempo de inactividad del equipo dañado • Depreciación acelerada de equipos • Informe de accidentes • Costos médicos pagados por la empresa • Mala relación pública / publicidad • Incremento en los costos de relaciones públicas • Costos de agencias gubernamentales

4.4.4 Cómo los transportistas pueden reducir los accidentes

Se espera que los autotransportistas monitoreen sus accidentes en busca de patrones e identifiquen contramedidas para reducir las posibilidades de accidentes futuros. Los ejemplos de contramedidas incluyen, entre otros:

- **Accidentes en una zona de construcción** - Desvío hasta que se complete la construcción
- **Accidentes debido a la falta de atención del conductor**- Mantenga reuniones de seguridad y brinde otros recordatorios para conducir con atención
- **Accidentes debido al sol en los ojos del conductor** - Cambio del tiempo de envío de los conductores
- **Alto número de golpes en accidentes traseros** - Agregue luces de freno y señales de giro en la parte superior de los remolques
- **Accidentes por pérdida de control** -Paga a los conductores para que asistan a la clase de capacitación
- **Número inusual de incidentes de respaldo** - Revise la experiencia de los conductores y realice los cambios necesarios
- **Accidentes relacionados con el clima** - Programa de reconocimiento del conductor para evitar conducir en clima adverso
- **Accidentes al mismo tiempo o ubicación** - Cambio de rutas o los tiempos de envío
- **Demasiados accidentes** - Calcomanías en los espejos para recordar a los conductores que tengan cuidado

4.4.5 Cómo los accidentes afectan las intervenciones de seguridad del transportista por FMCSA

Todos los accidentes reportables en los últimos 24 meses se enumeran en el Sistema de Medición de Seguridad (SMS) de FMCSA. Todos los accidentes reportables se utilizan para calcular una medida y un percentil del indicador de accidente.

SMS mide accidentes según la gravedad del accidente. En el caso de la medida y el percentil del indicador de accidentes, las tasas de accidentes del transportista se comparan con las tasas de accidentes de otros transportistas similares. Un percentil alto de Indicador de Accidentes sugiere que puede ser necesario un examen más detallado de la (s) causa (s) del accidente, y si es corregible, el transportista debe hacer cambios para abordar el (los) problema (s). Para obtener una explicación más detallada de cómo se calcula la medida del indicador de accidentes, consulte el documento [Metodología de SMS](#).

Revisiones de prevenibilidad de accidentes

Cada accidente debe juzgarse individualmente. El investigador o auditor revisará todos los documentos disponibles en el lugar principal de negocios del autotransportista, los informes estatales de accidentes y la información en los sistemas informáticos del FMCSA.

49 CFR Parte 385, Apéndice B, sección II.B (e), proporciona el estándar para hacer una determinación de prevenibilidad: "Si un conductor, que ejerció juicio y previsión normales, podría haber previsto la posibilidad del accidente que de hecho ocurrió y lo hubiera evitado tomando medidas bajo su control que no se hubieran arriesgado a causar otro tipo de accidente, el accidente fue evitable".

Además de los 16 tipos de accidentes elegibles para el Programa de Demostración de Prevenibilidad de Accidentes (ver 4.4.6), los Accidentes No Evitables pueden incluir, entre otros:

- El conductor estaba en el carril apropiado esperando para girar
- El conductor estaba en su propio carril de tránsito a una velocidad segura y legal

Los accidentes evitables pueden incluir, entre otros, accidentes cuando:

- El conductor no pudo controlar la velocidad para poder detenerse dentro de la distancia visual disponible
- El conductor no pudo verificar el tráfico cruzado y esperar a que esté despejado antes de entrar en la intersección
- El conductor chocó con el vehículo que tenía delante.
- El conductor no pudo mantener una distancia de seguridad segura
- Tasa de adelantamiento errónea del conductor
- El conductor se acercó antes de salir para pasar
- El conductor no estaba en su carril correcto
- El vehículo fue estacionado incorrectamente

- Conductor enrollado o retrocedido en el vehículo.
- El conductor no cedió el derecho de cuando fue necesario para evitar un accidente
- El conductor no pudo revisar detrás del vehículo estacionado en la acera antes de intentar abandonar el espacio de estacionamiento
- El conductor intentó cruzar las vías delante del tren.
- El conductor pasó donde se obstruía la vista de la carretera.
- El conductor no pudo señalar el cambio de carriles
- El conductor no pudo permanecer en su propio carril.
- El conductor no redujo la velocidad en áreas peatonales pesadas
- El conductor estaba bajo la influencia.
- La carga o el equipo del conductor golpeó a otro vehículo
- El defecto era un tipo que debería haberse detectado antes del viaje
- El conductor juzgó mal la autorización disponible
- El conductor violó las reglas de operación de la compañía o las instrucciones especiales, las regulaciones de cualquier agencia reguladora federal o estatal o las leyes u ordenanzas de tráfico aplicables. Se identificó una violación fuera de servicio antes del accidente en la inspección posterior al accidente. El conductor no tenía una licencia adecuada con un certificado médico vigente.

4.4.6 Programa de demostración de prevenibilidad de accidentes

FMCSA llevó a cabo un Programa de demostración de prevenibilidad de accidentes desde el 1 de agosto de 2017 hasta el 30 de septiembre de 2019, para evaluar la prevenibilidad de ocho categorías de accidentes que ocurrieron el 1 de junio de 2017 o después hasta el 31 de julio de 2019.

Los accidentes revisados durante el Programa de demostración dieron como resultado una determinación de No evitable, Evitable o Indeciso. Estas anotaciones se hicieron en la lista de accidentes de SMS y una medida alternativa del indicador de accidentes y el percentil estaban disponibles para el autotransportista. Estas anotaciones y medidas alternativas y percentiles estarán disponibles hasta 2 años después de la fecha del accidente. Cada accidente se elimina del SMS 2 años después de la fecha del accidente.

4.4.7 Programa de determinación de prevención de accidentes

En agosto de 2019, FMCSA propuso un Programa de determinación de prevención de accidentes a largo plazo con más tipos de accidentes elegibles. Este programa comenzó el 1 de febrero de 2020 y revisa los accidentes en los 16 tipos de accidentes elegibles que ocurrieron a partir del 1 de agosto de 2019. Los accidentes se envían a través del sistema DataQs de FMCSA. Los remitentes deben proporcionar un Informe de accidente policial con la Solicitud de revisión de datos (RDR). Los accidentes revisados en el nuevo programa con una determinación No prevenible no se incluirán en la medida o percentil del Indicador de accidentes de SMS. El accidente continuará apareciendo en SMS, pero separado de los accidentes incluidos en el cálculo. Los accidentes permanecen en SMS por dos años.

Las determinaciones evitables e indecisas se anotan en la lista de accidentes de SMS. Se encontrará que un accidente es Prevenible cuando el conductor o el autotransportista podrían haber hecho algo para evitarlo. Además, se puede prevenir un accidente si "el conductor violó las reglas de operación de la empresa o las instrucciones especiales, las regulaciones de cualquier agencia reguladora federal o estatal, o las leyes u ordenanzas de tránsito aplicables". Esto incluye si el conductor no tenía la licencia adecuada en la fecha del accidente o si una inspección posterior al accidente revela una violación fuera de servicio antes del accidente.

Se considerará que un accidente es Indeciso cuando la información presentada entra en conflicto o cuando no se proporciona la documentación solicitada, incluidos los resultados de las pruebas de drogas y alcohol después de un accidente fatal o licencias o certificados médicos a pedido.

Además, los accidentes no prevenibles se registran en el Programa de detección previa al empleo durante cinco años.

Los tipos de accidentes elegibles son:

- **Golpeado en el tipo de accidente trasero cuando el CMV fue golpeado:**
 - en la parte trasera; o
 - en el lateral en la parte trasera.
- **Dirección incorrecta o tipo de choque de giros ilegales cuando se golpeó el CMV:**
 - por un automovilista que conduce en la dirección incorrecta; o
 - por otro automovilista en un choque cuando un conductor estaba operando en la dirección incorrecta; o
 - por un vehículo que estaba haciendo un cambio de sentido o un giro ilegal.

- **Tipo de accidente estacionado o legalmente detenido cuando se golpeó el CMV:**
 - mientras está legalmente detenido en un dispositivo de control de tráfico (por ejemplo, señal de stop, luz roja o ceder el paso); o
 - mientras está estacionado, incluso mientras el vehículo estaba desatendido; o
 - por un vehículo que no se detuvo o frenó en el tráfico; o
 - por un vehículo que no se detuvo en un dispositivo de control de tráfico.
- **Si el otro vehículo no detiene el tipo de accidente cuando se golpeó el CMV:**
 - por un vehículo que no se detuvo o frenó en el tráfico; o
 - por un vehículo que no se detuvo en un dispositivo de control de tráfico.
- **Tipo Bajo la Influencia accidente cuando se golpeó el CMV:**
 - por un individuo bajo la influencia (o violación relacionada, como operar en estado de ebriedad), de acuerdo con el estándar legal de la jurisdicción donde ocurrió el accidente; o
 - por otro automovilista en un accidente en el que un individuo estuvo bajo la influencia (o una violación relacionada, como operar en estado de ebriedad), de acuerdo con el estándar legal de la jurisdicción donde ocurrió el choque.
- **Problemas médicos, quedarse dormido o distraerse cuando se golpeó el CMV:**
 - por un conductor que experimentó un problema médico que contribuyó al accidente; o
 - por un conductor que admitió haberse quedado dormido o admitió conducir distraído (por ejemplo, teléfono celular, GPS, pasajeros, otros).
- **Tipo de falla de carga / equipo / desechos o infraestructura cuando el CMV:**
 - fue golpeado por carga, equipo o escombros (por ejemplo, rocas caídas, árboles caídos, artículos no identificables en el camino); o
 - el accidente fue resultado de una falla en la infraestructura.
- **Accidente tipo golpeó a un animal cuando el CMV:**
 - golpeó a un animal
- **Tipo de accidente suicida cuando el CMV:**
 - golpeó a una persona que cometió o intentó suicidarse
- **Tipo de accidente raro o inusual.**

Es responsabilidad del remitente proporcionar pruebas convincentes de que el accidente es elegible y no puede prevenirse. Se recomienda al remitente que proporcione otros documentos e información para respaldar el RDR, incluidos, entre otros, videos, fotografías, documentos de seguros, etc.

Para obtener más información, visite el sitio web del [Programa de determinación de prevención de accidentes](#).

Mientras que otros accidentes pueden no ser prevenibles, en este momento solo estos tipos de accidentes son elegibles para revisión. Otros bloqueos enviados al programa serán descalificados y no revisados.

5 Requisitos para los vehículos

Este capítulo aborda los requisitos de seguridad que deben cumplir los vehículos, incluidos los componentes, el mantenimiento y las inspecciones.

5.1 Piezas y accesorios necesarios para una operación segura (393)

Los transportistas que operan vehículos motorizados comerciales, según se define en la Parte 390.5T, deben cumplir con las normas relativas a las piezas y los accesorios que se establecen en [49 CFR 393](#). Esta sección define algunos de los elementos estándar más comunes que todo vehículo motorizado comercial (CMV) debería tener. Se permite el uso de otros equipos o accesorios siempre que estos no afecten la seguridad operativa. Consulte [Marcado de los CMV autopropulsados y el equipamiento de transporte intermodal](#) para obtener información acerca de la información comercial que debe exhibir el equipamiento del transportista.

5.1.1 Sistemas de freno (Parte 393, Subparte C)

Los componentes de los frenos incluyen los actuadores, los sensores, el recubrimiento, las pastillas, los tambores y los rotores. Los componentes deben estar fabricados y se deben instalar y mantener de manera que el vehículo se pueda detener de manera segura y confiable.

Los vehículos comerciales también deben satisfacer los requisitos relativos a los frenos de servicio, de aparcamiento

y de emergencia. Los frenos deben poder accionarse en cualquier momento y actuar sobre todas las ruedas, excepto en el caso de ciertos remolques y plataformas rodantes, así como las operaciones de remolque ([49 CFR 393.42 \(b\)](#)).

Los requisitos relativos a los dispositivos de acoplamiento, incluidos los requisitos que se aplican a los remolques completos, a las operaciones con un soporte de montura (saddle mount) y a la conexión y ubicación de la quinta rueda se presentan en [49 CFR, Secciones 393.70 y 393.71](#).

Consulte [49 CFR 393, Subparte C](#) para ver todos los requisitos y las excepciones relacionados con los sistemas de frenos.

Sistemas de frenos antibloqueo (393.55)

Ciertos tipos de vehículos motorizados comerciales deben contar con sistemas de frenos antibloqueo. Los sistemas de frenos hidráulicos deben cumplir los requisitos de frenos antibloqueo que se indican en [49 CFR 571.105](#). Los sistemas de frenos de aire deben cumplir los requisitos de frenos antibloqueo que se indican en [49 CFR 571.121](#).

Consulte las normas aplicables que se mencionan aquí y en [49 CFR 393.55](#) para conocer todos los requisitos relativos a los frenos antibloqueo.

Frenos automáticos por ruptura de enganche y frenos de emergencia (393.43)

Todo vehículo motorizado que se utilice para llevar un remolque con frenos deberá contar con un mecanismo que garantice que, en caso de que el remolque se desenganche, los frenos de servicio del vehículo remolcador sean capaces de detener el vehículo. Los camiones o tractores con frenos de aire que remolquen otros vehículos con frenos de aire deberán contar con formas tanto manuales como automáticas para activar las funciones de emergencia de los frenos del remolque.

Consulte [49 CFR 393.43](#) para conocer las normas completas sobre los requisitos relativos a los frenos automáticos por ruptura de enganche y los frenos de emergencia, incluidos los que se aplican a las operaciones de remolque.

Tubos y mangueras (393.45)

Todos los tubos y las mangueras de los frenos, así como los módulos de mangueras y las conexiones (como los conectores gladhand) deben cumplir los requisitos que se establecen en la FMVSS n.º106 ([49 CFR 571.106](#)).

Los tubos y las mangueras de los frenos deben:

- tener una longitud y una flexibilidad tales que las piezas puedan moverse normalmente, sin dañarse, en el punto de conexión de la manguera;
- estar protegidos contra la fricción, el acodamiento y los daños mecánicos en general; y
- no tocar los caños de escape ni otras piezas a alta temperatura.

Consulte [49 CFR 393.45](#) para ver una lista completa de los requisitos relativos a los tubos y las mangueras.

Dispositivos de advertencia (393.51)

En general, los autobuses, camiones y tractores deben contar con una señal que advierta al conductor cuando el sistema de frenos de servicio del vehículo falle. Esta señal de advertencia se aplica a los sistemas de frenos hidráulicos, de aire, de vacío e hidráulicos asistidos por aire o vacío.

Consulte [49 CFR 393.51](#) para conocer todos los requisitos relativos a los dispositivos de advertencia y las excepciones para ciertos vehículos comerciales.

5.1.2 Puertas de la cabina (393.203)

Las puertas de la cabina o las piezas de las puertas que se utilicen como entradas o salidas no pueden faltar ni estar dañadas y deben funcionar perfectamente. Ninguna puerta podrá cerrarse de manera permanente con un cable ni cerrarse por otro medio que no permita abrirla fácilmente, excepto si un vehículo se carga con tubos o barras que

bloquean la puerta, pero tiene una salida por el techo.

Consulte [49 CFR 393.203](#) para ver todos los requisitos que se aplican a las puertas de la cabina y las excepciones correspondientes.

5.1.3 Sujeción de la carga (393.100)

Los requisitos relativos a la correcta sujeción de la carga tienen como objetivo evitar que la carga se fugue, derrame, vuele o caiga de un vehículo comercial. Las normas incluyen requisitos mínimos de resistencia para los dispositivos utilizados para sujetar la carga, requisitos que evitan que la carga se mueva y reglas para sujetar bienes específicos. Cuando se utilizan vehículos motorizados comerciales para transportar carga en carreteras públicas, estos deben cargarse y equiparse, y la carga se debe sujetar de conformidad con las normas vigentes.

Consulte [49 CFR 393, Subparte I](#) para conocer todos los requisitos asociados con la sujeción de la carga.

5.1.4 Equipamiento de emergencia (393.95)

Cada CMV (excepto aquellos acarreados en una operación de remolque) deben contar con el siguiente equipamiento de emergencia:

- Extinguidores de incendios
- Fusibles de repuesto
- Dispositivos de advertencia para vehículos detenidos

Consulte [49 CFR 393.95](#) para conocer todas las especificaciones, normas y excepciones relativas al equipamiento de emergencia.

5.1.5 Sistemas de escape (393.83)

Todos los sistemas de escape deben estar bien sujetos al vehículo y no se podrán colocar en lugares donde exista riesgo de que quemen o dañen cableado eléctrico, componentes del sistema de suministro de combustible u otras piezas combustibles del vehículo. No está permitido reparar los sistemas de escape temporalmente con parches o coberturas. Los requisitos relativos a la ubicación de los sistemas de escape varían entre los camiones y tractores, los autobuses a gasolina y los autobuses a diésel u otro combustible.

Consulte [49 CFR 393.83](#) para conocer todos los requisitos relativos al desempeño y la ubicación del sistema de escape.

5.1.6 Bastidores (393.201)

El bastidor o chasis de cada vehículo motorizado comercial no debe estar agrietado, flojo, pandeado ni roto. No se deberán soldar piezas ni accesorios al bastidor o chasis de un vehículo comercial excepto por recomendación del fabricante del vehículo. Toda reparación soldada del bastidor debe cumplir con las recomendaciones del fabricante del vehículo.

Consulte [49 CFR 393.201](#) para conocer todos los requisitos relativos a los bastidores o chasis de los vehículos.

5.1.7 Sistemas de combustible (393 Subparte E)

Los sistemas de combustible incluyen los tanques de combustible y las líneas que suministran combustible al motor del vehículo. Los sistemas de combustible de los vehículos comerciales y sus equipos auxiliares están sujetos a requisitos de ubicación e instalación, entre otros, que tienen como fin garantizar la seguridad de los conductores y otros usuarios de las carreteras.

Consulte [49 CFR 393.65](#) para conocer los requisitos que se aplican a todos los tipos de sistemas de combustibles. Para conocer los requisitos específicos para los tanques de combustible líquido, consulte [49 CFR 393.67](#). Para conocer los requisitos específicos para los contenedores de gas natural, consulte [49 CFR 393.68](#). Para conocer los

requisitos específicos para los sistemas de gas licuado de petróleo, consulte [49 CFR 393.69](#). Se prohíbe el uso de alimentadores por gravedad o sifones que ingresen directamente al carburador en todos los tipos de sistemas de combustible.

5.1.8 Dispositivos de iluminación y reflectores (393 Subparte B)

Los requisitos relativos a los dispositivos de iluminación y los reflectores se aplican a la mayoría de los vehículos comerciales actuales, pero los vehículos motorizados fabricados hasta el 25 de diciembre de 1968 deben cumplir, como mínimo, los requisitos vigentes en la fecha de fabricación del vehículo.

Las luces de freno deben activarse al aplicar los frenos. Las luces y los reflectores deben estar visibles, con ciertas excepciones. Ciertos remolques fabricados a partir del 1 de diciembre de 1993 también deben tener recubrimiento retroreflejante o reflectores reflejantes adicionales para hacerlos más visibles. Los remolques fabricados antes del 1 de diciembre de 1993 deben reacondicionarse con recubrimiento retroreflejante o reflectores reflejantes adicionales, tal como se indica en [49 CFR 393.13](#).

Con excepción de las luces delanteras y ciertas luces temporarias, todas las luces deben estar bien sujetas a una parte permanente del vehículo. Las lámparas temporarias de los vehículos motorizados transportados en operaciones de acarreo, así como las lámparas eléctricas temporarias en cargas que se encuentren fuera de la envolvente del vehículo (conocidas como cargas proyectadas) se deben sujetar firmemente.

Consulte [49 CFR 393 Subparte B](#) para conocer todos los requisitos relativos a los dispositivos de iluminación y reflectores, así como las excepciones correspondientes.

5.1.9 Protección trasera (393.86)

Cada remolque o semirremolque, excepto por los tractores, los remolques de poste y los vehículos de remolque, deberá contar con parachoques traseros u otros dispositivos que eviten que otro vehículo pueda incrustarse debajo de él. Los parachoques traseros de **ciertos remolques** fabricados hasta el 26 de enero de 1998 deben tener marcas o rótulos permanentes y cumplir con las normas que se establecen en [49 CFR Secciones 571.223 y 571.224](#).

Consulte [49 CFR 393.86](#) para conocer todas las normas y excepciones relativas a la protección trasera.

5.1.10 Cinturones de seguridad (393.93)

En general, los vehículos motorizados comerciales deben contar con asientos, cinturones de seguridad, ganchos para cinturones de seguridad y sistemas de advertencia de uso del cinturón de seguridad, así como cumplir otras especificaciones relativas a la protección de los pasajeros contra eventuales accidentes. Las especificaciones varían en función del año modelo del vehículo.

Consulte [49 CFR 393.93](#) para conocer todas las normas relativas a los cinturones de seguridad.

5.1.11 Literas (393.76)

Las literas deben tener ciertas dimensiones mínimas y cumplir ciertos lineamientos de instalación. Las literas deben tener ventilación adecuada y deben estar ubicadas de manera de proteger a los ocupantes contra el calor y los gases de escape, así como las fugas de combustible.

En el caso de las literas instaladas antes de 1975, consulte las disposiciones especiales de [49 CFR 393.76](#). Para conocer todos los requisitos que se aplican a las literas, consulte [49 CFR 393.76](#).

5.1.12 Sistemas de dirección (393.209)

Los volantes de dirección deben estar bien sujetos y no deben tener rayos agrietados ni faltantes. También hay requisitos que se aplican al juego del volante de dirección, a la columna de dirección, al sistema de dirección completo y a los sistemas de dirección asistida.

Consulte [49 CFR 393.209](#) para conocer todos estos requisitos.

5.1.13 Sistemas de suspensión (393.207)

Todos los componentes del sistema de suspensión, incluidos los siguientes, deben estar estructuralmente sanos y en buenas condiciones:

- Ejes
- Ejes ajustables
- Hojas de ballesta
- Muelles
- Barras de torsión
- Suspensión de aire
- Controles de escape de la suspensión de aire

Consulte [49 CFR 393.207](#) para conocer todos los requisitos relativos a los sistemas de suspensión.

5.1.14 Neumáticos (393.75)

Los neumáticos de los vehículos motorizados comerciales deben cumplir determinados estándares de seguridad, que incluyen restricciones de carga, presión de inflado y otras cuestiones. Además, no deben presentar ninguno de los defectos especificados.

Consulte [49 CFR 393.75](#) para conocer todos los requisitos que se aplican a los neumáticos.

5.1.15 Ruedas (393.205)

Las ruedas y las llantas no deben estar agrietadas ni rotas. Los pernos y orificios roscados de las ruedas no deben estar elongados (lo que se conoce como defecto de circularidad) y no debe haber tuercas ni pernos faltantes o flojos.

Consulte [49 CFR 393.205](#) para conocer las normas tendientes a garantizar que las ruedas sean seguras.

5.1.16 Estado del parabrisas (393.60)

Los parabrisas de los vehículos comerciales deben cumplir determinadas especificaciones relativas al estado, la coloración, las obstrucciones de la visión y la presencia de calcomanías y adhesivos.

Consulte [49 CFR 393.60](#) para conocer todos los requisitos que se aplican al estado del parabrisas.

5.1.17 Infracciones comunes

La siguiente tabla enumera algunas de las infracciones más comunes relacionadas con piezas y accesorios.

Infracción	Código relevante
No tener las lámparas adecuadas en correcto funcionamiento	393.9
Frenos de campana o de rotocámara mal ajustados	393.47E
Profundidad del dibujo de los neumáticos menor a 1,6 mm (2/32 in).	393.75C
Extintor de incendios faltante, descargado o mal sujeto	393.95A

Dispositivos de iluminación, reflectores y proyectores faltantes o defectuosos	393.11
Luz de giro inoperativa	393.9A
Limpiaparabrisas inoperativos o defectuosos	393.78
Ajustador automático de frenos. CMV fabricados a partir del 20/10/1994: frenos de aire.	393.53B
Desgaste o acodaduras en las mangueras o los tubos de freno	393.45B2
Dispositivos de advertencia faltantes o insuficientes	393.95F

5.2 Inspección, reparación y mantenimiento (Parte 396)

Cada autotransportista y proveedor de equipamiento intermodal deberá inspeccionar, reparar y mantener sistemáticamente todos los vehículos motorizados comerciales (CMV) que se encuentren bajo su control. Cada empleado de un transportista involucrado directamente en la inspección y el mantenimiento de vehículos deberá cumplir con las reglas y normas de [49 CFR 396](#).

Las piezas y los accesorios deberán estar siempre en condiciones de funcionar de forma correcta y segura. Estos incluyen las piezas y los accesorios que se especifican en [49 CFR 393](#), así como todo otro accesorio o pieza que pudiera afectar la seguridad, incluidos, sin carácter taxativo, el chasis y los módulos asociados, el sistema de suspensión, los ejes y las piezas de conexión, las ruedas y llantas, y el sistema de dirección. Las ventanas de emergencia, las puertas de emergencia y las luces indicadoras de las puertas de emergencia en los autobuses se deberán inspeccionar al menos una vez cada 90 días.

5.2.1 Registros

Se deberán conservar registros de todas las inspecciones, reparaciones y tareas de mantenimiento. De acuerdo con [49 CFR 396.3](#), los registros necesarios incluyen:

- Información de identificación del vehículo, como el número interno, la marca, el número de serie, el año y el tamaño de los neumáticos (véase también [Marcado de CMV autopropulsados y equipamiento intermodal](#))
- Un programa que indique el tipo de tareas de inspección y mantenimiento a realizar, así como las fechas límite para realizarlas; y
- Registros de tareas de inspección, reparación y mantenimiento que indiquen la fecha y naturaleza de cada una

Los transportistas deberán conservar registros de cada vehículo que controlen durante más de 30 días consecutivos, sea como propietarios o arrendatarios. Estos registros se deberán conservar durante un año en el lugar donde se conserve el vehículo o se le dé mantenimiento. Además, los registros se deberán conservar durante seis meses luego de que el vehículo deje de estar bajo control del transportista (venta, canje, etc.).

Los transportistas de pasajeros deberán conservar registros de las pruebas realizadas en las puertas de emergencia, las luces de indicación de las puertas de emergencia y las ventanas de emergencias, las cuales deberán inspeccionarse al menos una vez cada 90 días como se indica en [49 CFR 396.3](#).

5.2.2 Inspecciones de vehículos

Informes de inspecciones en carretera (396.9)

Todo conductor que reciba un informe de inspección en carretera está obligado a entregarlo al autotransportista **en el transcurso de 24 horas**. Si un vehículo se declara “fuera de servicio”, se **deben** corregir las infracciones o

defectos antes de que el vehículo pueda operar nuevamente. Los transportistas deben firmar el informe de inspección en carretera y devolver el informe completo **dentro de los 15 días** posteriores a la inspección verificando que se hayan corregido todas las infracciones. El transportista deberá conservar una copia de este informe durante los 12 meses posteriores a la inspección.

Informe de inspección de vehículo del conductor (DVIR) luego del viaje (396.11)

De acuerdo con [49 CFR 396.11](#), los conductores de CMV, independientemente de que transportan pasajeros o no, deben inspeccionar los vehículos y preparar y firmar un informe escrito al final de cada día de trabajo en cada vehículo operado, excepto por el equipamiento de transporte intermodal suministrado por un proveedor de equipamiento. Consulte los lineamientos adicionales de la FMCSA sobre [cómo completar y conservar los DVIR](#). Consulte [49 CFR 396.11\(b\)](#) para conocer los requisitos relativos a las inspecciones de equipamiento de transporte intermodal.

El informe deberá cubrir los siguientes accesorios y piezas, y deberá enumerar todo defecto o deficiencia detectado por el conductor o que le hayan informado que pudiera afectar el funcionamiento seguro del vehículo o dar lugar a fallas mecánicas.

- Frenos de servicio, incluidas las conexiones de los frenos del remolque
- Freno de aparcamiento (freno de mano)
- Mecanismo de dirección
- Dispositivos de iluminación y reflectores
- Neumáticos
- Bocina
- Limpiaparabrisas
- Espejos retrovisores
- Dispositivos de acoplamiento
- Ruedas y llantas
- Equipamiento de emergencia

Si un conductor operara más de un vehículo durante un día dado, deberá preparar un informe por cada uno de ellos.

Tipo de CMV	Requisitos relativos a los informes de inspección
CMV de transporte de pasajeros por contrato	Se debe presentar un informe después de cada viaje, incluso si el conductor no detecta ni le informan ningún defecto.
Todos los demás CMV	Se debe presentar un informe únicamente si el conductor detecta o le informan un defecto que podría afectar la seguridad del vehículo.

Medidas correctivas

Los transportistas deben reparar todo defecto o deficiencia antes de poner el vehículo en servicio nuevamente y certificar en el informe de inspección original del conductor que el defecto o la deficiencia se han reparado o que no es necesario repararlos.

Conservación

El autotransportista deberá conservar el informe de inspección original del conductor (DVIR), la certificación de las reparaciones y la certificación de la revisión del conductor durante tres meses desde la fecha del informe inicial.

Inspección antes del viaje (396.13)

Antes de operar el vehículo, **el conductor debe inspeccionarlo y quedar satisfecho con que el vehículo está en condiciones de operar con seguridad**. Si el último informe de inspección del vehículo nota alguna deficiencia, el conductor debe revisarlo y firmarlo para reconocer y certificar que se realizaron las reparaciones necesarias.

Inspección periódica (396.17, 396.21)

Todos los vehículos comerciales, incluidos todos los segmentos de un vehículo articulado, deberán someterse a inspecciones periódicas al menos una vez cada 12 meses. Las inspecciones deben incluir, como mínimo, todos los elementos que se indican en [49 CFR 399, Apéndice G: Estándares mínimos de inspección periódica](#).

El autotransportista deberá conservar el informe de cada inspección periódica durante 14 meses, mientras que la documentación de la última inspección periódica (calcomanía, informe o adhesivo) deberá conservarse en el vehículo. Los transportistas que operen en estados que no cuenten con un equivalente del programa de inspección federal (véase [49 CFR 396.23](#)) podrán realizar las inspecciones anuales necesarias por su cuenta o permitir a un tercero que las realice, siempre y cuando el inspector cumpla los requisitos de aptitud que se establecen en [49 CFR 396.19](#).

- Los autotransportistas deben garantizar que los inspectores:
 - entiendan los estándares de inspección dispuestos en [49 CFR 393](#) y el [Apéndice G](#);
 - puedan identificar los componentes defectuosos;
 - tengan conocimiento y dominio de los métodos, los procedimientos y las herramientas necesarios.
 - Los autotransportistas también deben asegurarse de que los inspectores adquieran experiencia o capacitación:
 - mediante la participación en un programa de capacitación estatal o federal, o la obtención de un certificado de habilitación para inspecciones de seguridad de vehículos motorizados comerciales emitido por un estado o una provincia canadiense; o
 - mediante una combinación de otras actividades de capacitación y experiencia que sumen al menos un año.

Los autotransportistas deben conservar evidencia de la aptitud de cada inspector durante al menos un año desde la fecha en la que el inspector deje de realizar inspecciones para el transportista.

Programas equivalentes a las inspecciones periódicas (396.23)

Los autotransportistas podrán satisfacer los requisitos relativos a las inspecciones periódicas mediante la participación en un programa de inspección estatal que la FMCSA considere equivalente a sus requisitos de inspección federales.

Los siguientes estados han adoptado requisitos de inspección periódica que la FMCSA considera **equivalentes** a sus requisitos de inspección:

- Alabama (únicamente LPG Board)
- California
- Connecticut
- Distrito de Columbia
- Hawái
- Luisiana
- Maine
- Maryland

- Massachusetts
- Michigan (programa de inspección de autobuses)
- Minnesota
- Nuevo Hampshire
- Nueva Jersey
- Nueva York
- Ohio (programa de inspección de autobuses de la iglesia)
- Pensilvania
- Rhode Island
- Texas
- Utah
- Vermont
- Virginia
- Virginia Occidental
- Wisconsin (programa de inspección de autobuses)

Nota: Arkansas y Oklahoma ya no tienen programas de inspección aprobados por la FMCSA. Los programas de inspección de México (NOM 68), las 10 provincias canadienses y el Territorio del Yukón cumplen con los requisitos de la FMCSA.

Consulte [49 CFR 396.23](#) para obtener más información.

Inspección de proveedores de equipamiento de transporte intermodal (IEP)

Puede obtener información acerca de las inspecciones de IEP en [49 CFR 396.3](#), [49 CFR 396.9](#) y [49 CFR 396.25](#). Los requisitos relativos a las inspecciones de IEP se establecen en [49 CFR 396.11\(b\)](#) y [49 CFR 396.12](#).

5.2.3 Inspecciones de frenos

Requisitos de aptitud de los inspectores de frenos (396.25)

Los autotransportistas deben garantizar que todas las inspecciones y las tareas de mantenimiento, reparación y servicio de los frenos de los CMV cumplan con las normas vigentes y que los empleados responsables de las tareas de inspección y mantenimiento de los frenos cumplan con los requisitos mínimos de aptitud para los inspectores de frenos.

Los autotransportistas deben confirmar que los inspectores de frenos:

- entiendan los servicios e inspecciones de los frenos y sean capaces de llevarlos a cabo;
- conozcan los métodos, los procedimientos, las herramientas y el equipamiento necesario;
- sean aptos para realizar tareas de servicio e inspección de frenos sobre la base de su capacitación y/o experiencia.

Para que se considere que cuenta con capacitación o experiencia suficientes sobre frenos, la persona debe haber realizado una de las siguientes actividades:

- Un programa de capacitación de un estado, una provincia canadiense, un organismo federal o un sindicato
- Un programa de capacitación aprobado por un estado

- Capacitación por la que la persona haya obtenido un certificado emitido por un estado o una provincia canadiense que la habilite a realizar servicios o inspecciones de frenos, incluida la aprobación del examen sobre frenos de aire de la CDL
- Un año de capacitación o experiencia en frenos (o bien una combinación de ambas)

Requisitos relativos a la gestión de registros

Los autotransportistas deben conservar evidencia de la aptitud de los inspectores de frenos en el asiento principal de los negocios de la empresa o el lugar donde trabaje el inspector. Dicha evidencia deberá conservarse mientras el inspector de frenos permanezca empleado y durante un año a partir de entonces. Sin embargo, los autotransportistas no necesitan conservar evidencia de la aptitud para inspeccionar sistemas de frenos de aire en relación con las inspecciones realizadas por personas que hayan aprobado los exámenes teóricos y prácticos sobre frenos de aire para obtener una CDL.

5.2.4 Infracciones comunes

La siguiente tabla enumera algunas de las infracciones más comunes relacionadas con las reparaciones y el mantenimiento.

Infracción	Código relevante
Piezas o accesorios en mal estado	396.3(a)(1)
Fugas de aceite o grasa	396.5(b)
Conducir un CMV sin la debida inspección periódica	396.17(c)
Cubos: fugas de aceite o grasa en el cubo	396.5(b)
Cubos: fugas en el sello de la rueda	396.5(b)
No corregir los defectos identificados en el informe de inspección	396.5(b)
Frenos (infracciones generales)	396.3(a)(1)
Frenos: pérdida de presión en el sistema de reserva	396.3(a)(1)
Neumáticos (infracciones generales)	396.3(a)(1)
No corregir los defectos detallados en el informe de inspección	396.9(d)(2)

6 Requisitos para el conductor

Este capítulo aborda las normas referidas a los conductores e incluye consejos destinados a ayudar a los conductores a conducir con seguridad y sin cometer infracciones. Las infracciones del conductor detectadas durante una inspección afectan los antecedentes de seguridad del autotransportista.

6.1 Contratación de conductores aptos (Parte 391)

Los autotransportistas deben asegurar y verificar que sus conductores de CMV cumplan con los requisitos mínimos que se establecen en [49 CFR 391](#) antes de operar un vehículo. Los propietarios-operadores de CMV deberán cumplir tanto con las disposiciones que se aplican a los autotransportistas como con las reglas que se aplican a los

conductores. Un propietario-operador es alguien que opera un CMV bajo su propia autoridad (su propio número del DOT), como autotransportista y conductor autónomo a la vez.

Para conducir un CMV para fines de comercio interestatal, los conductores deben cumplir con los requisitos de aptitud generales que se describen en [49 CFR 391.11](#), incluidos los siguientes:

- Tener al menos 21 años de edad.
- Hablar y leer inglés satisfactoriamente para:
 - conversar con el público en general;
 - entender los carteles y las señales de tránsito;
 - responder a las preguntas oficiales;
 - escribir de forma legible en los informes y registros.
- Conducir el vehículo con seguridad.
- Ser físicamente aptos para realizar todas las obligaciones de un conductor.
- Tener una única licencia vigente de operador de vehículos motorizados comerciales emitida por un único estado o jurisdicción.
- Proporcionar a su autotransportista empleador:
 - una lista de las infracciones cometidas en vehículos motorizados; o
 - una declaración firmada de que el conductor no ha sido condenado por ninguna infracción en un vehículo motorizado durante los últimos 12 meses.
- Aprobar un examen práctico de conducción u otra prueba similar.

Un conductor inhabilitado no deberá conducir un vehículo motorizado comercial por ningún motivo.
Consulte [49 CFR 391.15](#).

6.1.1 Excepciones

Las siguientes categorías de conductores y vehículos en [49 CFR 391.2](#) generalmente están exentas de algunos de los requisitos de aptitud indicados arriba:

- Tercerización de tareas agrícolas
- Industria apícola
- Ciertos conductores de vehículos agrícolas
- Vehículos agrícolas cubiertos
- Camiones para soldadura de tuberías

En [49 CFR 391](#), [Subparte G](#) se describen algunas otras exenciones limitadas.

6.1.2 Legajo de aptitud del conductor

Todos los autotransportistas deberán llevar un legajo de aptitud de cada conductor que empleen. Puede ser útil el uso de una lista de verificación para asegurarse de que el legajo de aptitud cuente con todos los documentos y las consultas necesarios. Hay una descripción de los documentos que debe contener el legajo de aptitud de cada conductor en las siguientes subsecciones y en [49 CFR 391.51](#), que también detalla los requisitos relativos a la conservación de documentos.

Solicitud de empleo del conductor

El conductor no debe conducir un vehículo motorizado comercial (CMV) hasta haber llenado y firmado una solicitud de empleo. Consulte [49 CFR 391.21](#) para ver una lista de la información que se debe incluir en la solicitud y ver un ejemplo de una solicitud de empleo. Los conductores que no tengan una CDL deberán enumerar todos los

empleados para los que hayan trabajado durante los últimos tres años. Los conductores que tengan una CDL deberán hacer lo mismo y, además, enumerar todo empleador para el que hayan operado un CMV durante los últimos 10 años.

Todos los conductores deben tener una solicitud de empleo, incluidos los propietarios-operadores y los mecánicos que operen vehículos en carreteras públicas.

Consulta de antecedentes de desempeño en materia de seguridad a empleadores anteriores

Los autotransportistas deberán investigar, documentar y conservar los antecedentes de desempeño en materia de seguridad de todos los conductores durante los tres años inmediatamente anteriores a la fecha en la que el conductor comience a trabajar para el nuevo empleador. Consulte [49 CFR 391.23](#).

La consulta podría consistir en entrevistas personales, entrevistas telefónicas, cartas o cualquier otro método de investigación que el transportista considere adecuado, pero todas las investigaciones y todos los esfuerzos por ponerse en contacto con empleadores anteriores se deberá documentar fehacientemente.

Los registros se deberán recibir dentro de los 30 días posteriores al comienzo del empleo. Las consultas a los empleadores anteriores deberán incluir, como mínimo:

- información general sobre el conductor e información de verificación del empleo;
- todo accidente que se encuadre en la definición dada en [49 CFR 390.5T](#), incluidos, si es posible, los detalles del accidente;
- si el conductor infringió prohibiciones relativas al consumo de alcohol y sustancias controladas dispuestas en [49 CFR 382](#) o [49 CFR 40](#).

También deberán conservarse en el legajo de aptitud del conductor los siguientes documentos, si corresponde:

- Solicitud de registros de antecedentes de desempeño en materia de seguridad de un conductor o solicitante (formulario de autorización de divulgación)

Los solicitantes completan este formulario para autorizar a los empleadores anteriores a divulgar sus registros. Consulte [49 CFR 391.53\(b\)\(1\)](#).

- Refutación o solicitud de corrección de información en los antecedentes de desempeño en materia de seguridad de un conductor o solicitante

Los solicitantes pueden usar este formulario para disputar información provista por empleadores anteriores. Consulte [49 CFR 391.23\(j\)\(3\)](#).

- Notas recibidas en respuesta a investigaciones

Consulte [49 CFR 391.53 \(b\)\(2\)](#).

Todos los documentos relacionados con los antecedentes de desempeño en materia de seguridad de un empleado y las consultas a empleadores anteriores se deberán conservar durante toda la relación de empleo y durante tres años a partir de entonces. Consulte [49 CFR 391.53](#).

Consulta a organismos estatales del registro de conducción de vehículos motorizados del conductor y revisión anual de registros

Al momento de la solicitud, los transportistas deberán ponerse en contacto con todos los estados en los que cada conductor tenga —o haya tenido durante los últimos 3 años— una licencia o un permiso para conducir vehículos motorizados con el fin de obtener el registro de conducción de vehículos motorizados (MVR) del conductor ([49 CFR 391.23\(a\)\(1\)](#) y [\(b\)](#)).

Se deberá incluir una copia de los MVR recibidos en respuesta a esta consulta en el legajo de aptitud del conductor dentro de los 30 días posteriores al comienzo del empleo y esta copia deberá conservarse de acuerdo con los

requisitos que se indican en [49 CFR 391.51](#). Si no se recibe ningún MVR del estado que debería haber enviado esta respuesta, el autotransportista deberá documentar un esfuerzo de buena fe por obtener dicha información y certificar que no hay registros de ese conductor. La consulta a los organismos emisores de licencias de conducir del estado se deben realizar de la forma y por el medio que cada organismo establezca. Consulte el ejemplo de formulario de consulta a organismos estatales.

Luego, el transportista deberá obtener un MVR actualizado una vez al año y revisarlo para determinar si se cumplen los requisitos mínimos de conducción segura, así como confirmar que no haya infracciones que ameriten la inhabilitación. Consulte [49 CFR 391.15](#). El revisor deberá incluir una nota que indique su nombre y la fecha de revisión de los registros del legajo de aptitud del conductor ([49 CFR 391.25 \(c\)\(2\)](#)). Consulte el ejemplo de formulario de revisión anual del registro de conducción.

Consulte [49 CFR 391.53](#) para conocer los requisitos relativos a la conservación de los registros de antecedentes de los conductores.

Certificación anual de infracciones del conductor

Cada año, los autotransportistas deberán exigir a los conductores que empleen que proporcionen una lista de todas las infracciones de leyes y ordenanzas de tránsito por las que hayan sido condenados durante los últimos 12 meses. Consulte [49 CFR 391.27](#) y el ejemplo de formulario de certificación anual de infracciones del conductor. Esta certificación de infracciones se debe comparar con el registro de conducción de vehículos motorizados del conductor una vez al año. Revisar ambos registros al mismo tiempo es útil para evaluar el desempeño general en materia de seguridad del conductor. **Nota:** Los conductores que ya hayan presentado la información exigida por [49 CFR 383.31](#) no necesitan repetirla en esta lista anual de infracciones.

Certificado de prueba de conducción o equivalente

Los conductores no deberán conducir un CMV hasta haber realizado un examen de conducción y recibido un certificado que lo compruebe ([49 CFR 391.31](#)). Como equivalente al certificado de examen de conducción del conductor, el transportista podrá aceptar y conservar una copia de la CDL vigente del conductor, o bien una copia del certificado del examen de conducción vigente del conductor (emitido durante los últimos 3 años). Consulte [49 CFR 391.33](#). **Nota:** Los conductores deben recibir copias de estos certificados.

Certificado de médico examinador

Cada conductor debe aprobar un [examen médico](#) y recibir un [certificado de un médico examinador](#) ([49 CFR 391.41](#)). En el caso de los conductores que no posean una CDL, el transportista deberá conservar una copia del certificado del médico examinador en el legajo de aptitud del conductor.

En el caso de los titulares de una CDL, el autotransportista empleador deberá obtener el MVR del sistema CDLIS, según se define en [49 CFR 384.105](#). El MVR del sistema CDLIS se debe obtener del estado emisor de la licencia actual e incorporarse al legajo de aptitud del conductor. Consulte las excepciones que se establecen en [49 CFR 391.51\(b\)\(7\)\(ii\)](#). Los conductores que posean una CDL deberán enviar una copia del certificado del médico examinador a la agencia de licencias de conducir de su estado.

El conductor deberá renovar el certificado cada dos años a menos que el médico examinador indique un plazo menor a dos años en el certificado. Los exámenes médicos deberán ser realizados por un médico examinador inscrito en el [Registro Nacional de Médicos Examinadores Certificados](#) de acuerdo con la Parte 390, Subparte D.

Consulte [49 CFR 391.41](#) para obtener más información acerca de los requisitos físicos que deben cumplir los conductores.

Los conductores que tengan impedimentos físicos que afecten su capacidad para operar con seguridad un CMV de acuerdo con el médico examinador o que tengan amputaciones (p. ej., de manos, brazos, pies o piernas) deberán obtener un [Certificado de evaluación de destreza](#).

Nota sobre la inscripción del médico examinador

Se debe incluir en el legajo de antecedentes del conductor una nota que verifique que el médico examinador está inscrito en el [Registro Nacional de Médicos Examinadores Certificados](#):

- Se requiere una nota en el caso de los conductores que no posean una CDL (consulte [49 CFR 391.51\(b\)\(9\)\(i\)](#)).
- Se requiere una nota en el caso de los conductores que posean una CDL (consulte [49 CFR 391.51\(b\)\(9\)\(ii\)](#)).

Consulta sobre análisis de detección de drogas y alcohol

Los empleadores deberán preguntar a cada empleado potencial si ha tenido resultados positivos —o se ha negado a participar— en análisis preocupacionales de detección de drogas o alcohol realizados por un empleador ante quien solicitó un trabajo —que no obtuvo— de transporte de alto riesgo. Consulte [49 CFR 391.23\(e\)](#) y el ejemplo de cuestionario sobre análisis preocupacionales de detección de drogas y alcohol. Si el empleado potencial admite haber tenido un resultado positivo en un análisis —o haberse negado a participar en uno—, dicho individuo no deberá desempeñar funciones de alto riesgo hasta haber finalizado exitosamente un proceso de reinserción laboral. Consulte [49 CFR 40.25\(j\)](#) y [49 CFR 40, Subparte O](#).

Si un conductor se niega a permitir que el empleador potencial consulte sobre los análisis anteriores de detección de drogas y alcohol, el empleador no deberá permitir al conductor operar un CMV. Consulte [49 CFR 391.23\(f\)\(1\)](#).

6.1.3 Infracciones comunes

La tabla siguiente enumera algunas de las infracciones más comunes relacionadas con la aptitud de los conductores.

Infracción	CFR relevante
Conductor que no habla inglés	391.11
Legajo de aptitud del conductor incompleto	391.51
Usar un vehículo comercial de transporte de carga sin un certificado médico válido	391.41
El conductor no tiene una licencia válida para el CMV que conduce	391.11
Certificado de médico examinador vencido	391.45
El conductor no está físicamente apto para conducir	391.11
Conducir un CMV sin los avales adecuados o infringiendo las restricciones	391.11
Conducir un CMV estando inhabilitado: suspendido por motivos de seguridad o motivos desconocidos y en el estado emisor de la licencia del conductor	391.15
Conducir un CMV estando inhabilitado: suspendido por motivos no relacionados con la seguridad y en el estado emisor de la licencia del conductor	
Conducir sin una licencia válida para el tipo de vehículo conducido	391.11

6.2 Requisitos de capacitación y estándares para conductores que poseen una CDL (Partes 380 y 383)

Esta sección presenta los requisitos de capacitación y los estándares que se aplican a los conductores que poseen una licencia de conducir comercial (CDL).

La Parte 383 establece estándares para evitar los accidentes que involucran a camiones y autobuses, así como las muertes y lesiones relacionadas. En particular, exige a los conductores que posean una única CDL e inhabilita a los conductores que operan vehículos motorizados comerciales (CMV) en forma insegura. Con ciertas excepciones limitadas, que se enumeran en [49 CFR 383.3](#), un conductor debe poseer una CDL si conduce un CMV que encuadra en la definición dada [49 CFR 383.5](#) y lo hace para fines de comercio intraestatal, interestatal o internacional. Un permiso de conductor comercial aprendiz (CLP) también se considera una CDL válida para fines de entrenamiento práctico. Puede consultar la lista completa de los requisitos relativos a las CLP en [49 CFR 383.25](#).

Las CDL son emitidas por cada estado.

Por ello, los transportistas deben consultar a las autoridades del estado correspondiente acerca de las clases de licencia y las excepciones específicas que se indican en [49 CFR 383.3](#).

El Sistema de información sobre licencias de conducir comerciales (CDLIS) permite a los estados intercambiar información acerca de los registros de conducción de los conductores de CMV. El CDLIS contribuye a garantizar que cada conductor posea una única licencia y que los conductores inhabilitados no puedan obtener una CDL en otro estado. Los empleadores pueden acceder a la información del centro del CDLIS a través del organismo emisor de licencias de su estado.

6.2.1 Grupos de CMV (383.91)

Hay tres grupos de vehículos motorizados comerciales: A, B y C. Cada conductor debe realizar un examen acorde al grupo de CMV para el que desee obtener una CDL. Consulte [49 CFR 383.91](#) para conocer las definiciones completas.

Grupo de CMV	Definición
GRUPO A (vehículo articulado)	Cualquier combinación de vehículos con un peso bruto nominal combinado (GCWR) de 11,794 kg (26,001 lb) o más, siempre que el peso bruto nominal (GVWR) de los vehículos remolcados sea superior a 4,536 kg (10,001 lb).
GRUPO B (vehículo pesado rígido)	Cualquier vehículo individual con un GVWR de 11,794 kg (26,001 lb) o más, o un vehículo de estas características que remolque un vehículo con un peso menor de no más de 4,535 kg (10,000 lb).
GRUPO C (vehículo pequeño)	Cualquier vehículo individual o combinación de vehículos que no reúna las características de los Grupos A ni B pero esté diseñado para transportar 16 o más pasajeros (incluido el conductor) o se utilice para el transporte de materiales peligrosos, según se define en 49 CFR 383.5 .

6.2.2 Acales de CDL (383.93)

Los conductores que operen los tipos de CMV especializados que se indican a continuación deben realizar pruebas adicionales y recibir acales en sus CDL.

- **T:** remolques dobles o triples (únicamente prueba de conocimiento)
- **P:** transportes de pasajeros (pruebas de conocimiento y de destreza)
- **N:** vehículos cisterna (únicamente prueba de conocimiento)
- **H:** materiales peligrosos (únicamente prueba de conocimiento)
- **X:** combinación de materiales peligrosos y vehículo cisterna
- **S:** autobuses escolares (pruebas de conocimiento y de destreza)

Consulte [49 CFR 383.93](#) para obtener más información acerca de los avales.

6.2.3 Aval para transportar materiales peligrosos (383.141)

Los organismos estatales son los responsables de emitir los avales para el transporte de materiales peligrosos en una CDL, así como aprobar a quienes soliciten tales avales. Consulte [49 CFR 383.141](#) para conocer todas las normas relativas a las prohibiciones, las notificaciones individuales y el ciclo de renovación de los avales para transportar materiales peligrosos.

6.2.4 Restricciones relativas a los frenos de aire (383.95)

Si se emite una CDL a un conductor que:

- no aprueba la sección sobre frenos de aire de la prueba de conocimiento; o
- realice la prueba de destreza en un vehículo que no cuente con frenos de aire

el CLP o la CDL deberán indicar que el titular del permiso o la licencia no podrán operar ningún CMV equipado con cualquier tipo de freno de aire. Consulte [49 CFR 383.95](#).

6.2.5 Inhabilitación de conductores (383.51)

Si un empleador sabe —o debería razonablemente saber— que un conductor está inhabilitado, no deberá permitir que el conductor inhabilitado conduzca un CMV. Consulte [49 CFR 383.37](#). El período de inhabilitación de un conductor depende de la infracción cometida y de los antecedentes del conductor. En [49 CFR 383.51](#) hay tablas de inhabilitación independientes para los siguientes tipos de infracciones: infracciones mayores, infracciones graves, infracciones relacionadas con pasos a nivel ferroviarios e infracciones relacionadas con órdenes de suspensión de servicios. Las infracciones mayores y las infracciones graves ameritan la inhabilitación del conductor incluso si el titular de la CDL conduce un vehículo que no sea un CMV.

Infracciones penadas con inhabilitación

Las infracciones mayores, que requieren un plazo mínimo de inhabilitación de un año, incluyen las siguientes:

- Conducir bajo la influencia del alcohol en contravención de las leyes estatales.
- Conducir bajo la influencia de una sustancia controlada.
- Tener una concentración de alcohol de 0,04 o más al operar un CMV.
- Negarse a someterse a un análisis de alcohol exigido por las leyes o normas de consentimiento implícito.
- Abandonar la escena de un accidente.
- Usar el vehículo para cometer un delito.
- Conducir un CMV con la licencia revocada, suspendida, cancelada o inhabilitada a causa de infracciones cometidas anteriormente conduciendo un CMV.
- Causar una muerte debido al uso negligente de un CMV.
- Usar el vehículo para cometer un delito que involucre la fabricación, distribución o administración de una sustancia controlada (inhabilitación permanente obligatoria).

Las infracciones graves, que requieren un plazo mínimo de inhabilitación de 60 días, incluyen las siguientes:

- Conducir a una velocidad excesiva (24 km/h [15 mi/h] o más por encima de la velocidad máxima).
- Conducir en forma imprudente.
- Cambiar de carril de forma indebida o errática.
- Conducir demasiado cerca del vehículo de adelante.
- Infringir las leyes estatales o locales relativas a los controles de tránsito de vehículos motorizados en relación con un accidente fatal.

- Conducir un CMV sin obtener un CLP o una CLD, o bien conducir sin el CLP o la CLD en poder del conductor.
- Conducir un CMV sin una licencia de la clase adecuada o sin los avales necesarios.
- Infringir las leyes que prohíben enviar mensajes de texto o usar un teléfono móvil manual mientras se conduce un CMV.

En [49 CFR 383.51](#) puede consultar una lista de todas las ofensas y los períodos de inhabilitación que se aplica a los conductores condenados por cometerlas.

6.2.6 Análisis de detección de drogas y alcohol: Consentimiento implícito (383.72)

Se considera que toda persona que sea titular de un CLP o una CDL o conduzca un CMV presta su consentimiento para someterse a análisis de detección de alcohol o drogas si se sospecha que ha conducido bajo la influencia de alguna de ellas. Si el conductor de un CMV se niega a someterse a un análisis u obtiene un resultado positivo, el conductor sufrirá consecuencias y podría ser inhabilitado. Consulte [49 CFR 383.72](#) y la Tabla 1 en [49 CFR 383.51](#).

6.2.7 Obligación de notificar al empleador de las condenas por infracciones (383.31)

El titular de una CDL debe notificar a sus empleadores en el plazo de 30 días de toda condena por infringir las leyes estatales o locales relacionadas con controles de tránsito de vehículos motorizados. La notificación se debe enviar por escrito y debe incluir toda la información que se indica en [49 CFR 383.31\(c\)](#).

6.2.8 Capacitación especial para LCV y conductores de nivel básico (Parte 380)

Los requisitos de capacitación especiales para los **conductores de vehículos largos articulados (LCV)** y los **conductores de nivel básico** se detallan en [49 CFR 380](#). Las Subpartes A a D se aplican a todos los operadores de LCV que realicen actividades de comercio interestatal, a los empleadores de dichas personas y a los instructores de conductores de LCV. Un LCV se define como cualquier combinación de un tractor y dos o más remolques que opere en el [Sistema Nacional de Autopistas Interestatales y de Defensa](#) con un GVW mayor de 36 288 kg (80 000 lb). La [Subparte E](#) enumera las reglas que se aplican a todos los conductores de CMV de nivel básico que realizan actividades de comercio interestatal.

Requisitos para conductores de LCV (380.107)

Los conductores que deseen operar un LCV deberán completar un programa de capacitación para conductores de LCV, según se detalla en [49 CFR 380.107](#).

Antes de recibir capacitación, un conductor debe acreditar ante el instructor que cumple los requisitos generales que se establecen en [49 CFR 380.201](#) para el tipo de capacitación para conductores de LCV que se requiera. Consulte [49 CFR 380.107](#).

Documento de certificación de capacitación para conductores de LCV (380.401) y responsabilidades del empleador (380.113)

Los conductores que completen con éxito la capacitación para conductores de LCV recibirán un certificado que lo acredite.

Los autotransportistas no deberán permitir a ningún conductor operar un LCV hasta haber presentado un Certificado de capacitación para conductores de LCV o un [Certificado de exención de capacitación para LCV por derechos adquiridos](#). Los empleadores deberán conservar una copia de este certificado en el legajo de aptitud del conductor, según se describe en [49 CFR 380.401](#).

Requisitos relativos a la aptitud de los instructores para conductores de LCV (380.301)

Hay dos tipos de instructores para conductores de LCV: instructores teóricos e instructores prácticos. Los requisitos

que se aplican a cada uno de ellos son los siguientes:

Instructores teóricos para conductores de LCV

- Auditar el curso de capacitación para conductores que pretenda impartir
- En caso de estar empleado por una institución de capacitación, cumplir todos los requisitos estatales que se aplican a los instructores vocacionales

Instructores prácticos para conductores de LCV

- Proporcionar evidencia de haber cumplido los requisitos del programa de capacitación para conductores, según se indica en [49 CFR 380.201](#), cuando la solicite un empleador o se solicite como parte de una revisión de cumplimiento;
- En caso de estar empleado por una institución de capacitación, cumplir todos los requisitos estatales que se aplican a los instructores vocacionales
- Poseer una CDL Clase A vigente con todos los avales necesarios para operar los CMV relevantes a la temática enseñada
- Tener al menos dos años de experiencia en la conducción de un CMV que sea representativo del tipo de LCV para el que ofrece capacitación

En [49 CFR 380.303](#) se enumeran alternativas admisibles para cumplir con los requisitos de aptitud de los instructores.

Requisitos de capacitación para conductores de nivel básico (380, Subparte E)

Un conductor de nivel básico es aquel que tiene menos de un año de experiencia conduciendo CMV con una CDL para fines de comercio interestatal. Los conductores de nivel básico que realicen actividades de comercio interestatal y estén sujetos a las exigencias de [49 CFR 383](#) relativas a las CDL deben cumplir asimismo con las normas que se establecen en [49 CFR 380, Subparte E](#).

Las siguientes son algunas excepciones a esta regla:

- Los conductores sujetos a la jurisdicción de la Administración Federal de Tránsito
- Los conductores que estén exentos por otros motivos de conformidad con [49 CFR 390.3\(f\)](#).

Además de aprobar la prueba para obtener una CDL, los conductores de nivel básico deben obtener capacitación sobre lo siguiente:

- Aptitud de los conductores
- Horas de servicio de los conductores
- Bienestar general del conductor
- Protección de denunciantes

Aviso sobre cambio de regla

La FMCSA publicó recientemente una Regla definitiva sobre la capacitación de conductores de nivel básico. La fecha límite para cumplir con esta regla es el 7 de febrero de 2020. Hasta esa fecha, la regla actual, que se resume más arriba, sigue vigente. Para obtener más información, consulte la [Regla sobre la capacitación de conductores de nivel básico de la FMCSA](#).

Documento de certificación de capacitación para conductores de nivel básico (380.513) y responsabilidades del empleador (380.509)

Si un conductor de nivel básico comienza a operar un CMV que requiere una CDL para fines de comercio interestatal

después del 20 de julio de 2003, debe recibir la capacitación adicional que se indica en [49 CFR 380.503](#). Los empleadores son responsables de verificar que cada conductor de nivel básico reciba la capacitación necesaria.

Al finalizar la capacitación, el instructor debe otorgar un certificado al conductor de nivel básico. Se deberá conservar una copia del certificado en el legajo de aptitud del conductor. Consulte [49 CFR 380.509](#).

6.2.9 Infracciones comunes

La tabla siguiente enumera algunas de las infracciones más comunes relacionadas con la capacitación de los conductores.

Infracción	Código relevante
Conducir un CMV sin una CDL	383.23
Conducir mientras la CDL está suspendida por motivos de seguridad	383.51
Conducir un CMV mientras la CDL está suspendida por motivos no relacionados con la seguridad y en el estado emisor de la licencia del conductor	383.51
Conducir un CMV con un grupo de CDL incorrecto	383.91
Conducir un CMV con más de una licencia de conducir	383.21
Falta de aval para conducir camiones cisterna en la CDL	383.93
Falta de aval para transportar materiales peligrosos en la CDL	383.93
Falta de aval para conducir vehículos de pasajeros en la CDL	383.93
Falta de aval para conducir remolques dobles o triples en la CDL	383.93
Infringir restricciones relativas al uso de frenos de aire	383.95

6.3 Requisitos al conducir CMV (Parte 392)

En [49 CFR 392](#) se discuten los requisitos que debe cumplir toda persona que conduzca un vehículo motorizado comercial (CMV), que incluyen requisitos relacionados con la enfermedad y la fatiga, el consumo de drogas y alcohol, y el uso del cinturón de seguridad. También identifica requisitos que deben cumplir los transportistas, corredores y otros agentes involucrados en la cadena de logística. Cada CMV se debe operar de conformidad con las leyes y normas de su jurisdicción actual. Sin embargo, si la FMCSA impone requisitos más estrictos que los de la jurisdicción en cuestión, deberán observarse las reglas de la FMCSA.

La FMCSA ha implementado reglas contra la coerción que tienen por fin evitar que los autotransportistas presionen a los conductores para que infrinjan normas de seguridad. Únicamente el conductor puede determinar si se siente demasiado enfermo o cansado para operar un vehículo con seguridad o si las condiciones del camino son demasiado peligrosas para conducir. Consulte la regla contra la coerción en [49 CFR 390.5T](#) y [49 CFR 390.6](#) para obtener más detalles.

6.3.1 Cansancio o fatiga (392.3)

Los conductores no podrán operar un CMV —ni los autotransportistas permitir que un conductor lo haga— si están demasiado cansados o enfermos para conducir con seguridad. **Un conductor podrá dejar de conducir a su**

discreción. En caso de una emergencia grave en la que detener el CMV podría representar un riesgo mayor para el propio conductor, los pasajeros u otros usuarios de la carretera, el conductor podría continuar hasta el lugar más cercano en que se elimine el riesgo.

6.3.2 Alcohol (392.5)

Los conductores tienen prohibido consumir alcohol o estar bajo la influencia del alcohol (según se define en [49 CFR 382.107](#)) **desde cuatro horas antes** de entrar en servicio u operar un CMV ([49 CFR 392.5](#)). Los conductores tienen prohibido consumir alcohol, estar bajo la influencia del alcohol o tener una concentración de alcohol medible mientras se encuentren en servicio o bien conduciendo o controlando físicamente un vehículo motorizado comercial. Únicamente está permitido transportar alcohol como parte de un cargamento.

Todo conductor que infrinja las disposiciones de 49 CFR 392.5 (abuso del alcohol) serán apartados del servicio durante 24 h con efecto inmediato.

6.3.3 Drogas (392.4)

Ningún conductor que esté en servicio podrá tener en su poder ninguna de las drogas o sustancias siguientes ni estar bajo la influencia de ellas:

- Cualquier sustancia clasificada en [21 CFR 1308.11](#) *como una sustancia del Anexo I*
- Cualquier tipo o formulación de anfetamina
- Cualquier tipo de derivado de un narcótico
- Cualquier otra sustancia que pudiera afectar la capacidad de un conductor de operar un vehículo en forma segura, incluidos los fármacos recetados mal usados o abusados, y la marihuana, fuera medicinal o no

Estas reglas no se aplicarán a los fármacos recetados ni las sustancias administradas a un conductor de acuerdo con las instrucciones de un profesional matriculado de la medicina, como se indica en [49 CFR 382.107](#), siempre y cuando la sustancia no afecte la capacidad del conductor de operar un vehículo en forma segura.

El término “en poder del conductor” no se aplica a las sustancias declaradas y transportadas como parte del cargamento.

6.3.4 Equipamiento, inspección y uso (392.7—392.9)

Un vehículo no se podrá conducir **a menos que el conductor esté satisfecho** de que sus piezas y accesorios están en buenas condiciones. Consulte las secciones [Piezas y accesorios necesarios para una operación segura](#) e [Inspecciones de vehículos](#) de este documento para obtener más información. Los conductores también deben estar satisfechos con que el equipamiento de emergencia que se exige en [49 CFR 393.95](#) esté en su lugar y listo para usar. Todos los conductores deben usar las piezas, los accesorios y el equipamiento de emergencia del vehículo cuando y como sea necesario.

[49 CFR 392.7](#) indica que, como mínimo, el conductor debe inspeccionar las piezas y los accesorios que se indican a continuación para asegurarse de que estén en buen estado antes de usar el vehículo. Consulte la sección [Inspecciones antes del viaje](#).

- Frenos de servicio, incluidas las conexiones de los frenos del remolque
- Freno de aparcamiento (freno de mano)
- Mecanismo de dirección
- Dispositivos de iluminación y reflectores
- Neumáticos
- Bocinas

- Limpiaparabrisas
- Espejos retrovisores
- Dispositivos de acoplamiento
- Ruedas y llantas
- Equipamiento de emergencia

Además, antes de partir, la carga se debe distribuir adecuadamente y sujetar firmemente tal como se indica en [49 CFR 392.9](#) y se explica en mayor detalle en [49 CFR 393, Subparte I](#) (393.100—393.136).

6.3.5 Cinturones de seguridad (392.16)

Los conductores no podrán operar un CMV sin previamente asegurarse de que ellos mismos y todos los pasajeros estén debidamente sujetos con un cinturón de seguridad (si el vehículo cuenta con cinturones de seguridad).

6.3.6 Dispositivos de advertencia para emergencias (392.22)

Si un vehículo se encuentra detenido en una carretera o banquina por un motivo que no sea la dinámica normal del tránsito, el conductor deberá encender el sistema de advertencia de peligro del vehículo, que deberá permanecer encendido hasta que se hayan colocado en su lugar los dispositivos de advertencia externos. El sistema de advertencia de peligro deberá activarse nuevamente para recoger los dispositivos de advertencia antes de continuar.

Los dispositivos de advertencia (triángulos de advertencia, bengalas o antorchas de combustible líquido) se deben colocar **en el transcurso de 10 minutos** en tres ubicaciones:

- Una del lado del tráfico a cuatro pasos (aproximadamente 3 m o 10 ft) del vehículo, en la dirección en que se aproxima el tráfico
- Una en el centro del carril o la banquina, a 40 pasos (aproximadamente 30 m o 100 ft) del vehículo, en la dirección en que se aproxima el tráfico
- Una en el centro del carril o la banquina, a 40 pasos (aproximadamente 30 m o 100 ft) del vehículo, en la dirección en que se aleja el tráfico

Si se utilizan bengalas, el conductor es responsable de que haya al menos una bengala encendida en cada una de las ubicaciones mientras el vehículo permanezca detenido.

6.3.7 Detectores de radares (392.71)

[49 CFR 392.71](#) establece que ningún conductor podrá usar un detector de radares en un CMV ni conducir un CMV que esté equipado con un detector de radares o contenga uno.

6.3.8 Dispositivos electrónicos y teléfonos móviles (392.80—392.82)

De acuerdo con [49 CFR 392, Subparte H](#), ningún conductor podrá usar un teléfono móvil manual ni enviar mensajes de texto mientras conduce un CMV. La única situación en la que se permiten dichas actividades es cuando un conductor se comunica con oficiales de la ley u otros servicios de emergencia.

Las sanciones por enviar mensajes de texto o usar teléfonos móviles manuales pueden alcanzar \$2750 (ajustados por inflación) para los conductores y \$11 000 (ajustados por inflación) para los empleadores que permitan o exijan a los conductores enviar mensajes de texto o usar teléfonos móviles manuales mientras conducen. Si el conductor comete una segunda o tercera infracción, será inhabilitado durante 60 y 120 días, respectivamente. Tras dos o más infracciones de tránsito graves, el estado suspenderá la licencia de conducir comercial (CDL) del conductor.

6.3.9 Cruces ferroviarios (392.10—392.11)

Los vehículos motorizados que transportan pasajeros y determinados tipos de materiales peligrosos, que se enumeran en [49 CFR 392.10\(a\)](#), tienen prohibido cruzar una vía de ferrocarril sin antes de detenerse a más de

4,5 m (15 ft) pero menos de 15 m (50 ft) a escuchar y mirar a ambos lados para asegurarse de que no se aproxime un tren. Los conductores podrán cruzar la vía una vez que hayan verificado que es seguro hacerlo, pero no tienen permitido cambiar de marcha mientras cruzan las vías. Consulte [49 CFR 392.10\(b\)](#) para ver una lista de excepciones en las que no es necesario detenerse.

6.3.10 Condiciones climáticas peligrosas (392.14)

Se debe tener sumo cuidado cuando existan condiciones climáticas peligrosas que afecten la visibilidad o la tracción de un vehículo motorizado. En tales condiciones, los conductores deben reducir la velocidad. Si las condiciones se vuelven demasiado peligrosas, se deberá interrumpir el viaje hasta que el vehículo se pueda usar con seguridad nuevamente. En las situaciones en las que detenerse podría representar un riesgo mayor para el propio conductor, los pasajeros u otros usuarios de la carretera, el conductor podría continuar hasta el lugar más cercano en que se elimine el riesgo.

6.3.11 Autorización para operar (392.9a)

Consulte la sección [Obtener una autorización para operar](#) de este documento para obtener información sobre cómo registrarse ante la FMCSA y obtener una autorización para operar si usted es un transportista “por contrato”.

6.3.12 Infracciones comunes

La tabla siguiente enumera algunas de las infracciones más comunes relacionadas con la conducción de un CMV.

Infracción	Código relevante
Infracciones en movimiento, como: • Exceso de velocidad • No mantener la distancia suficiente con el vehículo de adelante • Cambios de carril no permitidos • Conducción imprudente • Giros no permitidos • No ceder el paso • Infracciones en el cruce de pasos a nivel ferroviarios • No obedecer un dispositivo de control de tránsito	392.2
No usar cinturón de seguridad al conducir un CMV	392.16
Usar un teléfono móvil de mano al conducir un CMV	392.82
Presencia de pasajeros no autorizados a bordo del CMV	392.60
Conducir bajo la influencia de las drogas	392.4A
Conducir en poder de bebidas embriagadoras que no formen parte del cargamento	392.5A3
Guardafangos faltantes o defectuosos	392.2WC
No sujetar correctamente el equipamiento del vehículo o la carga (49 CFR 393, Subparte I)	392.9(a)(2)
No realizar la inspección previa al viaje	392.7(a)

Infracción	Código relevante
Dispositivos de advertencia defectuosos o mal instalados	392.22(b)

6.4 Horas de servicio (Parte 395)

Esta sección explica las reglas relativas a las horas de servicio (HOS) y describe la Subparte A: Generalidades y la Subparte B: Dispositivos electrónicos de registro (ELD). El término “horas de servicio” hace referencia a la máxima cantidad de tiempo que un conductor tiene permitido estar en servicio (incluido el tiempo de conducción) y especifica la cantidad y la duración de los períodos de descanso con el fin de garantizar que los conductores se mantengan despiertos y alerta. En general, todos los transportistas y conductores que operen vehículos motorizados comerciales (CMV) deben cumplir con las normas de HOS que se establecen en [49 CFR 395](#). Las excepciones a estas normas se establecen en las [Secciones 395.1 \(incisos b al x\)](#). [La Guía sobre las horas de servicio para camioneros interestatales de la FMCSA](#) ofrece ejemplos detallados de cómo se aplican las reglas relativas a las HOS y cómo se deben completar los diarios de operaciones.

Nota: El 1 de junio de 2020, FMCSA publicó una regla definitiva revisada de las horas de servicio (HOS) que introduce cambios a cuatro disposiciones de las HOS para proporcionar a los conductores una mayor flexibilidad y mantener altos estándares de seguridad en las carreteras de nuestra nación. Los conductores y autotransportistas deben cumplir con las nuevas disposiciones a partir del 29 de septiembre de 2020 y no antes. Visite el [sitio web de HOS](#) para conocer los cambios.

6.4.1 Excepciones (395.1)

Las reglas relativas a las HOS se aplican a todos los transportistas y conductores, excepto en situaciones específicas relacionadas con los siguientes temas. Consulte [49 CFR 395.1](#) para obtener más información.

Nota: Algunos puntos son excepciones completas o parciales al cumplimiento de las reglas relativas a las HOS, mientras que otros puntos son únicamente excepciones a los requisitos de registro del estado de servicio (RODS).

- Condiciones de conducción adversas
- Situaciones de emergencia
- Actividades agrícolas
- Actividades de apicultura comercial
- Materiales de construcción y equipamiento
- Vehículos agrícolas cubiertos
- Explosivos clasificados en las Divisiones 1.1, 1.2 o 1.3
- Conductores/vendedores
- Actividades de perforación de pozos de agua subterránea
- Vehículos de carretera-ferrocarril
- Ganado en pie
- Sitios de producción cinematográfica
- Actividades en campos petroleros
- Camiones para soldadura de tuberías
- Empleados de señalización ferroviaria
- Entrega de hormigón premezclado

- Entregas a tiendas minoristas
- Transporte a corta distancia: operadores con y sin una CDL
- Excepción al límite de 16 horas para los conductores que transportan bienes
- Literas
- Estado de Alaska
- Estado de Hawái
- Tiempo de viaje
- Vehículos de servicios públicos

6.4.2 Actividades de transporte de bienes (395.3)

En [49 CFR 395.3](#) se indica el tiempo máximo de conducción de los vehículos que transportan bienes.

Reglas relativas a las horas de servicio para actividades de transporte de bienes

Regla	Definición
Comienzo del turno de trabajo	Un conductor debe tomarse 10 horas consecutivas de tiempo libre antes de comenzar un turno de trabajo.
Límite de 14 horas a la “ventana de conducción”	Un autotransportista no debe permitir ni exigir a un conductor que conduzca —ni el conductor debe hacerlo— luego de la 14. ^a hora después de comenzar a trabajar tras 10 horas consecutivas de tiempo libre. Alcanzado el límite de 14 horas consecutivas, los conductores deben tener 10 horas consecutivas de tiempo libre antes de conducir nuevamente.
Límite de conducción de 11 horas	Durante el período de 14 horas consecutivas explicado anteriormente, los conductores solo tienen permitido conducir durante un máximo de 11 horas. Después de haber conducido durante 11 horas, el conductor debe tener 10 horas consecutivas de tiempo libre antes de conducir nuevamente.
Parada de descanso de 30 minutos	Excepto por quienes cumplen los requisitos para alguna de las excepciones por transporte de corta que se enumeran en 49 CFR 395.1 (e)(1) o (2) , los conductores no tienen permitido conducir si han transcurrido más de 8 horas desde el fin del último período de tiempo libre o de descanso en la litera durante al menos 30 minutos.
Límites de 60 y 70 horas	Los autotransportistas no deberán permitir ni exigir a un conductor que conduzca —ni un conductor deberá hacerlo— tras un total de: • 60 horas de servicio a lo largo de 7 días consecutivos (si el autotransportista no opera CMV todos los días de la semana); o • 70 horas de servicio a lo largo de 8 días consecutivos (si el autotransportista opera CMV todos los días de la semana); o

Nota: Un período de tiempo libre de 34 horas consecutivas o más puede reiniciar el período de 7 u 8 días consecutivos del conductor. Consulte las [Secciones 395.3\(c\)\(1\) y 395.3\(c\)\(2\)](#) para conocer las disposiciones aplicables al reinicio del período de 34 horas. FMCSA suspendió indefinidamente la aplicación de la regla de incluir períodos entre la 1 y las 5 a. m., así como el límite de aplicación una vez cada 168 horas.

Nota: Si el conductor de un CMV que transporta bienes tiene otro trabajo de cualquier tipo, ese tiempo también debe tenerse en cuenta a la hora de computar el tiempo de servicio.

6.4.3 Actividades de transporte de pasajeros (395.5)

En [49 CFR 395.5](#) se indica el tiempo máximo de conducción de los vehículos que transportan pasajeros.

Reglas relativas a las horas de servicio para actividades de transporte de pasajeros

Regla	Definición
Comienzo del turno de trabajo	Un conductor debe tomarse 8 horas consecutivas de tiempo libre antes de comenzar un turno de trabajo.
Límite de 10 horas	Los conductores tienen permitido conducir durante un máximo de 10 horas luego de 8 horas consecutivas de tiempo libre.
Límite de 15 horas	Un autotransportista no debe permitir ni exigir a un conductor que conduzca —ni el conductor debe hacerlo— luego de 15 horas de servicio tras 8 horas consecutivas de tiempo libre.
Límites de 60 y 70 horas	Los autotransportistas no deberán permitir ni exigir a un conductor que conduzca —ni un conductor deberá hacerlo— tras un total de: • 60 horas de servicio a lo largo de 7 días consecutivos (si el transportista no opera CMV todos los días de la semana); o • 70 horas de servicio a lo largo de 8 días consecutivos (si el transportista opera CMV todos los días de la semana).

Nota: Si el conductor de un vehículo que transporta pasajeros tiene otro trabajo de cualquier tipo, ese tiempo también debe tenerse en cuenta a la hora de computar el tiempo de servicio.

6.4.4 Registro de estado de servicio (RODS) del conductor (395.8)

Cada conductor debe preparar un registro de estado de servicio por cada período de 24 horas. No registrar, completar o conservar el registro, así como falsificar conscientemente registros u otros informes podría hacer al conductor y/o el transportista pasibles de procesamiento judicial. Los registros se deben mantener actualizados con cada cambio del estado de servicio. La zona horaria usada en el registro diario de un conductor debe ser la hora estándar de la terminal de residencia del conductor. Hay un [ejemplo de un registro de estado de un conductor](#) en la Guía sobre las horas de servicio para camioneros interestatales de la FMCSA. Consulte [49 CFR 395.8](#) para obtener más información.

Excepciones a las normas sobre el registro del estado de servicio por transporte de corta distancia

Hay ciertas excepciones a las normas sobre el RODS para quienes conducen distancias cortas.

- Exención en un radio de 160 km (100 mi) en línea recta (véase [49 CFR 395.1 \(e\)\(1\)](#)).
- Exención en un radio de 240 km (150 mi) en línea recta para los conductores de CMV que transportan bienes que no requieren una CDL y operan dentro de un radio de 240 km (150 mi) del lugar donde se presentan habitualmente a trabajar (véase [49 CFR 395.1 \(e\)\(2\)](#)).

Puede obtener más detalles acerca de todas las excepciones a las normas relativas a las HOS en la [Guía sobre las horas de servicio para camioneros interestatales de la FMCSA](#).

Los conductores deben cumplir todos los requisitos de aptitud que se indican en las normas para hacer uso de una excepción. Si no se cumple al menos uno de los requisitos de la excepción, se aplicarán todas las reglas normales relativas a las horas de servicio.

Dispositivos electrónicos de registro (395 Subparte B)

Cuando lo solicite un funcionario de seguridad autorizado, un autotransportista debe producir registros ELD en formato electrónico en el momento de la solicitud o, si el autotransportista tiene varias oficinas o terminales, dentro del tiempo permitido bajo [49 CFR 390.29](#). Los requisitos para los ELD se pueden encontrar en [49 CFR 395 Subparte B](#). Un autotransportista debe conservar durante 6 meses, una copia de respaldo de los registros de ELD en un dispositivo separado de aquel en el que se almacenan los datos originales.

Los autotransportistas y los conductores exentos de la regla ELD pueden usar métodos de grabación alternativos, incluyendo los dispositivos de grabación automáticos a bordo (AOBRD), para registrar sus datos de horas de servicio. Los requisitos para AOBRD se pueden encontrar en [49 CFR 395.15](#).

Puede encontrar más información sobre la regla ELD, incluida una lista completa de exenciones, [en el sitio web ELD de FMCSA](#).

Presentación y conservación de registros en papel del estado de servicio (395.8 (a)(2)(ii) y 395.8 (k))

Un conductor que no esté sujeto a las reglas sobre el uso de ELD podría estar sujeto de todas formas a las normas relativas a las HOS. En tal caso, el conductor deberá presentar la hoja de registro original en papel al transportista empleador dentro de los 13 días posteriores al fin del viaje. El conductor deberá conservar una copia de los registros de estado de servicio de los últimos siete días consecutivos, que deberán estar en su poder y disponibles para una eventual inspección mientras esté en servicio. Todas las copias en papel del registro de estado de servicio del conductor deben estar firmadas por el conductor.

Cuando un conductor brinde sus servicios a un transportista por primera vez o lo haga de forma intermitente, el transportista deberá pedir al conductor una declaración jurada firmada que indique el tiempo total en servicio durante los siete días inmediatamente anteriores, así como la hora en la que el conductor fue relevado del trabajo por última vez. Consulte el Formulario de horas de servicio para conductores primerizos o intermitentes. Los registros de estado de servicio se deberán conservar, junto con toda la documentación accesorio, durante un mínimo de 6 meses. Consulte las [Secciones 395.8 \(a\)\(2\)\(ii\) y 395.8 \(k\)](#).

6.4.5 Conductores declarados fuera de servicio (395.13)

Los conductores no tienen permitido conducir tras haber estado en servicio durante el tiempo máximo permitido por las disposiciones de [49 CFR 395.13](#). Los autotransportistas no podrán exigir ni permitir a un conductor declarado fuera de servicio que opere un CMV hasta estar en condiciones de hacerlo de forma legítima.

6.4.6 Infracciones comunes

La tabla siguiente enumera algunas de las infracciones más comunes relacionadas con las horas de servicio.

Infracción	Código relevante
Cuestiones de forma, como: • El registro no incluye la distancia recorrida • El registro no incluye las ubicaciones visitadas	395.8
El RODS no está actualizado	395.8(f)1
Infracciones relativas al descanso de 30 minutos tras 8 horas de servicio	395.3(a)(3)(ii)
Infracciones relativas al límite de 14 horas	395.3(a)(2)
RODS falso	395.8(e)
No conservar los RODS de los 7 días precedentes	395.8(k)(2)
El conductor no tiene un RODS	395.8(a)
Infracciones relativas al límite de 11 horas	395.3(a)(3)
Infracciones relativas a los dispositivos de grabación a bordo	395.15

Infracción	Código relevante
Conducir tras más de 70 horas de servicio en 8 días	395.3(b)(2)

6.5 Uso y análisis de sustancias controladas y alcohol (Parte 382)

Esta sección detalla programas y requisitos que ayudan a prevenir los accidentes y las lesiones debidos al uso de drogas o alcohol.

6.5.1 Implementación de un programa de drogas y alcohol

Los autotransportistas deben tomar medidas para asegurarse de que sus conductores se inscriban en un programa de drogas y alcohol del DOT de los EE. UU. El incumplimiento con esta disposición puede ser sancionado con cuantiosas multas. La FMCSA y la Oficina de Cumplimiento y Políticas de Drogas & Alcohol (ODAPC) proporcionan recursos para ayudar a los transportistas a aprender más sobre capacitación y pruebas. Para más información, consulte los [Recursos sobre drogas y alcohol para empleadores del DOT de los EE. UU.](#), la [Guía de capacitación sobre drogas y alcohol para supervisores del DOT de los EE. UU.](#) y la sección [Recursos y descargas para empleadores](#) de la FMCSA.

El término “alcohol” se refiere al agente embriagante de las bebidas alcohólicas, el alcohol etílico, u otros alcoholes de bajo peso molecular, como el alcohol metílico y el alcohol isopropílico.

Se consideran sustancias controladas todas las drogas y otras sustancias que se enumeran en 21 CFR 1308.11–1308.15. Consulte 49 CFR 382.107 para ver una lista de definiciones completas y consulte 49 CFR 40.85 para ver una lista de las sustancias controladas que los laboratorios detectan mediante análisis.

Aplicabilidad

Los empleadores y empleados pueden averiguar rápidamente si tienen obligación de cumplir con las normas relativas a los análisis de detección de drogas y alcohol del DOT de los EE. UU. con ayuda del árbol de decisión [“¿Se aplica a mí?”](#) disponible en [Transportation.gov](#). En general, las normas relativas al uso y los análisis de detección de drogas y alcohol se aplican a los siguientes grupos:

- Todos los agentes, empleadores y empleados que operen CMV en cualquier estado y estén sujetos a los requisitos relativos a las licencias de conducir comerciales (CDL), los requisitos relativos a las Licencias Federales de Conductor (México) o los requisitos relativos a las CDL del Código Nacional de Seguridad de Canadá.
- Todo empleador que se emplee a sí mismo como conductor debe cumplir tanto con los requisitos que se aplican a los empleadores como con los requisitos que se aplican a los conductores.
- Todo empleador que se emplee únicamente a sí mismo como conductor debe implementar un programa aleatorio de análisis de alcohol y sustancias controladas con dos o más empleados alcanzados en una bolsa o un consorcio de selección para análisis aleatorios.

Las siguientes son algunas excepciones a los requisitos de 49 CFR 382:

- Los conductores que deban cumplir con los requisitos de análisis de alcohol y drogas de la Administración Federal de Tránsito (FTA) ([49 CFR 655](#)).
- Los conductores a quienes su estado emisor haya eximido de los requisitos relativos a las licencias de conducir comerciales (CDL).
- El personal militar en servicio activo.

- Los conductores que operen “vehículos agrícolas cubiertos”, de acuerdo con la definición de [49 CFR 390.5T](#).

Consulte [49 CFR 382.103](#) para conocer una lista completa de excepciones.

Centro de intercambio de información sobre drogas y alcohol del FMCSA para Licencias de conducir comerciales

El Centro de intercambio de información sobre drogas y alcohol de la Licencia de Conducir Comercial de la FMCSA (Clearinghouse) es una base de datos en línea que retiene información sobre violaciones del Programa de Pruebas de Drogas y Alcohol de la FMCSA en que incurrieron los titulares de licencias de conducir comerciales (CDL) y permisos de aprendizaje comerciales (CLP). Los empleadores de conductores de CDL pueden acceder a esta información para asegurarse de que no se prohíba a los empleados a quienes se les confían funciones sensibles a la seguridad, incluido el manejo de un CMV, debido a una violación del programa de drogas y alcohol.

Como empleador de conductores CDL, debe:

- Registrarse en el Centro de intercambio de información.
- Realice una consulta del Centro de intercambio de información cuando contrate a cualquier empleado que desempeñe una función sensible a la seguridad, incluida la operación de un CMV, para asegurarse de que no se les prohíba hacerlo.
- Realice una consulta anual de cada conductor CDL que contrate para asegurarse de que no se les prohíba realizar funciones sensibles a la seguridad.
- Reportar las infracciones del programa de drogas y alcohol de las que tenga conocimiento: esto incluye pruebas positivas de drogas y alcohol, rechazos para tomar una prueba de drogas o alcohol y el conocimiento real de una infracción.

Consulte [49 CFR 382 Subparte G](#) para obtener una lista completa de los requisitos del empleador. También puede obtener más información acerca de cómo se requiere que los empleadores de los conductores de CDL usen el Centro de intercambio de información en el [Centro de Aprendizaje del Centro de Intercambio de Información](#).

Colaboración de agentes de servicio

Un agente de servicio contribuye con la implementación de las normas relativas a los análisis de drogas y alcohol de la FMCSA o el DOT de los EE. UU. El agente no puede ser un empleado del autotransportista. Los requisitos que se aplican a los agentes de servicio se definen en [49 CFR 40](#). Consulte también la sección [¿Qué es un agente de servicio?](#)

El agente de servicio puede coordinar los servicios de análisis del empleador y colaborar con la administración del programa de análisis de detección de drogas y alcohol del empleador de conformidad con los requisitos del DOT de los EE. UU. Si usted es un propietario–operador (hombre-camion), debe utilizar a un agente de servicio para que administre su programa.

Un empleador también puede trabajar con un agente de servicio para cumplir con sus requisitos de consulta y reporte de infracciones en el Centro de intercambio de información. Si usted es un propietario-operador, debe seleccionar un agente de servicio (denominado consorcio / administrador externo o C /TPA) y designarlos en el Centro de intercambio de información. Trabajando con un agente de servicio para realizar selecciones aleatorias para pruebas de drogas y alcohol no cumple con este requisito.

Nota: Utilizando a un agente de servicio no libera al empleador de la obligación de cumplir con todas las exigencias de 49 CFR Partes 40 y 382.

Requisitos relativos a la gestión de registros

Los empleadores deben conservar registros de los programas de prevención del abuso del alcohol y las drogas en un lugar seguro con control de acceso. Consulte [49 CFR 382.401](#).

- Los empleadores deberán poner los registros a disposición de cualquier representante autorizado de la FMCSA que los solicite en el transcurso de dos días hábiles y en el asiento principal de negocios. Consulte [49 CFR 382.405](#).
- Los transportistas deberán conservar todos los registros que tengan obligación de preparar. Consulte [49 CFR 382.401](#) para conocer el plazo de conservación mínimo de cada tipo de registro.
- Cuando lo solicite un funcionario autorizado, los empleados deberán preparar y mantener un resumen de los resultados de sus programas de análisis de detección de alcohol y sustancias controladas realizados durante el año calendario anterior en cumplimiento de esta Parte del CFR. Además, en caso de ser notificados durante el mes de Enero de una solicitud de presentación de la información resumida del año calendario anterior, deberán presentar dicha información antes del 15 de marzo inclusive. Consulte [49 CFR 382.403](#) y las [instrucciones para completar la encuesta del MIS](#).

A partir del 6 de enero de 2020, los empleadores deben realizar consultas electrónicas en el Centro de intercambio de información y consultas manuales tradicionales con empleadores anteriores para cumplir con el plazo de tres años requerido por 49 CFR 391.23 (ver sección 6.5.2 Recopilación de registros de drogas y alcohol del conductor) . Esto será necesario hasta el 6 de enero de 2023, momento en el cual una consulta del Centro de intercambio de información satisfará este requisito. En el Centro de intercambio de información se mantiene un historial de consultas completas y limitadas de un empleador, incluidas las realizadas por un C / TPA designado. Los empleadores pueden optar por mantener copias separadas además de estos registros del Centro de intercambio de información. El Centro de intercambio de información también contiene registros de la respuesta del conductor a las solicitudes de consentimiento para cualquier consulta completa realizada o iniciada. Los empleadores deben conservar registros del consentimiento limitado de los conductores durante 3 años. Esto no tiene que ser retenido en el archivo de calificación del conductor, pero el empleador debe poder proporcionar evidencia a pedido.

Educación de empleadores y conductores

Los empleadores deben promover y dar a conocer entre los empleados las políticas y los procedimientos relativos al abuso de las drogas y el alcohol. Una política que cumpla los requisitos de las normas es la base de un programa efectivo contra el abuso de las drogas y el alcohol. Toda persona involucrada en el programa debe estar interiorizada de la política para evitar problemas de cumplimiento. Los autotransportistas deben proporcionar a cada uno de sus empleados material educativo que explique las normas relativas al consumo y los análisis de detección de drogas y alcohol. Consulte [49 CFR 382.601](#) para ver una lista completa del contenido. Además, consulte el [Resumen de las reglas relativas a las drogas y el alcohol](#) y los [Recursos para empleados](#) de la FMCSA.

6.5.2 Recopilación de registros de drogas y alcohol del conductor

Los empleadores deberán solicitar los antecedentes de alcohol y sustancias controladas de cada conductor a sus empleadores anteriores, de conformidad con los requisitos de [49 CFR 40.25](#). Consulte [y 382.413 and 391.23\(e\)](#). Además, consulte la sección [6.1.2 Consulta sobre análisis de detección de drogas y alcohol](#) .

El Centro de Intercambio de Información sobre Pruebas de Drogas y Alcohol (Clearinghouse) de la FMCSA permite a los empleadores identificar a los conductores de CDL que cometen una infracción mientras trabajan para un empleador, pero que no informan posteriormente a otro empleador según sea necesario. Los empleadores deben realizar consultas electrónicas en el Centro de intercambio de información y consultas manuales, a empleadores anteriores para investigaciones de conductores antes del empleo hasta el 6 de enero de 2023, después del 6 de enero de 2023, una consulta en el centro de intercambio de información satisfará este requisito.

Proceso de consulta y consentimiento del Centro de Información sobre Drogas y Alcohol

Se requiere que un empleador realice consultas anuales y previas al empleo en el centro de intercambio de información sobre drogas y alcohol para todos los conductores sujetos a pruebas de drogas y alcohol bajo [49 CFR Parte 382](#). Este proceso se utiliza para determinar si los empleados actuales y futuros tienen prohibido

realizar seguridad -funciones sensibles, como operar vehículos comerciales (CMV), debido a violaciones no resueltas del programa de drogas y alcohol. Según [49 CFR 382.703 \(a\)](#), los empleadores deben [obtener el consentimiento de un conductor](#) antes de consultar su registro del centro de intercambio de información; El tipo de consentimiento depende del tipo de consulta. Los conductores no están obligados a registrarse en el centro de intercambio de información; un conductor debe estar registrado para dar su consentimiento electrónico en el centro de intercambio de información si un empleador actual o potencial necesita realizar una consulta completa del registro del centro de intercambio de información del conductor; esto incluye todas las consultas previas al empleo.

Para obtener instrucciones paso a paso sobre cómo realizar consultas, consulte [Cómo realizar una consulta limitada \(empleadores\)](#) y [Cómo realizar una consulta completa \(empleadores\)](#). Para obtener información adicional, consulte la [Hoja informativa de consultas y consentimiento](#) y el [Historial de consultas \(empleadores\)](#). Consulte también [6.5.4 Responsabilidades de informes del transportista cuando un conductor da positivo](#) y [6.5.5 - Proceso y prueba de regreso al trabajo \(bajo observación directa\)](#).

6.5.3 Tipos de análisis y requisitos relacionados (49 CFR 382, Subparte C)

Hay distintos tipos de análisis obligatorios, que se indican a continuación. Los empleadores pueden obtener información acerca de las reglas relativas a los análisis de detección de drogas y alcohol y recursos relacionados en la página de [Análisis de detección de drogas y alcohol](#) de la FMCSA.

Análisis preocupacionales (únicamente sustancias controladas)

El transportista debe recibir los resultados de los análisis preocupacionales de detección de drogas (que deben ser negativos) antes de permitir que el conductor opere un CMV. Consulte [49 CFR 382.301\(a\)](#).

Análisis luego de un accidente

Luego de que ocurra un accidente que involucre un CMV (operando en una carretera pública para fines comerciales), cada empleador deberá realizar análisis de detección de drogas y alcohol de cada conductor sobreviviente. Consulte [49 CFR 382.303\(a\)](#) para obtener información sobre los análisis de **alcohol** y [49 CFR 382.303\(b\)](#) para obtener información sobre los análisis de **sustancias controladas**. Los transportistas deberán tener un motivo válido en caso de no realizar los análisis dentro de los plazos establecidos. Además, los transportistas deberán documentar toda información relacionada con el motivo por el cual no se realizaron los análisis.

El diagrama de flujo y la tabla siguientes son referencias rápidas para determinar en qué casos se requieren análisis luego de un accidente.

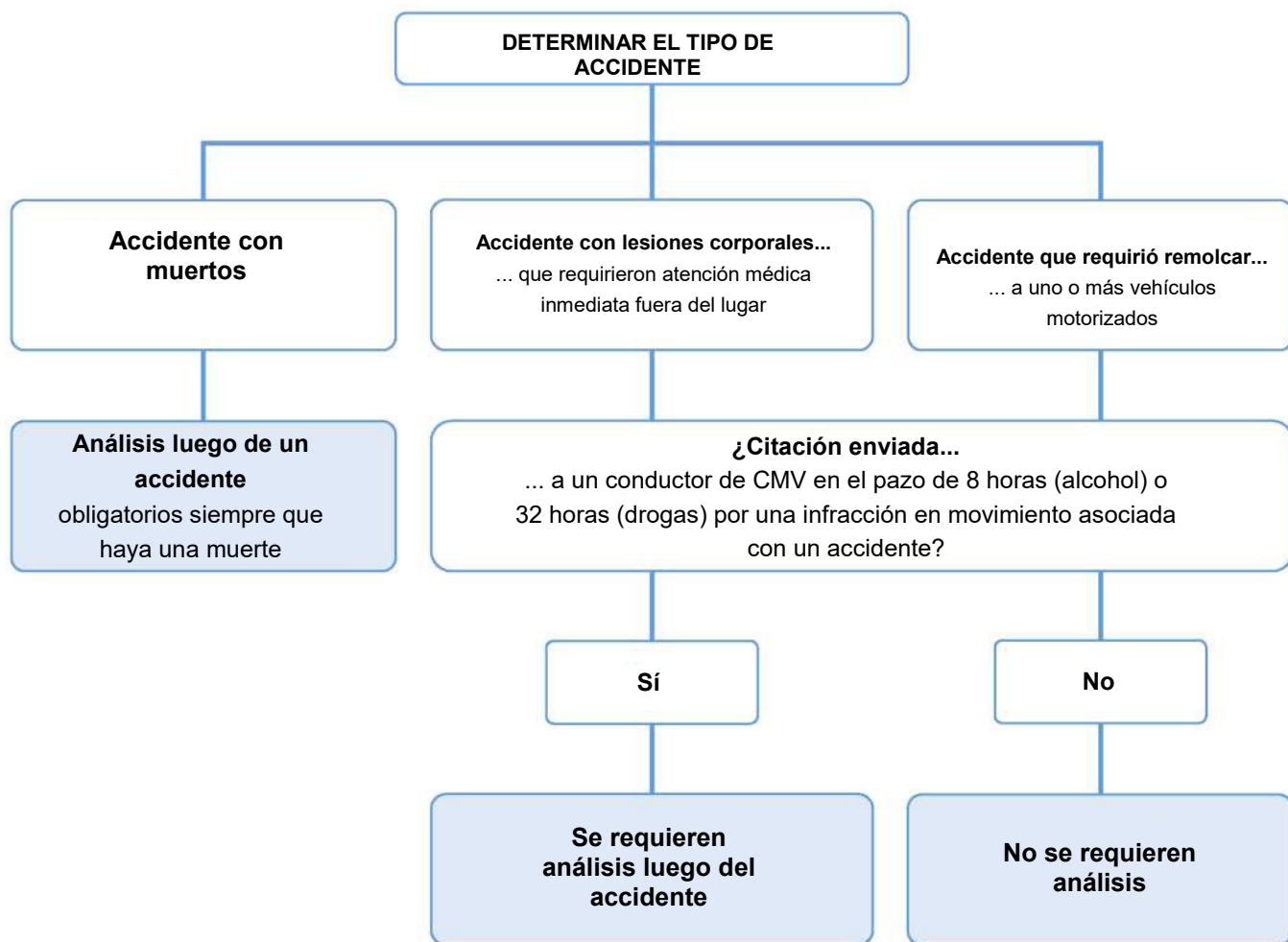


Figura 1: diagrama de flujo para determinar si se requieren análisis luego de un accidente

Evento	Análisis requeridos luego del accidente
Accidente con muertos	Siempre realizar análisis de detección de drogas y alcohol
Accidente con lesiones corporales	Si un conductor recibe una citación dentro de un plazo de 8 horas del evento, se requieren análisis de detección de alcohol. Si un conductor recibe una citación dentro de un plazo de 32 horas del evento, se requieren análisis de detección de drogas.
Accidente que requirió remolcar a uno o más vehículos	Si un conductor recibe una citación dentro de un plazo de 8 horas del evento, se requieren análisis de detección de alcohol. Si un conductor recibe una citación dentro de un plazo de 32 horas del evento, se requieren análisis de detección de drogas.

Análisis aleatorios (382.305)

- En general, los empleadores deben realizar análisis aleatorios entre los conductores de acuerdo con los siguientes porcentajes por año calendario (entre el 1 de enero y el 31 de diciembre):
 - 10 por ciento de los conductores para análisis de alcohol
 - 25 por ciento de los conductores para análisis de drogas
- Los análisis aleatorios de detección de alcohol se deben realizar inmediatamente antes, durante o inmediatamente después de que el conductor realice una función de alto riesgo.

- Todos los conductores deben tener la misma probabilidad de ser seleccionados para la realización de análisis.
- Consulte [49 CFR 382.305](#) para obtener más información.

Nota: Para conocer los porcentajes actuales para la realización de análisis aleatorios, consulte los [porcentajes de análisis aleatorios del DOT](#).

Análisis basados en sospechas razonables

- Un empleador podrá exigir a un conductor que se someta a análisis de detección de alcohol y/o de drogas cuando exista una sospecha razonable de que el conductor ha infringido las prohibiciones correspondientes. Consulte [49 CFR 382.307](#).
- Un funcionario capacitado del empleador puede determinar si existe una sospecha razonable sobre la base de observaciones específicas, contemporáneas y articulables sobre la apariencia, la conducta, el habla o los olores corporales del conductor. Consulte [49 CFR 382.603](#) para conocer los requisitos relativos a la capacitación de los supervisores. La Administración Federal de Tránsito provee un [video de capacitación sobre las sospechas razonables](#). Además del video, el aprendiz debe completar un cuadernillo con preguntas y respuestas para cumplir los requisitos de la capacitación.
- Los análisis basados en sospechas razonables y la capacitación asociada no se aplican a los propietarios-operadores que no tengan a ningún conductor bajo su supervisión.

6.5.4 Responsabilidades de informes del operador cuando un conductor da positivo

Los empleadores deben reportar las infracciones del programa de drogas y alcohol para conductores en la el Centro de Intercambio de Información sobre Pruebas de Drogas y Alcohol de la FMCSA (Clearinghouse) según [49 CFR 382.705](#). Consulte la tabla a continuación para conocer las responsabilidades de reportar del empleador. Para obtener instrucciones paso a paso, consulte [Informe de infracciones para empleadores](#).

Tipo de infracción del conductor	Responsabilidad del autotransportista
Concentración de alcohol mayor o igual a 0,04 • Negativa a la prueba (alcohol) como se especifica en 49 CFR 40.261 • Negativa a la prueba (drogas) que no requiere determinación por parte del MRO como se especifica en 49 CFR 40.191 • Conocimiento real de una violación de drogas o alcohol, como se define en 49 CFR 382.107	El empleador deberá apartar inmediatamente al empleado involucrado de toda función de alto riesgo. No se debe aguardar una confirmación escrita de los resultados de los análisis. Para obtener una explicación completa, consulte 49 CFR 382.501, 49 CFR 40.23, Subparte B: Responsabilidades del empleador. Los empleadores deben reportar cualquier información de violación del programa de drogas y alcohol al Centro de intercambio de información antes del cierre del tercer día hábil siguiente a la fecha en que el empleador obtuvo la información.

Los oficiales de revisión médica (MRO, por sus siglas en inglés) también deben reportar las infracciones del

programa de drogas y alcohol del conductor en el Centro de intercambio de información según 49 CFR 382.705.

Los empleadores no ingresarán una violación que haya sido ingresada en el Centro de intercambio de información por un MRO. Consulte la tabla a continuación para obtener informes de MRO responsabilidades. Para obtener instrucciones paso a paso, consulte Informe de infracciones para MRO.

	Responsabilidad del oficial de revisión médica
• Resultado verificado positivo, adulterado o sustituido de la prueba de drogas • Negativa a la prueba (droga) que requiere una determinación por parte del MRO como se especifica en 49 CFR 40.191	Los MRO deben reportar los resultados dentro de los dos días hábiles posteriores a la determinación o verificación de una prueba de drogas requerida por el DOT. Cualquier cambio en el informe de resultados de una prueba de drogas verificada se debe reportar al Centro de intercambio de información dentro de un día hábil de realizar los cambios.

6.5.5 Proceso y análisis de reinserción laboral (con observación directa)

Antes de que el empleador permita a un conductor volver a realizar actividades de alto riesgo tras haber infringido las prohibiciones de [49 CFR 382, Subparte B](#), el conductor debe hacer lo siguiente:

- Ser evaluado por un profesional de abuso de sustancias (SAP).
- Participar en el programa de tratamiento indicado y finalizarlo.
- Someterse a análisis de reinserción laboral de drogas y/o alcohol, y obtener los siguientes resultados:
 - **En el caso de análisis de alcohol**, una concentración menor o igual a 0,02
 - **En el caso de análisis de sustancias controladas**, un resultado que indica un resultado negativo verificado para el medicamento
 - Tener un programa documentado de análisis de seguimiento

Los empleadores son responsables de reportar los resultados negativos de las pruebas de retorno al trabajo. Esta información debe ser reportada al Centro de Información antes del cierre del tercer día hábil siguiente a la fecha en que el empleador obtuvo la información. Consulte [Información de RTD de informes \(empleadores\)](#) para obtener instrucciones paso a paso. También puede obtener más [información sobre el proceso de IDT](#).

Los profesionales de abuso de sustancias deben informar los siguientes detalles del proceso de regreso al trabajo del conductor en el Centro de Información antes del cierre del día hábil siguiente a la evaluación o determinación:

- La fecha de finalización de una evaluación inicial de SAP
- La fecha de determinación de elegibilidad para la prueba RTD

Tenga en cuenta que el plan de educación / tratamiento del conductor no está registrado en el Centro de Información.

Consulte [49 CFR 40, Subparte O: Proceso de reinserción laboral](#).

Los análisis de reinserción laboral podrán usarse como análisis preocupacionales cuando se requieran análisis preocupacionales y el nuevo empleador hubiera tenido que realizar ambos análisis el mismo día. Consulte [49 CFR 382.309](#).

6.5.6 Análisis de seguimiento (con observación directa)

Un profesional de abuso de sustancias (SAP) deberá definir un plan obligatorio de análisis de seguimiento. Consulte [49 CFR 382.311](#).

- El empleador debe asegurarse de que los análisis de seguimiento se realicen.
- Se realizará un mínimo de seis análisis de seguimiento durante los primeros 12 meses.
- El conductor también podría estar sujeto a análisis de seguimiento durante los 48 meses de funciones de alto riesgo posteriores al período inicial de 12 meses
- El empleador debe reportar la fecha en que el plan de prueba de seguimiento del conductor se completa con éxito en el Centro de intercambio de información para el fin del tercer día hábil siguiente a la fecha en que el empleador obtuvo la información.

Tenga en cuenta que el plan de prueba de seguimiento del conductor no se registra en el Centro de intercambio de información.

Consulte [49 CFR 40.287](#) y [49 CFR 40.23](#) para conocer otras obligaciones del autotransportista luego de que un conductor de CMV obtenga un resultado positivo en un análisis o se niegue a someterse a uno.

6.5.7 No someterse a análisis

El empleador no debe permitir que un conductor que se niegue a someterse a análisis obligatorios realice o siga realizando funciones de alto riesgo. El concepto de “negarse a someterse” a análisis obligatorios abarca diversas situaciones. Consulte la definición completa en [49 CFR 382.107](#). Un rechazo tiene las mismas consecuencias que reprobado una prueba de drogas o alcohol. Ver, ver [49 CFR 382.211](#), y también debe ser reportado al Centro de Información. Consulte la [sección Cómo informar una infracción \(empleador\)](#) para obtener instrucciones sobre cómo denunciar rechazos de pruebas de alcohol y drogas aplicables. Se considera que cualquier conductor que tenga un CLP o CDL ha aceptado completar una prueba de alcohol o sustancias controladas; consulte [Análisis de detección de sustancias controladas y alcohol: Consentimiento implícito \(383.72\)](#).

6.5.8 Condenas por operar un vehículo no comercial bajo la influencia de las drogas o el alcohol

Hay muchas situaciones por las que un conductor de CMV podría ser inhabilitado. Consulte [49 CFR 383.51](#), [Subparte D](#). Los conductores deben saber que ciertas condenas por operar un vehículo no comercial bajo la influencia de las drogas o el alcohol podrían afectar la situación de su CDL.

6.5.9 Infracciones comunes

La tabla siguiente enumera algunas de las infracciones más comunes relacionadas con el abuso del alcohol y las sustancias controladas.

Infracción	Código relevante
No implementar un programa de análisis de detección de drogas y alcohol	382.115(a)
Permitir a un conductor conducir antes de recibir los resultados de los análisis preocupacionales de detección de drogas	382.301(a)
No realizar análisis de detección de drogas o alcohol luego de un accidente	382.303
No realizar análisis de drogas aleatorios con la frecuencia anual necesaria	382.305(b)(2)

El conductor desempeña funciones de alto riesgo sin el debido seguimiento	382.503
Permitir conducir a un conductor que se negó a someterse a un análisis de detección de drogas y alcohol	382.211
Permitir conducir a un conductor con un nivel de alcohol mayor o igual a 0,04	382.201
No implementar un programa de análisis aleatorios de detección de sustancias controladas y alcohol	382.305
No realizar análisis de alcohol aleatorios con la frecuencia anual necesaria	382.305(b)(1)
Permitir conducir a un conductor que tuvo un resultado positivo en un análisis de detección de drogas	382.215

7 Transporte de pasajeros

Todos los vehículos motorizados comerciales (CMV) —[según se define en 49 CFR 390.5T](#)— que se utilicen en una autopista para transportar pasajeros con fines de comercio interestatal deben cumplir con las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR). Este capítulo explica los requisitos operativos que se aplican a los transportistas de pasajeros y describe los recursos disponibles.

7.1 ¿Necesito obtener un número del DOT de los EE. UU.?

Esta es una de las preguntas más frecuentes de los autotransportistas. La FMCSA ofrece gran cantidad de recursos para ayudar a los transportistas a registrarse, obtener una autorización para operar y cumplir con otros requisitos. Consulte la sección [Requisitos de registración](#) para obtener más información.

7.2 Autotransportistas de pasajeros por contrato

Los autotransportistas de pasajeros por contrato no exentos son aquellos que transportan pasajeros por dinero. Un transportista interestatal de pasajeros por contrato debe obtener una autorización para operar antes de transportar pasajeros para fines de comercio interestatal. Un transportista de pasajeros puede ofrecer tanto transporte por contrato como transporte privado. Consulte la Hoja de orientación para transportistas de pasajeros de la FMCSA para obtener información acerca de las [excepciones](#).

Un viaje específico se considera “por contrato” si hay una compensación directa o indirecta por él. Se considera que existe compensación directa cuando los pasajeros o su representante realizan un pago al autotransportista por el servicio de transporte y el pago no está incluido en el cargo total de un paquete. Se considera que un pago indirecto cuando la compensación está incluida en el cargo total de un paquete. Las empresas como hoteles, empresas de arrendamiento de vehículos e instalaciones de aparcamiento que transportan a sus clientes a menudo reciben compensación indirecta porque el costo del transporte está incluido en el cargo total de un paquete.

El transporte de pasajeros por contrato puede abarcar distintos tipos de vehículos y actividades. El hecho de que una organización sea “sin fines de lucro” no tiene relevancia a la hora de determinar si un servicio de transporte se considera “por contrato”. No es necesario que un servicio de transporte esté disponible para el público en general para que se considere “por contrato”.

7.3 Autotransportistas privados de pasajeros (PMCP)

El transporte privado es aquel que no está disponible para el público en general. Los autotransportistas privados de pasajeros (PMCP) se dividen en dos grupos: empresariales y no empresariales.

PMCP empresariales

Los PMCP empresariales ofrecen servicios de transporte privado de pasajeros para fines comerciales pero que no

están disponibles para el público en general. Las empresas que usan autobuses para transportar a sus propios empleados y los músicos profesionales que transportan al personal y el equipo durante las giras son ejemplos de PMCP empresariales.

PMCP no empresariales

Los PMCP no empresariales ofrecen servicios de transporte privado de pasajeros pero no como parte de un negocio. Algunos ejemplos de PMCP no empresariales son las organizaciones civiles, los grupos de niños exploradores u otras organizaciones que compran o arriendan autobuses para el transporte privado del grupo.

7.3.1 Preguntas frecuentes acerca de los PMCP no empresariales

A menudo, surgen preguntas respecto de si los transportistas PMCP no empresariales están sujetos a normas específicas. A continuación se muestran las tres preguntas más frecuentes.

¿Tienen los PMCP no empresariales la obligación de someterse a un examen médico?

No. En [49 CFR 391.68\(c\)](#) se indica específicamente que el contenido de las secciones 391.41 y 391.45, que exigen a los conductores someterse a exámenes médicos y llevar el certificado del médico examinador consigo, no se aplican a los PMCP no empresariales. Sin embargo, los conductores de PMCP no empresariales están sujetos a los estándares mínimos de aptitud física que se indican en [49 CFR 391.41\(b\)\(1\)-\(13\)](#).

Los PMCP no empresariales que empleen a un conductor que tenga una extremidad amputada o incapacitada deben interiorizarse de las condiciones de exención para conductores que se establecen en [49 CFR 391.49](#). Los conductores de PMCP no empresariales podrán ser suspendidos del servicio durante una inspección si deberían tener una exención de acuerdo con las disposiciones de [49 CFR 391.41](#) pero no la tienen.

¿Están los conductores de PMCP no empresariales sujetos a las normas relativas a las horas de servicio del conductor?

Sí. Sin embargo, no tienen obligación de preparar ni conservar registros de estado de servicio. Durante las inspecciones, los oficiales de la ley evaluarán las horas de servicio de los conductores de PMCP no empresariales sobre la base de la evidencia disponible en el lugar de la inspección.

Ciertos individuos que conducen para PMCP no empresariales podrían conducir también para otros autotransportistas y tener por ello la obligación de llevar un registro de estado de servicio. Todo el tiempo de servicio para un PMCP no empresarial se debe asentar en los registros de estado de servicio enviados al autotransportista que emplea normalmente al conductor.

¿Tienen los PMCP no empresariales obligación de someter sus vehículos a inspecciones?

Sí. [49 CFR 396.17](#) exige inspeccionar los vehículos motorizados comerciales al menos una vez al año. La inspección debe dejarse en manos de un inspector apto y debe incluir todos los componentes que se identifican en el Apéndice G de las FMCSR. La documentación sobre esta inspección se debe conservar en el vehículo.

7.4 Aplicabilidad de las normas de seguridad

La tabla siguiente resume la aplicabilidad general de las FMCSR a los transportistas de pasajeros por contrato, los PMCP empresariales y los PMCP no empresariales.

La tabla es solamente una guía. Consulte las FMCSR para asegurarse de entender y cumplir cada norma en su totalidad.

Parte del CFR	Tema de la FMCSR	Autotransportistas de pasajeros por contrato	PMCP empresariales	PMCP no empresariales
---------------	------------------	--	--------------------	-----------------------

380	Requisitos de capacitación especial	Parcial	Parcial	Parcial
382	Uso y análisis de sustancias controladas y alcohol	Sí	Sí ³	Sí ³
383	Licencia de conducir comercial	Sí ¹	Sí ³	Sí ³
387	Responsabilidad financiera (seguro/fianza)	Sí	No	No
390	Aplicabilidad y definiciones generales	Sí ²	Sí	Sí
391	Aptitud de conductores	Sí	Parcial ⁴	Parcial ⁶
392	Conducción de vehículos motorizados comerciales	Sí	Sí	Sí
393	Piezas y accesorios	Sí	Sí	Sí
395	Horas de servicio de los conductores	Sí	Sí	Parcial ⁷
396	Inspección, reparación y mantenimiento	Sí	Sí ⁵	Parcial ⁸

¹Se requiere una CDL para conducir un CMV que cumpla la definición en [49 CFR 383.5](#).

²Podrían aplicarse ciertas excepciones que se describen en [49 CFR 390.3\(f\)](#).

³Los conductores de CMV que cumplan la definición dada en 49 CFR 383.5 están sujetos a las normas que se indican en [49 CFR 382](#) y [49 CFR 383](#).

⁴Están exentos de los requisitos de realización de una prueba de conducción de [49 CFR 391](#) si cumplen los requisitos que se indican en [49 CFR 391.69](#).

⁵Los autobuses fabricados antes de la adopción de los requisitos del sistema federal de combustible podrán seguir usándose si el sistema de combustible se mantiene de acuerdo con los estándares del fabricante original.

⁶Consulte [49 CFR 391.68](#) para conocer las excepciones limitadas a los requisitos de aptitud de los conductores. Además, los PMCP no empresariales están exentos de [49 CFR 391](#), [Subparte C](#) (antecedentes, perfil y registro de conducción del conductor), de la exigencia de realización de exámenes médicos de los conductores y de los requisitos de papeleo y gestión de registros de [49 CFR 391](#).

⁷Están exentos de los requisitos de papeleo y gestión de registros de [49 CFR 395](#).

⁸Los autobuses fabricados antes de la adopción de los requisitos del sistema federal de combustible podrán seguir usándose si el sistema de combustible se mantiene de acuerdo con los estándares del fabricante original. Además, están exentos de la mayoría de los requisitos de papeleo y gestión de registros de [49 CFR 396](#), pero los requisitos de gestión de registros relativos a las inspecciones periódicas sí se aplican.

7.5 Aplicabilidad de las normas al transporte en autobuses escolares

La tabla siguiente resume la aplicabilidad de las partes 49 CFR 390 a 396 de las FMCSR al transporte en autobuses escolares. El transporte en autobuses escolares que involucre la operación de un CMV que cumpla con la definición dada en [49 CFR 383.5](#) está sujeto a las exigencias de [49 CFR 382](#) (análisis de detección de drogas y alcohol) y [49 CFR 383](#) (CDL).

Entidad que opera el vehículo	Transporte desde el hogar hasta la escuela o vice versa	Actividades extracurriculares
Escuela pública que transporta alumnos	Exenta	Exenta
Escuela privada que transporta alumnos de preprimaria, primaria y secundaria	Exenta	Sujeta como PMCP empresarial
Escuela privada que transporta estudiantes de educación superior (después de la secundaria)	Sujeta como PMCP empresarial	Sujeta como PMCP empresarial
Contratista que transporta alumnos de preprimaria, primaria y secundaria	Exento	Sujeto como transportista por contrato
Contratista que transporta estudiantes de educación superior (después de la secundaria)	Sujeto como transportista por contrato	Sujeto como transportista por contrato

7.6 Vehículos pequeños de transporte de pasajeros

La FMCSA regula a los transportistas por contrato que operan vehículos diseñados o usados para transportar entre 9 y 15 pasajeros, incluido el conductor, a cambio de dinero y como parte de actividades comerciales interestatales.

Cuando trabajan **por compensación directa**, estos transportistas están sujetos a las normas de seguridad que se establecen en [49 CFR 385](#), [49 CFR 387](#) y [49 CFR 390](#) a [396](#).

Los operadores por contrato de vehículos diseñados o usados para transportar entre 9 y 15 pasajeros, incluido el conductor, **que no reciben compensación directa** y emplean vehículos que no cumplen, por lo demás, con la definición de CMV, están sujetos a las siguientes normas:

- [49 CFR 387](#)
- [49 CFR 390.19](#) (informes de identificación de autotransportistas).
- [49 CFR 390.21\(a\)](#) y [\(b\)\(2\)](#) (requisitos de marcado de vehículos motorizados comerciales).
- [49 CFR 390.15](#) (requisitos de gestión de registros de accidentes).
- [49 CFR 392.80](#) y [49 CFR 392.82](#) (limitaciones al uso de dispositivos electrónicos).
- [49 CFR 391.15\(e\)](#) (normas de inhabilitación de conductores por infracciones relativas al uso de dispositivos electrónicos).

Consulte [Niveles mínimos de seguro para actividades de transporte de pasajeros](#) para obtener más detalles.

7.7 Niveles mínimos de seguro para actividades de transporte de pasajeros

Las normas relativas a los niveles mínimos de responsabilidad financiera (seguro) se encuentran en [49 CFR 387](#), [Subparte B](#). Estas normas solo se aplican a los **transportistas de pasajeros por contrato** que realizan actividades de comercio interestatal, como se resume en la tabla siguiente.

Capacidad de diseño del vehículo (pasajeros sentados)	Transportistas de pasajeros por contrato	PMCP empresariales	PMCP no empresariales
16 o más, incluido el conductor	Se requieren \$5,000,000 de seguro	Exentos	Exentos
15 pasajeros o menos, incluido el conductor	Se requieren \$1,500,000 de seguro	Exentos	Exentos

La tabla siguiente resume la aplicabilidad de las normas relativas a los niveles mínimos de responsabilidad financiera para el **transporte en autobuses escolares**.

Tipo de transporte de alumnos	Transporte desde el hogar hasta la escuela o vice versa	Actividades escolares extracurriculares organizadas, patrocinadas y pagadas por la escuela	Actividades escolares extracurriculares organizadas y pagadas por un grupo independiente (p. ej., un club de apoyo al deporte)
Contratistas por contrato que transportan alumnos de preprimaria, primaria y secundaria, así como docentes acompañantes	Exentos si lo paga el distrito escolar	Exentos	Autobuses con capacidad para 16 pasajeros o más: se requieren \$5,000,000 de seguro. Autobuses con capacidad para 15 pasajeros o menos: se requieren \$1,500,000 de seguro.
Contratistas por contrato que transportan estudiantes de educación superior (después de la secundaria)	Autobuses con capacidad para 16 pasajeros o más: se requieren \$5,000,000 de seguro. Autobuses con capacidad para 15 pasajeros o menos: se requieren \$1,500,000 de seguro.	Autobuses con capacidad para 16 pasajeros o más: se requieren \$5,000,000 de seguro. Autobuses con capacidad para 15 pasajeros o menos: se requieren \$1,500,000 de seguro.	Autobuses con capacidad para 16 pasajeros o más: se requieren \$5,000,000 de seguro. Autobuses con capacidad para 15 pasajeros o menos: se requieren \$1,500,000 de seguro.

7.7.1 Excepciones a los niveles mínimos de seguro

Las normas no se aplican a:

- los vehículos motorizados que transporten únicamente alumnos y docentes escolares desde y hacia la escuela si el distrito escolar para el transporte;
- los vehículos motorizados que ofrezcan servicio de taxi con una capacidad para menos de 7 pasajeros y no operen en una ruta habitual entre puntos específicos;
- los vehículos motorizados que transporten menos de 16 individuos en un único viaje de ida y vuelta desde y hacia el trabajo;
- los vehículos motorizados operados por transportistas por contrato que ofrezcan transporte a alumnos de la escuela preprimaria, primaria o secundaria para viajes extracurriculares organizados, patrocinados y pagados por un distrito escolar; ni
- ciertos transportistas que ofrecen servicios de transporte en el marco de los siguientes programas de subvención de la Administración Federal de Tránsito (FTA):
 - [49 USC 5307](#) (Financiación para zonas urbanizadas)
 - [49 USC 5310](#) (Programa de movilidad para adultos mayores y personas con discapacidad)
 - [49 USC 5311](#) (Subsidios para zonas no urbanizadas)

Los transportistas de pasajeros que sean beneficiarios de un subsidio de la Administración Federal de Tránsito (operadores de tránsito con beneficios) de acuerdo con 49 USC 5307, 5310 o 5311 deberán contar con seguro de responsabilidad civil por un monto no menor al mayor nivel que exija cualquiera de los estados en los que se ubica la

zona de servicio de tránsito en lugar de los niveles federales que se exigen habitualmente a los transportistas de pasajeros por contrato.

7.8 Requisitos de la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades para empresas de autocars o autobuses pullman (OTRB)

La Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA) del DOT de los EE. UU. garantizan que los pasajeros con discapacidades, incluidos los usuarios de sillas de ruedas, cuenten con un servicio de autocars o autobuses pullman (OTRB) accesible y oportuno. Los autobuses de larga distancia se consideran OTRB. La FMCSA ofrece [información acerca de las normas de la ADA](#) en su sitio web. Consulte consultar las normas de la ADA en [49 CFR 37, Subparte H](#).

8 Transporte de materiales peligrosos

Además de las normas que se aplican a los autotransportistas de pasajeros y carga, hay normas específicas que regulan el transporte de materiales peligrosos. Este capítulo describe los principales temas y programas dentro de las Regulaciones de Materiales Peligrosos. Para obtener más información, visite los siguientes enlaces.

- Programas normativos sobre materiales peligrosos: [Administración de seguridad de tuberías y materiales peligrosos \(PHMSA\)](#).
- Normas federales sobre los materiales peligrosos: [CFR 49 Partes 100 a 180](#).
- La guía [Cómo cumplir las normas federales sobre los materiales peligrosos](#) de la FMCSA.
- Registrarse en línea a través del [sitio web](#) de la PHMSA.
- Material de capacitación y educación de la [PHMSA](#) y la [FMCSA](#).

8.1 ¿Transporto materiales peligrosos?

Cuando piensa en materiales peligrosos, ¿qué es lo primero que le viene a la mente? ¿Sustancias químicas? ¿Explosivos? En realidad, el gobierno federal regula una gran variedad de materiales peligrosos y los transportistas son responsables de conocer las normas que se aplican a sus actividades.

Consulte la [Tabla de materiales peligrosos](#) para conocer los tipos de materiales peligrosos y las cantidades sujetas a regulaciones federales.

8.2 Normas que se aplican a los tanques cisterna

A lo largo de las normas federales sobre los materiales peligrosos hay especificaciones relativas a la fabricación, la reparación, el ensayo, la inspección y la operación de los tanques cisterna. Las siguientes normas detallan los requisitos que deben cumplir los tanques cisterna:

- [Registración](#) (49 CFR 107, Subparte F).
- [Especificaciones](#) (49 CFR 178, Subparte J).
- [Mantenimiento](#) (49 CFR 180, Subparte E).
- [Operación](#) (49 CFR 177).

Las infracciones más comunes a las normas que regulan el transporte con tanques cisterna son:

- no capacitar debidamente a los empleados que trabajan con materiales peligrosos;
- no incluir toda la información necesaria en los informes de inspección;
- no marcar la fecha de ensayo en el tanque cisterna;
- no realizar las inspecciones visuales necesarias.

Consulte la guía [Infracciones más comunes en tanques cisterna](#) de la FMCSA para conocer todas las infracciones comunes.

8.3 Registración de materiales peligrosos

Los transportistas de materiales peligrosos pueden registrarse [por Internet](#). Para obtener información acerca de qué transportistas deben registrarse ante la PHMSA para transportar materiales peligrosos y conocer las reglas de registración generales, consulte [49 CFR 107, Subparte G](#).

8.4 Requisitos generales

Este documento no aborda todos los requisitos ni las excepciones de las Regulaciones de Materiales Peligrosos (HMR), pero hay ciertos temas que todos los autotransportistas deberían conocer:

Seguro

Consulte la sección [4.2 Seguro](#): Niveles mínimos de responsabilidad financiera

Normas de comunicación

- Documentación de transporte ([49 CFR 172 Subparte C](#) y [49 CFR 177.817](#))
 - No olvide consultar los requisitos relativos a los plazos de conservación
- Marcas ([49 CFR 172 Subparte D](#))
- Etiquetas ([49 CFR 172 Subparte E](#))
- Carteles ([49 CFR 172 Subparte F](#))

Capacitación

Todos los empleados que trabajen con materiales peligrosos, no solo los conductores ([49 CFR 177.816](#)), deben cumplir los requisitos de capacitación que se establecen en [49 CFR 172.704](#). Existen cinco categorías. Cada empleado debe recibir capacitación en cada categoría aplicable una vez cada tres años. Los requisitos de documentación se especifican en [49 CFR 172.704](#). Solo se requiere capacitación exhaustiva en seguridad si el empleado tiene tareas o responsabilidades en el marco del plan de seguridad de la empresa.

Plan de seguridad

En [49 CFR 172.800](#) se enumeran los materiales peligrosos y las cantidades que requieren planes de seguridad. Las personas responsables de administrar y redactar los planes de seguridad deben leer con cuidado [49 CFR 172.802](#).

Hay más información sobre el cumplimiento de las Regulaciones de Materiales Peligrosos en <https://www.phmsa.dot.gov/hazmat>.

8.5 Registro de rutas

Consulte el [Registro Nacional de Rutas para Materiales Peligrosos](#) para conocer las rutas designadas, preferidas y restringidas para el transporte de materiales peligrosos. Si tiene preguntas acerca de las rutas designadas dentro de un estado, póngase en contacto con la [oficina regional del FMCSA](#) en ese estado.

8.6 Permisos de seguridad

Ciertos autotransportistas (interestatales o intraestatales) deben contar con permisos de seguridad para transportar materiales de alto riesgo en autopistas. Consulte el [Programa de permisos de seguridad de la FMCSA](#) para saber si un transportista precisa un permiso de seguridad para transportar materiales peligrosos, así como los requisitos para obtener y mantener un permiso de seguridad. Las Regulaciones de Materiales Peligrosos (HMR) ([49 CFR 100-180](#))

se aplican al transporte intraestatal, interestatal e internacional. La FMCSA vigila el cumplimiento de las HMR en la medida que se aplican al transporte en autopistas.

8.7 Permisos especiales

Los expedidores y transportistas requieren un permiso especial para transportar materiales peligrosos de una forma que entre en conflicto con las normas sobre materiales peligrosos. Consulte el [sitio de permisos especiales de la PHMSA](#) para saber si se requiere un permiso especial y cómo obtener y mantener un permiso especial.

8.8 Vuelco de tanques cisterna

Los conductores y transportistas pueden tomar varias medidas para evitar el vuelco de tanques cisterna. Consulte la herramienta [Keep the Load on the Road](#) de la FMCSA para obtener información sobre cómo evitar estos graves accidentes.

8.9 Infracciones comunes

Las siguientes son algunas de las infracciones más comunes referidas a los materiales peligrosos.

Infracción	Código relevante
El paquete no está bien sujeto en el vehículo	177.834A
No contar con una copia del número de registro de materiales peligrosos ante el Departamento de Transporte de los EE. UU.	107.620B
Cartel dañado, deteriorado u oculto	172.516C6
Falta documentación de transporte del transportista	177.817A
Accesibilidad de la documentación de transporte	177.817E
El vehículo no tiene los carteles requeridos	172.504A
Falta información sobre la respuesta en caso de emergencia	172.602A
No contar con los carteles requeridos del transportista	172.502A1
No ingresar la descripción básica de un material peligroso en el orden correcto	172.202B
Faltan carteles o marcas requeridos	177.823A

9 Autotransportistas con domicilio en México

Los autotransportistas cuyo asiento principal de negocios se encuentre en México tienen dos opciones para operar como autotransportistas en los Estados Unidos.

- **Los transportistas de zonas comerciales** pueden operar únicamente en determinados municipios designados y en sus zonas comerciales a lo largo de la frontera sur de los EE. UU.
- **Los transportistas de larga distancia** pueden operar en todo el territorio continental de los Estados Unidos, incluidos los municipios designados y sus zonas comerciales asociadas a lo largo de la frontera sur de los EE. UU.

Normas que se aplican a los autotransportistas con domicilio en México

	Zonas comerciales	Larga distancia
Proceso de presentación y revisión de solicitudes	49 CFR 368 Solicitud de un certificado de registro para operar en municipios estadounidenses en la frontera internacional entre los Estados Unidos y México o dentro de las zonas comerciales de dichos municipios.	49 CFR 365, Subparte E Reglas especiales para ciertos autotransportistas con domicilio en México
Auditoría de seguridad	49 CFR 385, Subparte B, Apéndice A Explicación de los criterios de evaluación en las auditorías de seguridad	49 CFR 365, Subparte E, Apéndice A Explicación de los criterios de evaluación en las auditorías de seguridad previas a la autorización: autotransportistas con domicilio en México
Responsabilidad financiera	49 CFR 387 Niveles mínimos de responsabilidad financiera para autotransportistas	49 CFR 387 Niveles mínimos de responsabilidad financiera para autotransportistas

9.1 Transportistas de zonas comerciales: registración

Únicamente los autotransportistas por contrato y privados tienen obligación de obtener un certificado de registración. Esta sección explica cómo obtener el certificado en términos generales, pero podría ser necesario contar con información o formularios adicionales. Para obtener los formularios, los transportistas pueden llamar a la línea de información de la FMCSA al 1-800-832-5660. Los siguientes enlaces contienen más detalles sobre los formularios que los transportistas de zonas comerciales deben llenar para obtener un certificado de registración.

- [Formulario MCS-150 e instrucciones](#)

Informe de identificación de autotransportista

- [¿Necesito obtener un número del DOT de los EE. UU.?](#)

- [Formulario OP-2](#)

Solicitud de certificado mexicano de registración para autotransportistas extranjeros y autotransportistas extranjeros privados de acuerdo con 49 USC 13902

- La registración [se puede realizar por Internet](#).

- [Formulario BOC-3](#)

Designación de agentes para la recepción de notificaciones oficiales

- [¿Qué es un agente de recepción de notificaciones oficiales?](#)

Los transportistas de zonas comerciales también deben pagar una tarifa de solicitud en dólares estadounidenses y deben estar dispuestos a someterse a una auditoría de seguridad realizada por personal de la FMCSA, así como a una supervisión continua de desempeño.

9.1.1 Solicitud de un certificado de registración

Aunque el [formulario OP-2](#) y las instrucciones están disponibles en español, los solicitantes deben responder en inglés. La solicitud debe estar completa, con todas las preguntas respondidas, antes de que comience el procesamiento. Se rechazarán las solicitudes incompletas. Si se rechaza una solicitud, el solicitante tendrá un plazo para completar la solicitud y presentarla nuevamente.

Los transportistas de zonas comerciales pueden presentar los formularios completos y pagar las tarifas [por Internet](#) o por correo:

Federal Motor Carrier Safety Administration
MC-RIO
1200 New Jersey Avenue, SE
Washington, DC 20590

Una vez que un transportista presenta una solicitud, esta se somete a un proceso interno de revisión. El personal de la FMCSA consulta múltiples bases de datos estadounidenses y mexicanas para asegurarse de que el solicitante cumpla los requisitos para obtener un certificado de registraci3n en los EE. UU. Si la FMCSA acepta la solicitud y otorga al transportista un certificado provisorio de registraci3n, este podr3 comenzar a operar en las zonas comerciales de los EE. UU., pero tambi3n deber3 someterse a una auditor3a de seguridad dentro de los primeros 18 meses de actividad.

El solicitante no necesita presentar evidencia de seguro en la solicitud pero, una vez que se le conceda el certificado, el transportista deber3 asegurarse de que cada veh3culo que ingrese a los EE. UU. lleve:

- el [formulario MCS-90](#): Aval de pol3ticas de seguro de responsabilidad civil para autotransportistas;
- evidencia de seguro emitida por una aseguradora autorizada, como una tarjeta, una carpeta u otro documento que indique la fecha de entrada en vigencia y la fecha de caducidad de la cobertura de seguro temporaria;
- el certificado de registraci3n otorgado al transportista.

9.1.2 Otros requisitos para operar

Cuando la FMCSA concede un certificado provisorio de registraci3n a un autotransportista con domicilio en M3xico para que opere en los municipios y las zonas comerciales del sur de los EE. UU., el transportista debe exhibir el sufijo “Z” al final de su n3mero del DOT de los EE. UU.

9.1.3 Auditor3a de seguridad

Cada transportista que reciba un certificado provisorio de registraci3n permanecer3 en un per3odo de supervisi3n atenta de la seguridad durante un m3nimo de 18 meses. Durante este per3odo, la FMCSA revisar3 los datos de seguridad y podr3a identificar falencias en el cumplimiento del transportista con las normas de seguridad vigentes y en la seguridad con que realiza sus actividades. Incluso si no se detectan falencias, el transportista debe aprobar una auditor3a de seguridad dentro del per3odo de supervisi3n. Si un transportista se niega a someterse a una auditor3a de seguridad o no proporciona la documentaci3n necesaria para la auditor3a, se suspender3 su certificado provisorio de registraci3n.

Una auditor3a de seguridad consiste en una revisi3n de los datos de seguridad del transportista y su documentaci3n, as3 como una entrevista con el director de seguridad del transportista. A continuaci3n se describe el marco de requisitos normativos y procedimentales que un transportista debe cumplir para aprobar la auditor3a de seguridad.

Realizaci3n de la auditor3a

El auditor de seguridad revisa los documentos y eval3a las respuestas del transportista a las preguntas para determinar si cumple con las normas vigentes y confirmar que haya implementado los controles m3nimos de gesti3n de la seguridad necesarios para cumplir con los requisitos. La auditor3a incluye los siguientes aspectos de las actividades del transportista:

- Requisitos relativos a la licencia de conducir federal, incluidos los requisitos relativos a la licencia federal de conductor en el caso de los conductores con licencias mexicanas. Consulte [49 CFR Parte 383](#).
- Aptitud de los conductores. Consulte [49 CFR Parte 391](#).
- Conducci3n de un veh3culo motorizado. Consulte [49 CFR Parte 390](#).

- Horas de servicio. Consulte [49 CFR Parte 395](#).
- Uso y análisis de sustancias controladas y alcohol. Consulte [49 CFR Parte 382](#).
- Inspección, reparación y mantenimiento. Consulte [49 CFR Partes 393 y 396](#).
- Transporte y marcado de materiales peligrosos. Consulte [49 CFR Partes 171, 177 y 180](#).
- Responsabilidad financiera. Consulte [49 CFR Parte 387](#).

Resultados de la auditoría de seguridad

La FMCSA notifica al transportista los resultados de la auditoría (aprobada o no aprobada) dentro de los 45 días posteriores a la realización de la auditoría. Si el transportista no aprueba la auditoría de seguridad, la FMCSA lo notifica de que suspenderá su registración a los 15 días de la recepción del aviso a menos que el transportista demuestre —dentro de los 10 días posteriores a la fecha de recepción del aviso— que la auditoría de seguridad contenía errores materiales.

Un error material es un error sustancial de parte del auditor de seguridad que podría haber afectado el resultado de una auditoría de seguridad. Si el transportista no puede demostrar la existencia de errores materiales, la FMCSA emite una orden de suspensión del certificado provisorio de registración del transportista. El transportista puede solicitar que se elimine la orden de suspensión presentando evidencia de las medidas correctivas necesarias dentro de los 30 días posteriores a la recepción de la orden de suspensión. De lo contrario, el certificado provisorio de registración del transportista se revocará.

Si el transportista aprueba la auditoría de seguridad, recibirá su certificado permanente de registración luego del período provisional de 18 meses. Las condiciones de operación se seguirán aplicando durante toda la vigencia del certificado permanente y las actividades del transportista en los EE. UU.

9.1.4 Supervisión de la seguridad

Una vez que un transportista reciba un certificado permanente de registración, la FMCSA seguirá realizando inspecciones en carretera y recopilando datos de otras fuentes, como investigaciones en las instalaciones del transportista e investigaciones remotas, para garantizar que el transportista mantenga un buen desempeño en materia de seguridad. No cumplir con las FMCSR, las HMR o el certificado de registración puede dar lugar a medida de ejecución y/o la suspensión o revocación del certificado de registración.

9.2 Transportistas de larga distancia: obtención de la autorización para operar

Esta sección identifica los elementos más comunes que precisa un transportista para obtener una autorización para operar que le permita realizar actividades de transporte en Estados Unidos más allá de los municipios designados y las zonas comerciales de la frontera. Podría ser necesario contar con información o formularios adicionales. Para obtener los formularios, los transportistas pueden llamar a la línea de información de la FMCSA al 1-800-832-5660. Los siguientes enlaces proporcionan detalles sobre los formularios que los transportistas de larga distancia deben completar para obtener una autorización para operar.

- [Formulario MCS-150 e instrucciones](#)

Informe de identificación de autotransportista

- [¿Necesito obtener un número del DOT?](#)

- [Formulario OP-1\(MX\)](#)

Solicitud de registración de un autotransportista con domicilio en México para obtener una autorización para operar más allá de los municipios y las zonas comerciales estadounidenses en la frontera entre México y los EE. UU.

- Instrucciones [para llenar el formulario](#)

- [Formulario BOC-3](#)

Designación de agentes para la recepción de notificaciones oficiales

- [¿Qué es un agente de recepción de notificaciones oficiales?](#)

Los transportistas de larga distancia también deben pagar una tarifa de solicitud en dólares estadounidenses, proporcionar evidencia de responsabilidad financiera y estar dispuestos a someterse a una auditoría de seguridad — conocida como auditoría de seguridad previa a la autorización (PASA)— realizada por personal de la FMCSA, así como a una supervisión continua de desempeño.

9.2.1 Limitaciones a las actividades en los EE. UU.

Un transportista de larga distancia con domicilio en México no tiene permitido realizar las siguientes actividades:

- Servicios de transporte punto a punto dentro de los EE. UU. (incluidos los servicios de entrega exprés) de bienes que no sean cargamento internacional.
- Transporte de materiales peligrosos, en cualquier cantidad que requiera la instalación de carteles de identificación, más allá de las zonas comerciales en la frontera entre México y EE. UU.
- Transporte de pasajeros dentro de los EE. UU.
- Servicios de transporte exprés de paquetes y de mensajería.
- Transporte de bienes domésticos, a menos que cuenten con la autorización necesaria para ello.

9.2.2 Solicitud de una autorización para operar

Aunque el [formulario OP-1 \(MX\)](#) y las instrucciones están disponibles en español, los solicitantes deben responder en inglés. La solicitud debe estar completa, con todas las preguntas respondidas, antes de que comience el procesamiento. Se rechazarán las solicitudes incompletas. Si se rechaza una solicitud, el solicitante tendrá un plazo para completar la solicitud y presentarla nuevamente.

Los transportistas de larga distancia deben enviar los formularios completos y las tarifas de solicitud por correo a:

Federal Motor Carrier Safety Administration
MC-RIO
1200 New Jersey Avenue, SE
Washington, DC 20590

Por el momento, los transportistas de larga distancia no pueden presentar una solicitud por Internet.

Una vez que un transportista presenta una solicitud, esta se somete a un proceso interno de revisión, que incluye una revisión de seguridad. El personal de la FMCSA consulta múltiples bases de datos estadounidenses y mexicanas para asegurarse de que el solicitante cumpla los requisitos para operar en los EE. UU. Si la FMCSA acepta la solicitud, un funcionario de la oficina regional de la FMCSA programa la auditoría de seguridad previa a la autorización (PASA). El solicitante debe aprobar la PASA para recibir una autorización provisoria para operar e iniciar sus actividades en los EE. UU.

9.2.3 El proceso de la auditoría de seguridad previa a la autorización (PASA)

La PASA es una revisión exhaustiva de los sistemas de gestión de la seguridad del autotransportista que aborda tanto su desempeño actual como sus antecedentes. Un autotransportista debe aprobar la PASA antes de que se le conceda una autorización para operar de larga distancia. Incluso si el autotransportista opera actualmente con un certificado de registración para zonas comerciales, no podrá comenzar las actividades de transporte de larga distancia en los EE. UU. hasta que apruebe la PASA y la FMCSA le otorgue una autorización para operar.

La PASA incluye:

1. una evaluación de las instalaciones de inspección, mantenimiento y reparación del transportista, así como sus sistemas de gestión de la seguridad, lo que incluye la verificación de los registros de inspección periódica de los

vehículos;

2. la verificación de un programa de análisis de detección de [alcohol y sustancias controladas](#) consistente con las normas federales de los EE. UU.;
3. la verificación de la aptitud de los conductores, lo que incluye la confirmación de la validez de la licencia federal de conductor o la licencia de conducir comercial de cada transportista que trabajará para el transportista;
4. la verificación de la evidencia de responsabilidad financiera;
5. la verificación del sistema que usa el transportista para cumplir con las [normas relativas a las horas de servicio](#), incluidos los requisitos de gestión y conservación de registros, de conformidad con las normas federales estadounidenses.

El solicitante debe aprobar la PASA para obtener una autorización provisoria para operar. La FMCSA rechazará al solicitante de larga distancia si no aprueba la PASA. El solicitante podrá solicitar nuevamente una autorización para operar de larga distancia tras corregir las falencias y pagar las tarifas necesarias para presentar nuevamente la solicitud. El solicitante debe aprobar de todas formas la PASA para obtener una autorización provisoria para operar. Si el solicitante ya tiene un certificado de registración para zonas comerciales, podrá continuar operando dentro de los municipios y las zonas comerciales a lo largo de la frontera entre México y los EE. UU. hasta quedar sujeto a medidas de ejecución u otras acciones que den lugar a una suspensión, revocación u otra orden de interrumpir sus actividades en las zonas comerciales.

9.2.4 Evidencia de responsabilidad financiera

El solicitante no necesita presentar evidencia de seguro con la solicitud pero deberá demostrar su capacidad para obtener el seguro necesario durante la PASA. Además, deberá suministrar comprobantes de seguro contra lesiones personales y daños materiales mediante un Formulario BMC-91 o BMC-91X antes de que la FMCSA le otorgue una autorización provisoria para operar. Estos formularios se pueden solicitar a la empresa de seguro del transportista.

La evidencia de seguro debe presentarla la aseguradora, no el transportista. La FMCSA no concederá la autorización para operar hasta recibir evidencia adecuada de seguro.

9.2.5 Otros requisitos para operar

Cuando la FMCSA concede una autorización provisoria para operar a un autotransportista con domicilio en México para que opere más allá de los municipios y las zonas comerciales del sur de los EE. UU., el transportista debe exhibir el sufijo "X" al final de su número del DOT de los EE. UU. Además, el transportista deberá exhibir una calcomanía de inspección de la Alianza de Seguridad en Vehículos Comerciales (CVSA) vigente en cada unidad de potencia que opere en los Estados Unidos.

9.3 Revisión exhaustiva de cumplimiento

Cada transportista que obtenga una autorización provisoria para operar más allá de los municipios y las zonas comerciales del sur permanecerá en un período de supervisión atenta de la seguridad durante un mínimo de 18 meses. Durante dicho período, la FMCSA realizará una revisión exhaustiva de cumplimiento (CR). En la CR, la FMCSA revisa el cumplimiento con los requisitos que se aplican al propio transportista, a sus conductores y a sus vehículos de todas las actividades del transportista, incluidas las actividades en zonas comerciales y las actividades de transporte de larga distancia, con el fin de asegurarse de que el transportista haya implementado controles adecuados de gestión de la seguridad antes de concederle una autorización estándar para operar. El transportista debe obtener una calificación Satisfactoria para obtener una autorización estándar para operar.

9.4 Operación con una autorización estándar para operar

Al finalizar el período provisoria de 18 meses, los transportistas con domicilio en México que muestren un desempeño aceptable en materia de seguridad, aprueben la PASA, no tengan medidas de ejecución o de mejora de la seguridad pendientes y obtengan una calificación Satisfactoria en la CR serán notificados de que recibirán una autorización estándar para operar. Una vez que hayan recibido una autorización estándar para operar, los

transportistas con domicilio en México seguirán sujetos a las limitaciones de la autorización para operar indicados más arriba (en la sección **Limitaciones a las actividades en los EE. UU.**) y a la supervisión del desempeño en materia de seguridad. También deberán seguir exhibiendo calcomanías vigentes de la CVSA en las unidades de potencia que operen en los EE. UU. durante 3 años luego de que se les conceda la autorización estándar para operar.

9.5 Requisitos estatales

Ciertos requisitos estatales se aplican a los transportistas de zonas comerciales y de larga distancia que operan a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos. Los transportistas deberán ponerse en contacto con los estados en los que operen para garantizar el cumplimiento. Los requisitos estatales podrían abarcar los siguientes temas:

1. Registración u obtención de permisos.
2. Impuestos al uso de combustible.
3. Programa unificado de registración de transportistas.
4. Impuestos específicos de cada estado.
5. Obtención de permisos para el transporte de materiales peligrosos.

Para obtener más información sobre los requisitos estatales, consulte [actividades de transporte transfronterizo por jurisdicción](#).

No cumplir con los requisitos estatales podría dar lugar a la suspensión o revocación de la autorización para operar o el certificado de registración.

Descargo de responsabilidad

Este documento es publicado por la Administración Federal de Seguridad de Autotransporte (FMCSA) del Departamento de Transporte de EE. UU. El documento tiene únicamente fines orientativos y la Agencia no asume responsabilidad alguna por omisiones, errores o ambigüedad en el contenido. El contenido no sustituye las [normas publicadas por la Agencia](#).