



Política Operacional

Programa de Inspección de la Norma Norteamericana

Política Operacional 15 Guía Regulatoria y de Inspección

Revisado: 23 de abril de 2026

PROPÓSITO

La intención de la Política Operativa 15 es proporcionar una guía regulatoria y de inspección con relación a las inspecciones de conductores y vehículos cuando se utilice el Procedimiento de Inspección de la Norma Norteamericana recomendado. Además, contiene instrucciones relacionadas con las preguntas frecuentes de los Criterios de Fuera de Servicio de la Norma Norteamericana (OOSC, por sus siglas en inglés).

OBJETIVOS

1. Esclarecer las preguntas frecuentes relacionadas con los OOSC.
2. Proporcionar una guía sobre los reglamentos de manera provisional, hasta que los reglamentos sean modificados.
3. Mantener la política al día para asegurar que la guía y las interpretaciones descritas en la política estén al corriente.
4. Se describen los esclarecimientos de fuera de servicio (OOS, por sus siglas en inglés) según su referencia en los OOSC.

NOTA: *La guía regulatoria deberá usarse en todos los Reglamentos Federales de Seguridad de Autotransportistas de EUA (FMCSRs, por sus siglas en inglés) y en México y Canadá cuando no exista un reglamento que sustituya a la guía.*

Las infracciones registradas antes de alcanzar los límites especificados en la guía de más abajo impactan de manera negativa e innecesariamente el índice de seguridad del transportista y causan que el transportista gaste tiempo y dinero en reparar problemas que no afectan la operación segura del vehículo. No se pueden registrar como infracciones los problemas de mantenimiento.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

Las siguientes son interpretaciones actuales y guía:

PARTE I – CONDUCTOR

4. REQUISITOS MÉDICOS/FÍSICOS DEL CONDUCTOR

Guía regulatoria

- b.(1) ¿Cuándo se debe documentar como infracción de fuera de servicio una infracción por no poseer una prueba de un certificado médico?

RESPUESTA: Una infracción por no poseer una prueba de un certificado médico válido cuando se requiera, se debe registrar como una infracción de fuera de servicio si un conductor no puede proporcionar prueba de un certificado médico válido antes de que finalice la inspección.

10. REGISTRO DE CONDICIONES DE LABORES DEL CONDUCTOR

Guía regulatoria

- b.(1) ¿Cómo se determina el año del modelo del motor al inspeccionar motores refabricados y/o reconstruidos? (EUA)

RESPUESTA: Los motores refabricados antes de 2000 y/o reconstruidos después de 2000 mantendrán el año modelo original del motor para propósitos de la exención del ELD.

- b.(2) En los EUA, ¿Se considera un ELD que permite a los usuarios operar en modo manual para registrar sus registros de condiciones de labores (RODS) un sustituto del requisito de llevar un suministro de papel en blanco para ocho días o RODS electrónico como se requiere en § 395.22(h)(4)?

En Canadá, ¿Se considera un ELD que permite a los usuarios operar en modo manual para RODS un sustituto del requisito de llevar un suministro de papel en blanco para 14 días o RODS electrónico, como se requiere?

RESPUESTA: Sí, siempre que el conductor pueda demostrar que el ELD tiene capacidad de modo manual.

- b.(3) ¿Debería declararse fuera de servicio por no tener RODS a un conductor que estaba utilizando una excepción o exención de horas de servicio (por ejemplo, corto recorrido, productos agrícolas) pero que requiere un RODS al momento de la inspección, si solo le falta el día actual y el día anterior?

En Canadá, esto se aplicaría solo al RODS del día actual (Reglamento sobre las Horas de Servicio de los Conductores de Vehículos de Autotransporte, Sección 84).

RESPUESTA: No. De acuerdo con el Título 49 del Código de Reglamentaciones Federales (CFR) § 395.13, un conductor recibirá una infracción por no tener al corriente el RODS si solo le falta el RODS del día actual y el día anterior. Los conductores a los que les falten los días requeridos más allá del día actual y el día anterior se considerarían como que no tienen RODS.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

PARTE I – VEHÍCULO

1. SISTEMAS DE FRENOS

Guía regulatoria

- b.(1) ¿Cuándo no se deben registrar como infracción las grietas en las balatas de frenos (incluido el levantamiento por oxidación)?

RESPUESTA: No se registrará como infracción sino hasta que la grieta exceda el límite especificado en los OOSC de la CVSA; p. ej., hasta que la grieta exceda 1.6 mm (1/16") de ancho o 38.1 mm (1-1/2") de largo.

- b.(2) ¿Cuándo no se deberá registrar como infracción el raimiento en las mangueras y tubos de aire?

RESPUESTA: No se deberá registrar una infracción sino hasta que se observe una reducción del diámetro de la manguera. No es infracción si las mangueras o líneas descansan o rozan ligeramente otros componentes del vehículo. Cuando se encuentre una manguera que tenga una reducción en el diámetro, pero no esté rozando nada, eso no es una infracción, a menos que se observe daño a lo largo o a través de la capa de refuerzo exterior. Cuando haya un daño que se extienda a lo largo o a través de la capa de refuerzo exterior, se registrará la infracción (las tuberías de nailon termoplástico descoloridas o desteñidas pero no dañadas, no son una infracción).

NOTA: Si los inspectores descubren mangueras o líneas de aire que parece que descansan o rozan levemente los componentes del vehículo, pero no se observa una reducción, los inspectores deben educar al conductor diciéndole que esta condición no es aún una infracción, pero puede conducir a una infracción o condición de fuera de servicio en el futuro y se pueden agregar comentarios sólo en las notas, si el inspector lo considera pertinente.

NOTA: Cualquier manguera o tubería de aire raída que no pueda atribuirse al sistema de los frenos no se documentará como infracción. (p. ej., asiento de suspensión neumática).

- b.(3) ¿Cuándo debería una fuga de aire audible en el sistema de frenos ser documentada como una infracción?

RESPUESTA: Cuando un vehículo tiene una fuga de aire en una conexión en sí o en una ubicación indeterminada y el vehículo pasa la prueba de índice de pérdida de aire de CVSA OOSC, los inspectores registrarán una infracción por fuga de aire en el reporte de la inspección.

NOTA: En § 393.45(d), se indica que la fuga tiene que afectar el desempeño de los frenos según § 393.52. El oficial no puede determinar hasta qué punto una fuga tiene que afectar el desempeño de los frenos, así que, se registrará como infracción cualquier fuga en el sistema de frenos.

NOTA: Una fuga de aire audible en el sistema de frenos, tal como una fuga que se descubre cuando se aplica la válvula de pedal o una fuga en una manguera desde un depósito de aire hacia una válvula de relé, se documentará bajo § 393.45(d). Una fuga audible de una válvula de freno, diafragma de freno o depósito de aire se documentará bajo § 396.3(a)(1)B - Los frenos (En general) Explicar: Cualquier otra fuga que no pueda atribuirse al sistema de frenos o a los sistemas de suspensión (ver § 393.207(f)) no será puesto fuera de servicio y se documentará bajo § 396.3(a)(1).

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

NOTA: Existen sistemas avanzados para inflar llantas que permiten que la presión de las llantas no sólo aumente cuando se aumenta la carga sobre un eje, sino que también expulse el aire de las llantas cuando se reduzca el peso sobre un eje. Éste es un funcionamiento normal para estos sistemas y no deberá documentarse como una infracción.

- b.(4) ¿Cómo se debe documentar una infracción durante una inspección del pedal del freno/válvula de freno de pedal en los EUA?

RESPUESTA: Las infracciones de inspección del pedal/válvula del freno deben documentarse conforme a § 396.3(a)(1) de acuerdo con el Boletín de Inspección de CVSA 2012-02: Inspecciones del Pedal del Freno (Válvula y Conjunto del Pedal).

- b.(5) ¿Una tuerca de seguridad (contratuerca) floja de la horquilla en la varilla de empuje de un freno de leva en S es una infracción de § 393.47(a) en los EUA y de NSC 11B, Sección 3A, Artículo 16(c) en Canadá y un freno defectuoso para el Criterio de Fuera de Servicio del 20%?

RESPUESTA: Una tuerca de seguridad (contratuerca) floja de la horquilla en la varilla de empuje de un freno de leva en S es una infracción en los EUA y Canadá; sin embargo, la infracción no constituye un freno defectuoso para el criterio de fuera de servicio del 20%.

2. ASEGURAMIENTO DE LA CARGA

Preguntas frecuentes de fuera de servicio

- a.(1) ¿ Un amarre usado para asegurar el equipo auxiliar en un vehículo pesado se deberá contar en el cálculo del límite agregado de carga útil?

RESPUESTA: Sí

Guía regulatoria

- b.(1) ¿ Una cuerda elástica o una correa de lona podrá usarse como medio principal de sujeción de un artículo de carga y tendrá que indicarse el índice de límite de carga útil?

CANADÁ

RESPUESTA: No es adecuado usar cuerdas elásticas y correas de lona como dispositivos de aseguramiento y tampoco se les puede asignar un índice de límite de carga útil. No hay intención de prohibir el uso de estos dispositivos como amarres suplementarios para carga y equipos ligeros.

EXCEPCIÓN: Las correas de lona pueden usarse como sujeción primaria para que las lonas cubran la carga.

ESTADOS UNIDOS

RESPUESTA: Las cuerdas elásticas y las correas de lona no son adecuadas para usarse como sujeción de artículos de carga que se transporten como parte de un embarque, aunque tengan un límite de carga de trabajo. No hay intención de prohibir el uso de estos dispositivos como amarres primarios o suplementarios para artículos como herramientas y suministros que no se transporten como parte del embarque pero puedan caerse del vehículo si no se sujetaran. Esto incluiría artículos como lonas, elementos de estiba, botellas plásticas de fluidos automotrices (por ejemplo, aceite de motor, líquido limpiaparabrisas, agua, etc.) usados para operar el vehículo, llaves para ruedas, herramientas y cualquier otro artículo que pueda caerse del vehículo.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

b.(2) ¿Cuándo se deberá registrar una infracción para un amarre dañado?

RESPUESTA: Todos los amarres (parte tensada) que se utilicen para asegurar la carga (sean obligatorias o no) y que presenten daños en la medida descrita en la Tabla de Defectos de Amarres de Aseguramiento de Carga de los Criterios de Fuera de Servicios de la CVSA se registrarán como una infracción.

Todos los demás amarres con un daño que no llegue a ese extremo no serán registrados.

b.(3) Al transportar rollos de metal con el eje perpendicular al remolque, ¿hay otro medio aceptable de aseguramiento de una manera que no esté descrita en el reglamento?

RESPUESTA: Sí, hay una exención temporal al reglamento si los rollos se cargan adosados uno al otro en dirección longitudinal y así evitar el movimiento entre rollos y con relación al vehículo; esto de acuerdo con los requisitos descritos en la Exención de los Rollos de Metal.

b.(4) Fuera de las disposiciones generales, ¿hay un método para asegurar las pacas de heno y paja que cumpla con los requisitos de § 393.102(c) como un medio equivalente de aseguramiento?

RESPUESTA: Sí, siempre y cuando cumpla los requisitos descritos en la Revisión Técnica disponible en el Memorándum de revisión técnica de las prácticas del sector para el aseguramiento de la carga en cubos de paca de heno y paja.

b.(5) ¿Es el plástico estirable y/o envoltorio retráctil o material de unir un medio aceptable para unir la carga?

RESPUESTA: Sí, siempre y cuando todos los artículos individuales en la unidad de carga permanezcan asegurados dentro de la superficie del material. Material de unir (distinto a las correas de acero) no se consideran un dispositivo de aseguramiento (sujeción) y no será suficiente como el método de sujeción principal.

b.(6) ¿Se considera que un vehículo convertido en paca, cubo o rollo es un vehículo aplanado según los requisitos de aseguramiento de carga para artículos específicos de § 393.132 y NSC 10, División 7, Secciones 90-92?

RESPUESTA: Un vehículo aplanado significa un vehículo que ha sido sujeto a compresión mecánica para reducir la altura del vehículo, como parte de un proceso de reciclado, sin disminuir de manera significativa el largo o ancho del vehículo. Se debe asegurar un cubo de metal misceláneo aplanado según los requisitos de carga general. Los requisitos específicos del producto se aplican cuando una cantidad de vehículos aplanados se transportan en un vehículo de transporte.

b.(7) ¿Cómo se debe marcar un tapete antiderrapante para mostrar su coeficiente de fricción?

RESPUESTA: El coeficiente de fricción debe estar visible en valor numérico. (p. ej., 0.5 g o 0.8 g)

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

- b.(8) ¿Aplica el producto específico para madera cepillada o productos de construcción similares a productos de construcción no unitarios o el transporte de tarimas o paquetes de productos de madera de ingeniería, como vigas o cerchas?

RESPUESTA: El reglamento/norma no se aplica a productos de construcción no unitarios o productos de madera de ingeniería, como viguetas de piso, vigas y cerchas. Estas cargas deben cumplir con los requisitos de la disposición general y los requisitos de longitud y peso de los reglamentos de los EUA y las normas NSC.

- b. (9) ¿Se puede usar una sola cadena para formar dos amarres con dos enganches y el enganche se puede unir directamente a la unidad de transporte o la carga?

RESPUESTA: Sí, se puede usar una sola cadena para crear dos amarres (el exceso de cadena entre los dos amarres puede estar suelto) y el enganche se puede unir directamente a la unidad de transporte o la carga.



- b.(10) ¿Se requiere que los remolques individuales que pesan más de 10,000 libras (4500 kg) se aseguren (sujeten) como un vehículo pesado cuando se transportan en otros remolques (en una plataforma) de acuerdo con § 393.130 (EE. UU.) O la Norma 10 del NSC, División 7 (Canadá)?

RESPUESTA: Sí.



- b.(11) ¿Todos los contenedores de almacenamiento con candados en las esquinas /módulos de oficina/de material a granel (p. ej., arena de fractura), que no se utilicen para el transporte intermodal, deben estar asegurados según lo exige la sección específica de productos básicos para contenedores intermodales?

RESPUESTA: No, los contenedores intermodales modificados que se usan para espacio de oficina u otros módulos de almacenamiento (p. ej., PODs) equipados con candados en las esquinas se pueden asegurar usando la disposición general o se pueden asegurar usando todos los candados de las esquinas (conforme a lo diseñado por el fabricante) para cumplir con los métodos de aseguramiento equivalentes. Los contenedores de material a granel (p. ej., arena de fractura) que no estén utilizando todos los bloqueos integrales del fabricante deben asegurarse de acuerdo con § 393.100 a § 393.114 (U.S.).



Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

- b.(12) ¿Las regulaciones / normas de sujeción de carga aplican para un vehículo que se esté remolcando con una barra de remolque, con un remolque de elevación de ruedas u otros medios que dejen al menos un par de ruedas en el suelo?

RESPUESTA: No, para que las regulaciones / normas de sujeción de la carga apliquen a un vehículo, todo el vehículo tendrá que ser transportado como carga.

- b.(13) § 393.126(b)(1) y NSC Standard 10 Sección 84(3) establecen que los dispositivos de amarre deben estar asegurados a las “esquinas” inferiores ¿Se debe asegurar un contenedor intermodal con los puntos de aseguramiento (dispositivos de bloqueo integral) en las esquinas extremas de ese contenedor?



RESPUESTA: A pesar del requisito de asegurar las “esquinas” inferiores, el contenedor se puede asegurar a cuatro puntos de aseguramiento (mínimo dos por lado) del chasis mediante otros puntos de aseguramiento (cierres de pasador/cantoneras). Es aceptable la fijación a los puntos de aseguramiento diseñados y designados en el contenedor.

- b.(14) ¿La ausencia de una lona o cubierta en un vehículo con techo abierto ocasiona que se ponga fuera de servicio?

RESPUESTA: No, el criterio de fuera de servicio solo se aplica si la carga no está asegurada para evitar que la carga goteé, se derrame, se vuele o se caiga del vehículo, creando un peligro inminente.

- b.(15) ¿Un remolque con cortina lateral debidamente cerrada satisface los requisitos de sujeción de la carga según las disposiciones generales o los artículos de la carga requieren amarres para los requisitos de longitud, peso o los específicos del producto?

RESPUESTA: Un remolque con cortinas laterales no proporciona aseguramiento. La carga debe asegurarse según § 393.100 a § 393.136 o el Estándar 10 del NSC.

- b.(16) ¿Cuáles son los requisitos de sujeción de la carga e iluminación/banderas para montacargas (elevadores de carga) en la parte trasera de un camión o remolque que se utilicen en la descarga de materiales?

RESPUESTA: Estos equipos se consideran carga durante el transporte y deben estar asegurados con todos los dispositivos de sujeción (por ejemplo, cadenas, pasadores, barras) proporcionados por el fabricante para cumplir con los medios equivalentes de sujeción.

Si se encuentran partes dañadas o faltantes en el sistema durante la inspección, el equipo debe asegurarse de acuerdo con los requisitos de longitud y peso, o el vehículo será puesto fuera de servicio de acuerdo con la Parte II, Artículo 2. a. Aseguramiento General.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

Además, cuando el artículo esté asegurado en la parte trasera del vehículo de transporte y esté conectado al vehículo de transporte con una conexión eléctrica para activar las luces de freno, las traseras, de emergencia y direccionales compensando cualquier luz que se obstruya en la parte trasera del vehículo de transporte, así como equipado con cualquier requisito de visibilidad (si está montado en la parte trasera de un remolque), no se requerirán banderas según § 393.87. Si las luces requeridas del camión o remolque no son visibles y no hay luces adicionales presentes en el dispositivo, se aplicarán tanto los requisitos de iluminación del § 393.11 como los requisitos de banderas del § 393.87.

3. DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO

Guía regulatoria

b.(1) ¿Cuándo no se deberá registrar como infracción el movimiento de la quinta rueda?

RESPUESTA: No se deberá anotar una infracción sino hasta que se cumpla una de las condiciones siguientes:

- El movimiento horizontal entre el pasador del soporte de pivote y el soporte excede el límite de los OOSC de la CVSA: 9.5 mm (3/8").
- El movimiento entre el soporte del deslizador y la base del deslizador excede el límite de los OOSC de la CVSA: 9.5 mm (3/8").
- El movimiento horizontal entre las mitades superior e inferior de la quinta rueda excede el límite de los OOSC de la CVSA: 12.5 mm (1/2").

b.(2) ¿Cuándo no se deberá registrar una infracción del montaje e integridad del gancho pinzón o de la barra de arrastre en el semirremolque?

RESPUESTA: No se registrará una infracción del dispositivo de acople en un semirremolque sino hasta que cumpla con los OOSC de la CVSA y en los EUA, se registrará la infracción según § 396.3(a)(1). Esto es necesario porque § 393.70(c) y (d) sólo proceden para remolques completos.

b.(3)(a) ¿Se requiere que un vehículo remolcado en un remolque de elevación de ruedas detrás de una grúa con las ruedas del vehículo remolcado en el suelo esté asegurado al remolque de elevación de ruedas?

RESPUESTA: Sí. La norma § 393.71(h)(5) requiere que el vehículo remolcado esté sujeto al remolque de elevación de ruedas. Además, § 393.71(h)(10) requiere que haya dispositivos de seguridad colocados entre el vehículo remolcador y el remolcado.



b.(3)(b) ¿Se considera una operación de levantamiento y arrastre un vehículo que está siendo remolcado utilizando plataformas con ruedas, como se muestra en la imagen de arriba?

RESPUESTA: Sí, siempre y cuando cumpla con la definición de levantamiento y arrastre en § 390.5T.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

4. EJE DE TRANSMISIÓN/FLECHA CARDÁN

Guía regulatoria

b.(1) ¿Cuándo no deberá de documentarse como infracción el movimiento del eje de transmisión/flecha cardán?

RESPUESTA: La infracción no deberá documentarse sino hasta que una de las siguientes condiciones se cumpla:

- El movimiento horizontal o vertical de la flecha de horquilla de junta telescópica excede el límite de los OOSC de la CVSA, 12.7 mm (1/2”).
- El movimiento independiente entre los extremos opuestos de la horquilla excede el límite de los OOSC de la CVSA, 3.2 mm (1/8”).
- El movimiento vertical de la flecha en el soporte del balero central excede el límite de los OOSC de la CVSA, 12.7 mm (1/2”).

9. SISTEMAS DE ILUMINACIÓN

Guía regulatoria

b.(1) ¿Cuándo no se debería registrar una infracción por luces de gálibo descompuestas en remolques que requieren estas luces?

RESPUESTA: No se deberá anotar una infracción a menos que el vehículo NO tenga luces de gálibo ya sea en la parte superior o inferior. En algunos casos, los fabricantes de remolques pueden instalar las lámparas de gálibo en un lugar inferior que las esquinas superiores de la parte trasera del remolque. Esto se permite cuando es problemático instalar las lámparas de gálibo traseras sobre la cabecera.

b.(2) ¿Qué luces se requieren en un convertidor dolly?

RESPUESTA: A pesar de la redacción del pie de página 5 de la Sección § 393.11 de las FMCSR, después de una revisión exhaustiva de la documentación que sirvió para crear el reglamento, lo siguiente dictará cuándo se deberá registrar una infracción:

- *Un convertidor dolly con carga* – no se requieren luces
- *Un convertidor dolly arrastrado en solitario por otro vehículo y no forma parte de un remolque completo* – una lámpara de frenado, una lámpara trasera, dos reflectores (uno en cada línea de la línea vertical central, lo más separados que se pueda) en la parte trasera (esto supone que las luces direccionales de la unidad de remolque no estén oscurecidas)
- *Un convertidor dolly arrastrado en solitario por otro vehículo y no forma parte de un remolque completo y el convertidor oscurece las señales direccionales en la parte trasera del vehículo que arrastra* – una lámpara de frenado, una lámpara trasera, dos reflectores (uno en cada línea de la línea central vertical, lo más separados que se pueda) en la parte trasera y direccionales traseras y lámparas intermitentes de señal de peligro

b.(3) Se requiere que la cinta retro-reflejante esté aplicada en ambos lados del remolque, a una altura de por lo menos 380 mm (15”) y no más de 1,525 mm (60”) sobre la superficie del camino. En algunos casos, cuando se cumpla con esta altura en los autotanques, la cinta estará inclinada hacia abajo. Por lo tanto, en algunos casos, se aplicará la cinta más alto

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

de lo establecido en el reglamento, pero se pone lo más cerca posible de la altura requerida lo cual permite todavía que la cinta se monte en plano horizontal o tanto como lo permita la forma del remolque. En otros casos, en la parte redondeada de la carrocería del remolque tipo tanque, en la parte superior trasera, cuenta con un laminado retro-reflejante que consiste en una tira de 61 cm (24 pulgadas), en lugar de dos tiras de 30.5 cm (12 pulgadas).

En estos casos, ¿se deberá registrar la infracción?

RESPUESTA: No. Si un autotank no dispone de un chasis u otra superficie adecuada por debajo de las 60 pulgadas (1,525 mm) para aplicar las franjas en un plano horizontal, las franjas pueden ubicarse en una posición más alta, lo más cerca posible de la altura exigida. Además, según la interpretación 9050 de la *National Highway Traffic Safety Administration*, en la parte trasera de un remolque tipo tanque, una franja curva de 61 cm (24 pulgadas) aplicada al cuerpo redondeado del tanque equivale a dos franjas de 30.5 cm (12 pulgadas).

In both cases, no violation should be documented.

10. MECANISMOS DE LA DIRECCIÓN

Guía regulatoria

- b.(1) ¿Cuándo no se deberá registrar una infracción si hay movimiento vertical u horizontal en una articulación de rótula?

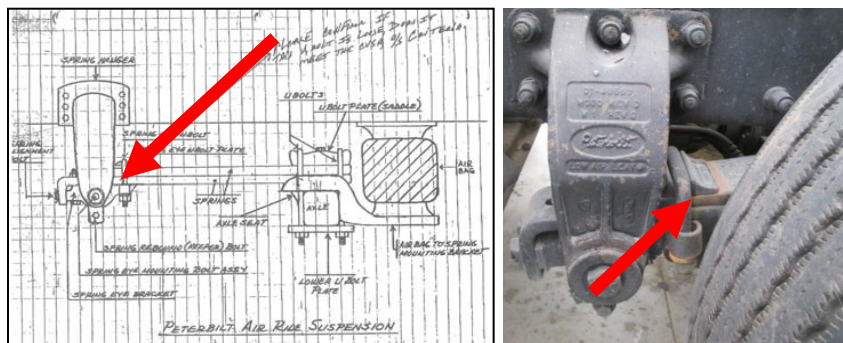
RESPUESTA: No se deberá registrar una infracción hasta que el movimiento, diferente al rotacional, entre un miembro de enlace y su punto de enganche exceda el límite prescrito en los OOSC de la CVSA, es decir, 3.2 mm (1/8"), medido sólo con la presión de la mano.

NOTA: La *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) está consciente de la discrepancia entre la medida del Apéndice A y los OOSC de la CVSA. Usar los OOSC de la CVSA como guía permite cierto juego en la articulación de rótula, pero más importante aún, proporciona a los inspectores un criterio de medida objetivo que permitirá asegurar la uniformidad al registrar la infracción.

11. SUSPENSIONES

Preguntas frecuentes de fuera de servicio

- a.(1) En un montaje de suspensión neumática Peterbilt, ¿es una condición de fuera de servicio un perno en U del ojo del muelle de ballesta flojo o faltante?



RESPUESTA: No, a menos que haya provocado un desplazamiento del eje.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

a.(2) ¿Se considera infracción o fuera de servicio que un perno de rebote esté suelto o falte?



RESPUESTA: No se considerará infracción que un perno de rebote esté suelto en una percha de muelle o balancín. Se considerará infracción, pero no fuera de servicio, que un perno de rebote falte o esté roto.

a.(3) Si el tubo de refuerzo transversal está agrietado, flojo, corroído o roto, ¿es esto una infracción o una condición de fuera de servicio?

RESPUESTA: Estas condiciones no constituyen una infracción de fuera de servicio.



a.(4) ¿Cuál es la diferencia entre una suspensión con bolsa de aire primaria y una con bolsa secundaria de posventa?

RESPUESTA: El sistema de la suspensión con bolsa de aire primaria se mantiene de acuerdo con las especificaciones originales del fabricante, mientras que el sistema de la suspensión con bolsa de aire secundaria es adicional a la suspensión original de muelle o resorte.



Equipo original del fabricante
(Suspensión primaria de
muelle y neumática)



Suspensión neumática secundaria de
posventa (La bolsa de aire suplementa la
unidad primaria de hojas de muelle)



NOTA: La suspensión con bolsa de aire secundaria de posventa que se encuentre desinflada además de la suspensión primaria con muelle de hoja o resorte no dará como resultado una infracción.

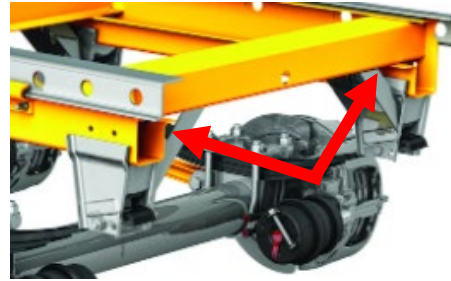
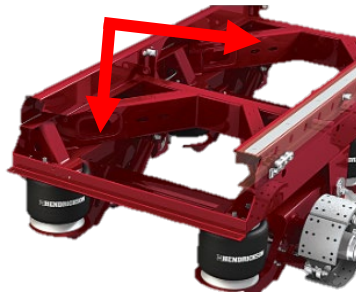
Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

Guía regulatoria

- b.(1) Si una placa de refuerzo o barra transversal utilizada como parte de la alineación de esa suspensión está agrietada, ¿será una infracción y/o fuera de servicio?

RESPUESTA: No, estas son piezas de refuerzo y si estuvieran defectuosas, en algún punto podrían causar otros problemas en el sistema de suspensión que pudieran resultar en infracciones.



12. LLANTAS

Guía de fuera de servicio

- a.(1) Cuál es la ranura mayor del dibujo de una llanta para el propósito de medir la profundidad del dibujo?

RESPUESTA: La ranura mayor del dibujo es el espacio entre dos costillas o terminales del dibujo que contienen un indicador o barra de desgaste del dibujo de la llanta. En la mayoría de los casos, las ubicaciones de los indicadores de desgaste están indicadas en la parte superior de la cara de la llanta en llantas con dibujo original.

Guía regulatoria

- b.(1) Si una llanta tiene una presión de inflado máximo de 110 psi pero registra 80 psi, ¿se deberá poner una infracción? Y si es así, ¿de qué sección?

RESPUESTA: No, no se deberá poner una infracción. Para levantar la infracción por presión baja, el inspector tendría que tener una tabla que identificara la capacidad de carga de la llanta en presiones de inflado diferentes, así como para la carga en particular que se transporta. Hay muchos tamaños diferentes de llantas para poner este nivel de información en el reglamento.

Una llanta con inflado bajo no es una infracción sino hasta que cumple los OOSC y la sección adecuada que se usará es § 393.75(a)(3). No se deberá poner una infracción según § 393.75(i) por una llanta con inflado bajo. Sólo se pondrá una infracción según § 393.75(g) cuando se pueda pesar el vehículo y el peso sobre la llanta exceda la capacidad de carga de la llanta (según esté impresa en la cara de la llanta).

- b.(2) Si un clavo, torillo u otro objeto extraño está incrustado en una llanta y la llanta no tiene fugas, ¿se debe registrar una infracción y retirar el objeto?

RESPUESTA: Esta condición no es una infracción si no hay una fuga. Un inspector no deberá retirar ni ordenar un conductor que retire un objeto extraño de una llanta.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

14. RUEDAS, RINES Y MAZAS

Preguntas frecuentes de fuera de servicio

- a.(1) ¿Hay una condición de fuera de servicio cuando un vehículo ha tenido un problema en una llanta o rin y el conductor o dueño ha eliminado el eje o retirado las ruedas y encadenado el eje hacia arriba?

Si el vehículo llega al sitio de inspección en estas condiciones, ésta no es una infracción por sí misma, pero otras infracciones pudieron ser ocasionadas por esta acción (por ej. excede el índice de peso sobre la llanta).

Sin embargo, si un vehículo es inspeccionado, no debe permitírsele al conductor retirar una llanta o encadenar el eje hacia arriba para una reparación rápida en caso de un defecto de fuera de servicio. Lo anterior no cumple con la Política Operativa 5 de la CVSA que establece:

“...REPARACIONES REQUERIDAS POR UN AVISO DE FUERA DE SERVICIO

La siguiente será la política respecto a las reparaciones necesarias para los avisos de fuera de servicio:

Ningún autotransportista requerirá ni persona alguna operará ni inspector alguno liberará el vehículo de autotransporte declarado fuera de servicio hasta que todas las reparaciones requeridas por el aviso de fuera de servicio se hayan completado satisfactoriamente al punto en que no exista infracción alguna. ...”

Guía Regulatoria

- b.(1) Se debe de documentar una infracción cuando existe una fuga que origina en el sello de la rueda, aun cuando no existe evidencia de contaminación o humedad en el material de fricción del freno?

RESPUESTA: Sí, si hay una fuga nueva o activa del sello de la rueda y hay evidencia de que se producirán más fugas.

XX. MISCELÁNEOS

PARABRISAS - Guía regulatoria

- b.(1) ¿Cuándo no se deberá anotar una infracción por viseras exteriores que han sido añadidos a un vehículo y que obstruyen la visión del conductor?

RESPUESTA: § 393.60(e)(1) de FMCSRs sólo procede para los elementos que se montan sobre el parabrisas, no en frente del parabrisas. No hay ninguna guía actual que indique qué tanto del parabrisas se puede cubrir con viseras exteriores, así que en casos extremos en que una porción significativa del parabrisas esté oscurecida por viseras exteriores montadas en frente del parabrisas, se puede registrar una infracción según § 393.3.

Política Operacional 15

Guía regulatoria y de inspección

DISPOSITIVO DE IMPACTO LATERAL - Guía Regulatoria

b.(2) ¿Debe incluirse un dispositivo de impacto lateral al medir el ancho total de un vehículo?

RESPUESTA: No, en los EUA, 23 CFR 658.16 indica que los dispositivos que no transporten objetos y que no se extiendan más de 3 pulgadas (7.6 cm) más allá de cada lado del vehículo no deberán incluirse en la medición del ancho total. En Canadá, el margen es de 10 cm (4 pulgadas). Esto incluiría un dispositivo de impacto lateral.



FUGAS DE ACEITE, GRASA O DEL SISTEMA DE LA DIRECCIÓN ASISTIDA (EUA) - Guía regulatoria

b.(3) ¿En qué momento debe registrarse una fuga de aceite, grasa o del sistema de la dirección asistida (que no sea un sello de rueda o de maza)?

RESPUESTA: No se debe registrar una fuga hasta que la filtración o fuga sea lo suficientemente grande como para formar gotas y gotee durante la inspección.

CABLEADO – Guía regulatoria

b.(5) ¿Cuándo se debe documentar una infracción del sistema de cableado eléctrico?

RESPUESTA: Se debe documentar una infracción cuando el aislamiento del cableado se dañe hasta el punto de que el cable desnudo quede expuesto.

INSPECCIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO – Guía regulatoria

b.(6) ¿Cuándo deberá citarse la infracción § 396.3(a)(1)?

RESPUESTA: La infracción de § 396.3(a)(1) deberá citarse sólo cuando la condición sea un peligro inminente en los Criterios de Fuera de Servicio de la Norma Norteamericana o se indique específicamente en la Política Operacional de la CVSA como infracción (p.ej., Política Operacional 15, Sección 1.b(3)).

VISUALIZACIÓN DE MEDIOS– Guía Regulatoria

b.(7) ¿Qué infracción debe citarse cuando un conductor está visualizando imágenes de medios, video y contenido en un dispositivo electrónico mientras opera un vehículo de autotransporte? Esto no se aplicaría a los sistemas de navegación, ELD, sistemas del vehículo y otras tecnologías de seguridad.

RESPUESTA: En los EUA, los casos de visualización del contenido mencionado deben documentarse como una infracción de § 390.17.