



Política Operacional

Programa de Inspección de la Norma Norteamericana

Política Operacional 5 Inspección/Calcomanía CVSA

Revisado: 12 de septiembre de 2024

PROPÓSITO

Proporcionar orientación y procedimientos para la inspección del conductor y vehículo mediante el programa de inspección Estándar de América del Norte recomendada y establecer un Criterio Estándar de América del Norte para el Retiro de Servicio de conductores y vehículos.

OBJETIVOS

1. Retirar conductores potencialmente inseguros y vehículos peligrosos de las carreteras.
2. Dirigir atención a las disposiciones de los Reglamentos Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR), transporte de materiales peligrosos / mercancías peligrosas (DG/HM) reglamentos, el Código de Seguridad Nacional de Canadá, las normas de seguridad federales de México, y las normas estatales y provinciales compatibles que requirieran reparaciones a fallas en vehículos y las medidas correctivas apropiadas para violaciones del vehículo y / o conductor.
3. Documentar violaciones que podrían ser utilizadas en acciones de ejecución posteriores.
4. Obtener información con respecto a los transportistas, conductores, vehículos y carga en relación a la seguridad y el cumplimiento, en general de la dirección del programa y de la evaluación.

NIVELES DE INSPECCIÓN DE LA NORMA NORTEAMERICANA

Nivel I

Inspección de la Norma Norteamericana – Es la inspección que incluye la verificación de: licencia del conductor; Certificado del Examinador Médico y Certificado de Evaluación de Desempeño de Habilidades (SPE, sigla del inglés), si procede; alcohol y drogas; registro de condiciones de labores del conductor, según se requiera; horas de servicio; cinturón de seguridad; informe(s) de inspección del vehículo, si procede(n); sistemas de frenado; aseguramiento de la carga; dispositivos de acoplamiento; asiento del conductor (faltante); eje de la transmisión/flecha cardán; sistemas de escape; chasis; sistemas de combustible; dispositivos de iluminación (faros, luces traseras, luces de frenado, luces direccionales y luces y/o banderas en cargas sobresalientes); mecanismos de la dirección; suspensiones; llantas; carrocerías de remolques de caja cerrada y caja abierta; ruedas, rines y mazas; limpiaparabrisas; autobuses, vans u otros vehículos de pasaje – salidas de emergencia, cables y sistemas eléctricos en compartimientos de motor y de acumulador, asientos (asientos temporales y de pasillo); y requisitos de materiales/productos peligrosos (HM/DG, sigla del inglés) y especificaciones de auto tanques, según procedan. Los inspectores certificados en HM/DG y auto tanques inspeccionarán los elementos requeridos de la inspección de HM/DG, según procedan.

NOTA: Si no se puede inspeccionar más del 20% de los frenos, entonces la inspección no se considerará una Inspección de Nivel I y se identificará como una Inspección de Nivel II.



Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

NOTA: Una combinación vehicular de 5 ejes con un eje no medido, requiere aún de dos frenos defectuosos para ponerse fuera de servicio según el criterio del 20%.

Nivel II

Inspección del conductor y de recorrido alrededor del vehículo – Es la verificación que incluye cada uno de los elementos especificados en la Inspección de la Norma Norteamericana Nivel II Procedimiento de Inspección del conductor y de recorrido alrededor del vehículo. Como mínimo, las Inspecciones de Nivel II tienen que incluir la verificación de: licencia del conductor; Certificado del Examinador Médico y Certificado de Evaluación de Desempeño de Habilidades (SPE), si procede; alcohol y drogas; registro de condiciones de labores del conductor, según se requiera; horas de servicio; cinturón de seguridad; informe(s) de inspección del vehículo (si procede); sistemas de frenado; aseguramiento de la carga; dispositivos de acople; asiento del conductor (faltante); eje de transmisión/flecha cardán; sistemas de escape; chasis; sistemas de combustible; dispositivos de iluminación (faros, luces traseras, luces de frenado, luces direccionales, y luces y/o banderas en cargas sobresalientes); mecanismos de la dirección; suspensiones; llantas; carrocerías de remolques de caja cerrada y caja abierta; ruedas, rines y mazas; limpiaparabrisas; autobuses, vans u otros vehículos de pasaje – salidas de emergencia, cables y sistemas eléctricos en compartimientos de motor y de acumulador, asientos; (asientos temporales y de pasillo); y requisitos para HM/DG, según procedan. Sólo los inspectores certificados en HM/DG y auto tanques inspeccionarán los elementos requeridos de la inspección de HM/DG, según procedan. Se contempla que la inspección del conductor y de recorrido alrededor del vehículo sólo incluirá aquellos elementos que se puedan inspeccionar sin meterse físicamente debajo del vehículo.

Nivel III

Inspección del conductor, de sus credenciales y administrativa – Es la verificación que incluye aquellos elementos especificados en el Procedimiento de Inspección del Conductor, de sus Credenciales y administrativa de Nivel III de la Norma Norteamericana. Como mínimo, las Inspecciones de Nivel III tienen que incluir, cuando se requiera y/o proceda, la verificación de la licencia del conductor; el Certificado del Examinador Médico y el Certificado de Evaluación de Desempeño de Habilidades (SPE); el registro de condiciones de labores del conductor; las horas de servicio; el cinturón de seguridad; y el(los) informe(s) de inspección del(los) vehículo(s); identificación y condiciones del transportista.

Nota: Las infracciones de equipo mecánico específicas de la Inspección de Nivel I o II no deberán incluirse en la Inspección de Nivel III. Si procedieran, las infracciones de tránsito deberán incluirse en la Inspección de Nivel III.

Nivel IV

Inspecciones especiales – Las inspecciones en este encabezado típicamente incluyen una verificación de una sola vez de un elemento en particular. Estas verificaciones normalmente se llevan a cabo como apoyo de un estudio o para verificar o refutar una tendencia sospechada.

Nivel V

Inspección únicamente del vehículo – Es la inspección que incluye cada uno de los elementos de la inspección del vehículo especificados en la Inspección de la Norma Norteamericana de Nivel I, sin que esté presente un conductor y que se lleva a cabo en cualquier lugar.

Nivel VI

Inspección de la Norma Norteamericana para Residuos Transuránicos y Cantidades Controladas en Ruta de Carretera (HRCQ, sigla del inglés) de Material Radioactivo – Es la inspección de embarques radiológicos selectos, que incluye procedimientos de inspección, mejoramientos a la Inspección de Nivel I de la Norma Norteamericana, requisitos radiológicos y los Criterios de Fuera de Servicio de la Norma

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

Norteamericana para Residuos Transuránicos y Cantidades Controladas de Ruta de Carretera (HRCQ) de Material Radioactivo.

A partir del 1º de enero de 2005, todos los vehículos y transportistas que transporten HRCQ de material radioactivo están reglamentados por el Departamento de Transporte de EUA (DOT, sigla del inglés) requieren pasar la Inspección de Nivel VI de la Norma Norteamericana.

Previamente, el Departamento de Energía de EUA (DOE, sigla del inglés), acató voluntariamente los requisitos del Programa de Inspección de Nivel VI de la Norma Norteamericana.

Embarques radiológicos exclusivos incluyen la HRCQ de material radioactivo como se define en el Título 49 del CFR, Sección 173.403. Y ya que sólo una pequeña fracción de los transuránicos son HRCQ, el DOE decidió incluir sus embarques de residuos transuránicos en el Programa de Inspección de Nivel VI de la Norma Norteamericana.

Nivel VII

Inspección jurisdiccional obligatoria de vehículos de autotransporte – Esta inspección es un programa jurisdiccional obligatorio que no cumple con los requisitos de ningún otro nivel de inspección. Como ejemplo se pueden mencionar los siguientes programas de inspección, aunque la lista no es limitativa: autobuses escolares; limusinas; taxis; vehículos compartidos; transporte gratuito proporcionado por hoteles; y otras operaciones intraestatales/intraprovinciales. Estas operaciones las pueden llevar a cabo inspectores certificados por la CVSA, otros empleados designados por el gobierno o contratistas aprobados por la entidad. Los requisitos de capacitación de los inspectores los determinará cada entidad. No se expedirá ningún engomado de la CVSA para las Inspecciones de Nivel VII, pero se podrá aplicar el engomado específico de la entidad.

Nivel VIII

Inspección Electrónica de la Norma Norteamericana – Es la verificación que incluye los elementos especificados según el Procedimiento de la Inspección Electrónica de la Norma Norteamericana. La inspección electrónica tendrá que incluir, donde proceda y/o se requiera, el lugar descriptivo, incluyendo las coordenadas GPS; validación electrónica de quién está operando el vehículo; la clase y endosos de la licencia del conductor apropiados para el vehículo que se está operando; el estatus de la licencia; el Certificado del Examinador Médico y el Certificado de Evaluación de Desempeño de Habilidades (SPE, sigla del inglés); registro actualizado de la condiciones de labores del conductor; cumplimiento con las horas de servicio; número del DOT de EUA o del NSC (Canadá); registro de la unidad motriz, permiso para operar, cumplimiento con el Registro Unificado del Transportista (UCR, siglas del inglés); y órdenes federales de fuera de servicio.

La Inspección Electrónica de la Norma Norteamericana es una inspección realizada electrónica o inalámbricamente mientras el vehículo se encuentra en movimiento sin la interacción directa de un oficial que aplica la ley. Para que la Inspección Electrónica de la Norma Norteamericana se considere completa, el intercambio de información tendrá que incluir todos los elementos informáticos requeridos y/o los que procedan como se enumera en la definición de la Inspección Electrónica de Nivel VIII de la Norma Norteamericana de la CVSA.

El propósito de la Inspección de Nivel VIII es mejorar la seguridad al aumentar el número de interacciones que la jurisdicción tenga con el sector y al proveer opciones adicionales y estrategias que permitan a las jurisdicciones aprovechar la tecnología y al mismo tiempo aumentar la eficiencia del sector.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

INSPECCIÓN POSTERIOR A UN CHOQUE (POST CHOQUE)

Vehículos a motor comerciales – Las inspecciones post choque se realizan en asociación con las investigaciones de choque de vehículos a motor comerciales [Commercial Motor Vehicle (CMV)]. Una inspección de CVSA a un CMV post choque es una inspección realizada por un inspector certificado por CVSA en asociación con un choque de un CMV. Se debe completar un informe de un examen del conductor /vehículo para documentar todas las infracciones y defectos descubiertos al momento de la inspección post choque.

El propósito de esta política es asegurar la consistencia y la uniformidad en las inspecciones de CMV post choque. La intención es identificar y documentar todos los defectos/las infracciones posibles previas al choque, con la intención específica de encontrar potenciales factores causales del choque.

Una inspección de un CMV post choque debería cumplir primeramente con la definición de accidente¹ en el Título 49 del Código de Regulaciones Federales [Code of Federal Regulations (CFR)] 390.5 de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA). Una vez que ha cumplido, el inspector debería empezar la inspección post choque seleccionando el nivel adecuado de inspección de la CVSA (p. ej., Nivel I, II, III o V) y seleccionando la casilla de verificación de post choque correspondiente al iniciar el informe.

A medida que el inspector identifica cada infracción descubierta durante la inspección post choque, el inspector debe seleccionar “sí” cuando la infracción descubierta es el resultado del choque o “no”² cuando la infracción no es el resultado del choque (la infracción ya estaba presente). Cuando el investigador del CMV post choque no puede tomar una determinación, el inspector debe seleccionar “desconocida”.³

No todas las inspecciones post choque cumplirán con el umbral para una Inspección de Nivel I completa. Esta política no pretende restringir el nivel de inspección. Las políticas de la agencia, el reconstruccionista, el inspector, el investigador de la colisión o el tipo o severidad del choque pudieran requerir un nivel diferente de inspección de la CVSA.

La inspección post choque del CMV debe incluir los siguientes elementos:

- La Política Operacional 14 de CVSA debería ser usada como guía para documentar las infracciones en las inspecciones post choque hasta que se cree una política operacional post choque.
- Todas las infracciones que se determinen que son “previas al choque” (infracciones presentes antes de que el choque ocurriera) deberían enumerarse primero en la página de infracciones.
- Todas las infracciones deberían incluirse en el informe de inspección post choque, incluidos los daños / las infracciones post choque.
- Si las infracciones son de fuera de servicio, pueden ser especificadas como infracciones del CFR 396.7.
- Especificar las infracciones de cada condición de fuera de servicio.

NOTA: Múltiples infracciones de la misma naturaleza deberían ser enumeradas como una sola infracción (p.ej., las infracciones del CFR 396.3(a)(1) por piezas y/o accesorios rotos deberían ser anotadas como una infracción junto con información adicional en las notas del inspector o en una descripción adicional). No deberían amontonarse.

¹Definición de choque en CFR 49 §390.5: ver accidente.

²Solo las infracciones marcadas “no” resultarán en puntos en el Sistema de Medición de Seguridad (SMS) de Cumplimiento, Seguridad y Responsabilidad (CSA) de la FMCSA.

³Si se determina, mediante técnicas de investigación avanzadas, que una infracción que inicialmente se determinó como resultado del choque no es resultado del choque, o viceversa, el informe de inspección debe ser modificado para reflejar el cambio (p.ej., cambiar “no” a “sí” si la infracción fue el resultado del choque).

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

Vehículo a motor no comercial⁴ – La CVSA reconoce que las jurisdicciones de los miembros completan inspecciones post choque exhaustivas de camiones grandes y autobuses que no están en el comercio. Cuando se completa una inspección post choque en un CMV exento, no regulado o un CMV que no está en el comercio y la jurisdicción del miembro elige utilizar la inspección estandarizada para documentar las infracciones descubiertas, la inspección debe ser anotada como inspección de Nivel VII⁵.

INSPECCIÓN AVANZADA POST CHOQUE

Los choques más importantes de CMV pudieran requerir experiencia adicional (p.ej., reconstruccionista de choques, inspector especializado en post choques) para determinar los factores causales de la colisión. La CVSA recomienda, como mejor práctica, utilizar experiencia adicional en los siguientes tipos de choques:

- Una fatalidad
- Lesiones corporales graves⁶
- Una colisión de alto perfil⁷
- Un defecto potencial en la calzada
- Cualquier otra razón que una jurisdicción considere necesaria

En caso de un choque de CMV más importante, la CVSA recomienda utilizar investigadores especialmente capacitados como:

- Un reconstruccionista de choques
- Un funcionario con calificación avanzada en post choque de la CVSA
- Un experto en reconocimiento de drogas⁸

⁴Los vehículos no comerciales son vehículos que no cumplen con la siguiente definición: Los vehículos que tienen una clasificación de peso bruto del vehículo o una clasificación de peso bruto combinado o un peso bruto del vehículo o un peso bruto combinado de 4.536 kg (10.001 libras) o más, el que sea mayor; o están diseñados o usados para transportar más de ocho pasajeros (incluido el conductor) por una compensación; o están diseñados o usados para transportar más de 15 pasajeros, incluido el conductor, y no se usa para transportar pasajeros por una compensación; o son usados para transportar material que el secretario de transporte de EE.UU. considera peligroso según el 49 U.S. Código 5103 y se transporta en una cantidad que requiera pancartas (avisos) según las regulaciones prescritas por el secretario bajo 49 CFR, subtítulo B, capítulo I, subcapítulo C.

⁵Las inspecciones de Nivel VII son captadas por el estado y pudieran ser escarbadas para obtener datos y monitoreadas en SafetyNet; sin embargo, no se transmiten a FMCSA y no pesará en contra del SMS del transportista ni en contra del Programa de Evaluación Previa al Empleo (PSP) de un conductor.

⁶Las lesiones graves se definen en la 4ª edición de los Criterios Mínimos Uniformes sobre Choques, que requieren ser traducidos o adoptados por los estados antes del 15 de abril de 2019: <https://safety.fhwa.dot.gov/hsip/spm/docs/factsheet-mmucc-4edition.pdf>

⁷Por ejemplo, un choque en el cual el estado o la jurisdicción pueda tener responsabilidad; un choque en el cual la jurisdicción del miembro se ve involucrada en el choque; un individuo de alto perfil está involucrado; o un choque que involucre responsabilidad del vehículo o del fabricante.

⁸Debido al incremento significativo de los choques relacionados con las drogas y los choques continuos relacionados con el alcohol, la CVSA recomienda que un conductor involucrado en un choque sea examinado por discapacidad.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

CONTANDO INSPECCIONES

Cada inspección, independientemente del número de vehículos que constituyen la combinación, se cuenta como una inspección a los efectos de recuentos de inspección y SAFETYNET.

EJE(S) ELEVABLE(S) LEVANTADO(S)

Los ejes elevables levantados se inspeccionarán para garantizar que todos los componentes estén seguros y por si hay condiciones que afecten negativamente el funcionamiento del vehículo (por ej., fugas de aire y mangueras de aire, etc.). Estos defectos tendrán que registrarse como infracciones en el informe de inspección y se declararán fuera de servicio, si procede.

Para cualquier otro defecto de elementos críticos de inspección del vehículo descubiertos en el eje levantado, el vehículo no podrá recibir la calcomanía de la CVSA y el defecto deberá documentarse en la sección de notas del informe de inspección. No se incluirá el eje elevable levantado para determinar el número total de frenos de la combinación vehicular al calcular el 20 por ciento de frenos de servicio. Si se requiere que el eje elevado sea descendido para cumplir con los requisitos normativos y continuar la operación, el operador tiene la opción de ajustar o quitar carga. De otra manera, el eje se sujetará a la inspección.

LAS MEDICIONES DE FRENO

Será la política de CVSA de apuntar en un formulario de inspección todas las medidas de freno si se obtuvieron durante una Inspección Estándar Norteamericana. Si no se obtiene una medida de freno debido a un componente oculto, a continuación, “NM” se documentará para ese freno de rueda en ese extremo, además de ser anotada en el informe de inspección que no se midió debido a un componente oculto. Los frenos no medidos serán considerados conformes y todavía incluidos en el cálculo del 20 por ciento.

NOTA: El marcado y no se requiere de medición de desplazamiento varilla de empuje si una prueba de frenado basado en el rendimiento (PBBT) se ha completado.

CALIFICAR PARA LOS ENGOMADOS DE LA CVSA

El Nivel I y/o el Nivel V de la Norma Norteamericana son las únicas inspecciones que pueden dar como resultado la expedición del engomado de la CVSA. Para calificar para el engomado de la CVSA, el vehículo no debe tener ninguna infracción en los elementos críticos de la inspección del vehículo contenidos en la Política Operacional de la CVSA.

Sólo los inspectores certificados de Nivel I y/o Nivel V de la Norma Norteamericana están autorizados para llevar a cabo las inspecciones y para colocar los engomados de la CVSA. El término “certificado” significa que el empleado de gobierno que realiza las inspecciones y/o coloca los engomados de la CVSA tiene que haber terminado satisfactoriamente un programa de capacitación aprobado por la Alianza. Cuando se coloquen los engomados de la CVSA, éstos deberán permanecer válidos por un período que no exceda los tres meses consecutivos. En general, los vehículos que muestren el engomado válido de la CVSA no estarán sujetos a re inspección.

Sin embargo, nada deberá impedir la reinspección del vehículo o combinación de vehículos que tenga(n) engomados válidos de la CVSA, bajo las condiciones especificadas en la sección titulada “Reinspecciones de Vehículos”.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

ARTICULOS CRÍTICOS DE LA INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

- Sistemas de frenos
- Aseguramiento de la carga
- Dispositivos de acoplamiento
- Eje de transmisión/flecha cardán
- Asiento del conductor (faltante)
- Sistemas de escape
- Chasis
- Sistemas de combustible
- Dispositivos de iluminación (faros, luces traseras, luces de frenado, luces direccionales y luces/banderas en carga sobresaliente)
- Mecanismos de dirección
- Suspensiones
- Llantas
- Carrocerías de remolques de caja cerrada y abierta
- Ruedas, rines y mazas
- Limpiaparabrisas
- Autobuses convencionales e integrales, vans u otros vehículos de pasaje – salidas de emergencia, cables y sistemas eléctricos en compartimientos de motor y de acumulador, asientos (asientos temporales y de pasillo)

Defensa trasera – si existieran infracciones cuando la defensa trasera requerida se inspeccione durante la Inspección de la Norma Norteamericana de Nivel I o V, el engomado de la CVSA no deberá expedirse.

ENGOMADOS DE LA CVSA EN AUTOTANQUES

Cuando termina la inspección de autotanques con especificaciones del DOT de EUA/Transporte de Canadá en conjunto con la Inspección de Nivel I y/o Nivel V de la Norma Norteamericana, los engomados de la CVSA no deberán expedirse a los vehículos autotanques con especificaciones del DOT de EUA / Transporte de Canadá a los que se les encontraron infracciones en lo siguiente:

- Requisitos para volver a realizar la prueba
- Autorización de autotanque
 - No incluye falta de especificaciones
- Cubiertas de escotillas
- Válvulas internas
- Válvulas de descarga
- Integridad del autotanque
- Soportes y anclaje
- Desagües de doble mampara
- Aros de sujeción
- Defensa trasera
- Control de flujo de emergencia
- Tubería y protección
- Protección contra volcadura
- Ventilación

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

INSPECCIONES DE VEHÍCULOS

Cada vehículo (autobús integral, autobús escolar, otro tipo de autobús, camión, tractor camión, semirremolque, remolque, plataformas de conversión, etc.) que se use individualmente o en combinación puede calificar para el engomado de la CVSA si pasa la inspección, en cuyo caso el engomado de la CVSA deberá colocarse. “Pasar la inspección” significa que durante la Inspección de Nivel I o de Nivel V de la Norma Norteamericana, no se detectó ningún defecto en los elementos críticos de la inspección del vehículo. Además, si existieran infracciones cuando la defensa trasera requerida se inspeccione durante la Inspección de la Norma Norteamericana de Nivel I o V, el engomado de la CVSA no deberá expedirse.

Para propósitos de la expedición de engomados de la CVSA, si no se detecta ninguna infracción durante la Inspección de Nivel I o de Nivel V de la Norma Norteamericana porque uno de los elementos críticos de inspección del vehículo enumerados no se ve, siempre y cuando no se trate de las medidas del recorrido de las varillas de empuje de los frenos, entonces se deberá colocar el engomado de la CVSA. Sin embargo, si no se puede medir más del 20 por ciento de los recorridos de las varillas de empuje, en varillas expuestas, entonces no se colocará el engomado de la CVSA. Aunque en su entidad no se permita la inspección de los sistemas de combustible gaseoso, aun así, el inspector podrá colocar el engomado de la CVSA.

Los criterios del engomado de la CVSA proceden sólo para la condición del vehículo, no del conductor. Es posible que el conductor esté fuera de servicio y que aun así su vehículo califique para el engomado de la CVSA.

Ejemplo 1:

Un vehículo puede tener una falla en una luz delimitadora, lo cual es una violación, y todavía calificar para una calcomanía CVSA. Esto se debe a que luces delimitadoras no se enumeran específicamente en los artículos críticos de inspección de vehículos.

Ejemplo # 2:

Si un vehículo tiene un faro delantero que no enciende, este no califica para una calcomanía CVSA. Esto se debe a que los faros se enumeran específicamente en los artículos críticos de inspección de vehículos.

Ejemplo # 3:

Si a un vehículo le falta una tuerca en una de las ruedas, este no califica para una calcomanía CVSA. Esto se debe a que las tuercas de las ruedas se enumeran en los artículos críticos de inspección de vehículos.

Ejemplo # 4:

Un vehículo tiene dos frenos con ajustadores de frenos autoajustables requeridos que están fuera de ajuste. Los frenos son ajustados en el momento de la inspección. Debido a que sólo el problema de ajuste de los frenos fue corregido, todavía existe una violación si el freno no se ajusta automáticamente. Como resultado, el vehículo no recibe una calcomanía de la CVSA.

Ejemplo # 5:

Un tracto camión y el semirremolque se inspeccionan. El tractor pasa la inspección, pero el semi-remolque tiene un neumático desinflado. El tractor recibe una calcomanía CVSA, pero el semi-remolque no.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

Ejemplo # 6:

Al inspeccionar un vehículo, se encuentra que alrededor del 10 por ciento de los frenos están defectuosos. Se trata de una violación. El vehículo no recibe una calcomanía de la CVSA porque esto es una violación de los artículos críticos de inspección de vehículos.

Ejemplo # 7:

Al inspeccionar una combinación de tracto camión y semi-remolque, se encuentra que el 10 por ciento de los frenos están defectuosos. Todos los defectos están en el semi-remolque. El semi-remolque no tendría derecho a una calcomanía de la CVSA; sin embargo, el camión-tractor tendría derecho a una calcomanía de la CVSA.

UBICACIÓN DE LOS ENGOMADOS DE LA CVSA

La ubicación para colocar el engomado de la CVSA en la unidad motriz deberá ser en la esquina derecha inferior de la superficie exterior del parabrisas del lado del pasajero.

La ubicación para colocar el engomado de la CVSA en unidades remolque (remolques, remolques completos, semirremolques, plataformas de conversión, etc.) deberá ser en la esquina inferior derecha, lo más cerca posible del frente.

La ubicación para el engomado de la CVSA en los semirremolques autotanques deberá ser a la altura de la vista, cerca del frente derecho del autotanque y en los camiones unitarios se ubicará en la esquina inferior derecha de la superficie exterior del parabrisas del lado del pasajero.

La ubicación del engomado de la CVSA en vehículos de transporte de pasaje deberá ser en la parte de vidrio (ventana) de la puerta de los pasajeros, lo más cerca posible de la altura de la vista del inspector.

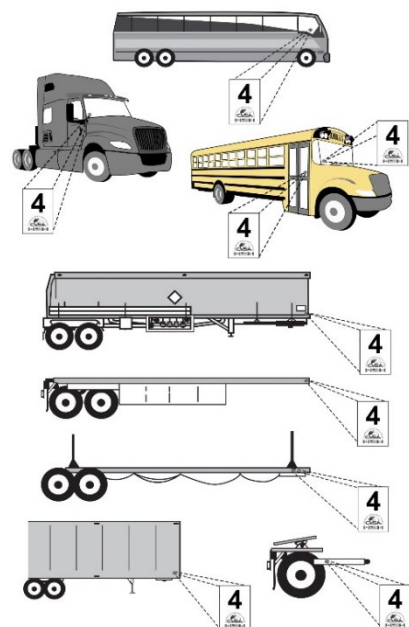
La ubicación del engomado de la CVSA en los autobuses escolares podrá estar en la esquina inferior derecha del parabrisas del pasajero o en la parte de vidrio (ventana) de la puerta del pasajero lo más cerca posible del nivel de los ojos del inspector.

Todos los engomados vencidos de la CVSA deberán quitarse antes de que se coloque el nuevo engomado de la CVSA.

APLICACIÓN DE LOS ENGOMADOS DE LA CVSA

El trimestre en el que se lleva a cabo la inspección se indica por el color del engomado expedido de la CVSA.

Período de Inspección	Código de Color
Enero, febrero, marzo	Verde
Abril, mayo, junio	Amarillo
Julio, agosto, septiembre	Anaranjado
Octubre, noviembre, diciembre	Blanco



Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

El año de expedición deberá estar indicado con el último número del año natural (p. ej., 2024 deberá indicarse con el número “4”) y deberá estar impreso en la parte superior del engomado, con el logo de la CVSA de marca registrada impreso inmediatamente debajo.

A los engomados de la CVSA colocados en el primer mes del nuevo trimestre natural se les quitarán ambas esquinas superiores. A los que se expiden durante el segundo mes del mismo trimestre se les quitará la esquina superior derecha. No se quitarán las esquinas de aquellos engomados de la CVSA expedidos durante el último mes del trimestre natural.

Los engomados colocados de la CVSA permanecerán válidos durante el mes de su expedición y dos meses más. Por ejemplo, el engomado de la CVSA expedido el 28 de julio se vencerá el 30 de septiembre.

En general, los vehículos que exhiban el engomado válido de la CVSA no se sujetarán a la reinspección. Sin embargo, si se detectara algún defecto de los elementos críticos de inspección del vehículo en un vehículo con el engomado vigente de la CVSA, nada prohibiría la inspección del vehículo.

Si la reinspección del vehículo que exhibe el engomado válido de la CVSA revela que el mantenimiento del vehículo es inconsistente con los criterios mínimos de inspección, el engomado de la CVSA tiene que ser retirado. Sin embargo, si la(s) infracción(es) de los elementos críticos de inspección del vehículo se repararán en el momento, no tendría que removerse el engomado de la CVSA. En aquellas instancias en las que se lleve a cabo la reinspección completa y no se detectara ninguna infracción de los elementos críticos de inspección del vehículo o los elementos se corrigieran en el momento, se colocaría un nuevo engomado de la CVSA.

CALCAMONIA CVSA NIVEL VI

Todos los inspectores de CVSA certificados Nivel VI honrarán la visualización de una calcomanía de la CVSA Nivel VI vigente. Inspecciones en ruta Nivel VI deben llevarse a cabo sólo si se observa o se sospecha un defecto obvio por un inspector de CVSA certificado Nivel VI. Esto no prohíbe a las jurisdicciones que tienen leyes, mandatos u órdenes que requieren inspecciones en ruta antes de su transporte a través de la jurisdicción de la realización de dichas inspecciones.

Una calcomanía de la CVSA Nivel VI sólo se emite para un vehículo y / o combinación de vehículos que estén libres de fallas durante la Inspección Nivel VI de América del Norte para Transuránicos de Residuos de Cantidades Controladas (HRCQ) de Materiales Radiactivos en Carreteras sin defectos en el punto de origen.

Si en el punto de origen, una combinación de vehículos y / o un vehículo pasa por una inspección de Nivel VI del Entandar de América del Norte libre de fallas, la calcomanía CVSA Nivel VI se debe colocar en el borde del parabrisas del lado del pasajero cerca de la parte superior de modo que el borde inferior de la calcomanía es no más de 6 pulgadas de la parte superior del parabrisas. Debe estar fuera del barrido del limpiaparabrisas y no se fijará en lo que podría interferir con la visión del conductor. Consulte los Reglamentos de Seguridad de Autotransporte Federal (FMCSR) Título 49 CFR 393.60 (e) (1) y (2) las restricciones de colocación de parabrisas de calcomanía. Además, una calcomanía regular o estándar CVSA también se aplicará de acuerdo con esta política operativa si no hay una presente o no es vigente. A diferencia de la calcomanía regular o estándar CVSA, la calcomanía CVSA Nivel VI será para todo el vehículo y / o combinación de vehículos.

La calcomanía de Nivel VI de CVSA debe mostrar el año, mes y día correctos en que se completó la Inspección de Nivel VI de la Norma Norteamericana y será válida para un solo viaje.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

Cualquier vehículo y/o combinación vehicular declarado fuera de servicio conforme a los “Criterios de Fuera de Servicio de la Norma Norteamericana para Residuos Transuránicos y Cantidades Controladas por Ruta de Carretera de Material Radiactivo” se le retirará la calcomanía CVSA Nivel VI. Si se retira la calcomanía de Nivel VI, se requiere una nueva inspección sin defectos de Nivel VI de la Norma Norteamericana. Una vez en cumplimiento, se aplicará una nueva calcomanía de la CVSA Nivel VI. La calcomanía de la CVSA Nivel VI no es válida después de que se complete el envío para el cual fue emitida. Si hay un cambio de equipo mientras está en ruta, el vehículo y/o la combinación vehicular se volverá a inspeccionar y se aplicará una nueva calcomanía de la CVSA Nivel VI. Es responsabilidad del conductor retirar la calcomanía de Nivel VI al concluir el viaje. Cualquier calcomanía de la CVSA vencida y/o calcomanía de la CVSA Nivel VI se retirará antes de colocar una nueva calcomanía de la CVSA Nivel VI.

Durante el curso del transporte, si la calcomanía de la CVSA Nivel VI se remueve del parabrisas de un vehículo de transporte de residuos transuránicos o HRCQ de material radiactivo que había pasado con éxito una Inspección del Estándar de América del Norte Nivel VI de punto de origen, el informe de la inspección de punto de origen deberá servir como la verificación del cumplimiento de la calcomanía que falta. Se requerirá que el conductor del vehículo proporcione el informe de inspección de punto de origen a cualquier funcionario que solicite la inspección, mientras se dirigía al punto de destino final. Si el conductor no puede proporcionar el informe de inspección en el punto de origen cuando se le solicité, otra Inspección del Estándar de América del Norte Nivel VI debe ser completada y una nueva etiqueta CVSA Nivel VI fijada a la finalización de una inspección sin defectos.

Si un vehículo de transporte de residuos transuránicos o HRCQ de material radiactivo supera con éxito una inspección punto de origen del Estándar de América del Norte Nivel VI pero la calcomanía de la CVSA nivel VI no se puede aplicar debido a las severidades del tiempo, la calcomanía se colocará en la parte posterior del informe de la inspección. Se requerirá que el conductor del vehículo proporcione el informe de la inspección y la calcomanía de la CVSA Nivel VI a cualquier inspector oficial que lo solicite, mientras se dirigía al punto de destino final. Si el conductor no puede proporcionar tanto el informe de inspección y la calcomanía de la CVSA Nivel VI cuando se le solicité, otra Inspección del Estándar de América del Norte Nivel VI debe ser completada y una nueva etiqueta CVSA Nivel VI fijada a la finalización de una inspección sin defectos.

REINSPECCIONES DE VEHÍCULOS

Si una infracción (o infracciones) de un elemento crítico de la inspección del vehículo (sea de fuera de servicio u otro tipo) se descubriera durante una Inspección de Nivel I de la CVSA y ésta se reparara con éxito en el lugar y el mismo inspector la volviera a inspeccionar en el mismo lugar, entonces el vehículo tendría derecho al engomado de la CVSA, siempre y cuando todas las infracciones de elementos críticos de la inspección del vehículo hayan sido reparadas apropiadamente. En dicho caso, sólo se volvería a inspeccionar la infracción (o infracciones) reparada(s) y se colocaría el engomado (o engomados) en el vehículo (o vehículos) y se anotarían esto adecuadamente en el informe de la inspección original.

Se requiere que cualquier vehículo que se repare en un lugar diferente o sea inspeccionado por otro inspector vuelva a ser inspeccionado en su totalidad para obtener el engomado de la CVSA.

Nada de lo dicho en esta política será requisito para que un inspector vuelva a inspeccionar un vehículo; la decisión es del inspector individual y de su dependencia.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

Para propósitos de uniformidad en los procedimientos de esta sección y el mantenimiento óptimo de la norma de reciprocidad, se contempla la reinspección de los vehículos que porten el engomado válido y al corriente de la CVSA bajo las siguientes circunstancias:

1. Cuando se detecte un elemento crítico de la inspección del vehículo o una infracción de fuera de servicio de la Norma Norteamericana.
2. Cuando se trate del ejercicio de Nivel IV (Inspección Especial) de la Norma Norteamericana.
3. Cuando se emplee una técnica de inspección al azar basada en la estadística para validar un porcentaje de fuera de servicio de una entidad individual o regional.
4. Cuando se lleven a cabo las reinspecciones para asegurar la calidad de la Inspección de la Norma Norteamericana de la CVSA.

REPARACIONES REQUERIDAS EN LAS NOTIFICACIONES DE FUERA DE SERVICIO

La siguiente será la política sobre las reparaciones requeridas en las notificaciones de fuera de servicio:

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

Cuando se ponga un vehículo fuera de servicio por un problema que haya sido resultado de una acumulación de infracciones, se tendrán que reparar todas las infracciones que contribuyeron a la condición específica de fuera de servicio (p. ej., un vehículo o vehículos en combinación puestos fuera de servicio por una infracción al 20 por ciento de frenos defectuosos, tendrán que tener reparadas todas las infracciones al 20 por ciento de frenos defectuosos para que se les pueda liberar; o un vehículo puesto fuera de servicio por dos llantas con menos de 0.8 mm (1/32”) de profundidad en los surcos, tendrán que tener reparadas ambas infracciones de llantas para poder ser liberado, etc.) Cuando todas las infracciones que contribuyeron al fuera de servicio hayan sido reparadas en cualquier vehículo de una combinación, ese vehículo específico de la combinación ya no será considerado fuera de servicio.

No se puede corregir una condición de fuera de servicio creando una nueva infracción (p. ej., si un vehículo es puesto fuera de servicio por tres sujetadores de rueda faltantes en una rueda, no se pueden quitar los sujetadores de otras ruedas para corregir esta condición de fuera de servicio, etc.)

Cuando se declara un vehículo fuera de servicio, no se le puede mover con su propia energía a un lugar de reparación. Las siguientes son tres excepciones:

1. Los vehículos que transportan materiales/productos peligrosos y que requieren carteles pueden ser escoltados a un taller de reparación o a un lugar de estacionamiento seguro.
2. Cuando se elimine la condición de peligro inminente al desacoplar el vehículo remolcador del vehículo remolcado, el(los) vehículo(s) remolcador(es) se podrá(n) mover. Al operar dicho(s) vehículo(s) remolcador(es) que esté(n) fuera de servicio, el reporte de inspección debe mencionar: “el(los) vehículo(s) con la condición de OOS no puede(n) operarse en combinación con otro vehículo hasta que se repare(n)”. En dichos casos, no se expedirá el engomado de la CVSA.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

Hay tres defectos mecánicos que cumplen con este criterio:

- a. Mecanismo de acople defectuoso en el vehículo remolcador
 - b. Válvula de suministro del remolque defectuosa, mientras que la válvula de protección del tracto funcione
 - c. Mangueras de emergencia o de servicio, o tuberías defectuosas entre el vehículo remolcador y el(los) remolque(s)
3. Los vehículos que transporten pasajeros que hayan sido declarados fuera de servicio por falta de salidas de emergencia, inoperantes, no debidamente señalizadas u obstruidas, podrán ser trasladados por el conductor a un lugar donde se pueda reparar la condición fuera de servicio. En ningún momento se moverá el vehículo con pasaje a bordo.

NOTIFICACIÓN DE FUERA DE SERVICIO

Cuando un conductor o vehículo es declarado fuera de servicio, el transportista debe ser notificado por teléfono en los siguientes casos:

1. El vehículo está transportando materiales peligrosos mercancías / peligrosas que requieren rotulación o prohíben dejar el vehículo desatendido.
2. El vehículo está transportando productos perecederos.
3. Un tanque de carga está transportando mercancías que requieren un control de la temperatura.
4. El vehículo está transportando ganado u otros seres vivos.
5. El vehículo transporta correo para el Servicio Postal de Estados Unidos (USPS). Cuando los vehículos o conductores de correo en carretera (HMC) se declaran fuera de servicio, aviso telefónico de la acción fuera de servicio se dará tanto a la USPS y la HMC. Manuales del USPS requieren que un conductor que se retrasa en ruta a ponerse en contacto con el personal de correos en el lugar de su parada programada. El conductor puede suministrar esta información al inspector.
6. El vehículo es el transporte de personas.

En los contactos telefónicos, el transportista debe advertir que la responsabilidad de la protección del vehículo, la carga, accesorios y contenidos es exclusivamente del portador. En acciones fuera de servicio del conductor, el transportista debe ser informado de que la acción no prohíbe que el conductor permanezca en servicio con el vehículo; más bien, la acción prohíbe al conductor de conducir un vehículo hasta que él / ella ha cumplido con los requisitos de la sección especificada. La identidad del representante del transportista contactado debe ser registrado por el inspector.

No se puede otorgar consentimiento a cualquier tipo de vehículo para ser remolcado a un lugar de reparación, excepto por medio de un vehículo de remolque equipados con y el uso de una grúa o montacargas. Un conjunto de vehículos que consiste en un vehículo de remolque de emergencia y un vehículo fuera de servicio no se hará funcionar a menos que dicha combinación cumple con los requisitos de rendimiento del subcapítulo que se refiere el Título 49 CFR 396.9 (c) (2).

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

CONSIDERACIONES DE SEGURIDAD

1. Evitar la realización de una inspección estándar norteamericana a la orilla de una carretera. Arrastrarse debajo del vehículo es lo suficientemente peligroso sin la amenaza del tráfico de paso.
2. Tenga en cuenta que muchos camiones transportan materiales peligrosos / mercancías peligrosas. Nunca toque líquidos o respire los humos a menos que esté seguro de la fuente. Si sospecha que hay un problema, póngase en contacto con expertos locales inmediatamente.
3. Asegúrese de que el sitio de la inspección este a nivel y capaz de soportar el peso del vehículo.
4. No ir por debajo de un vehículo mientras el motor está en marcha.
5. Use cuñas para evitar que el vehículo se mueva. Coloque una delante y uno detrás de las llantas del eje de accionamiento o entre los ejes.
6. Dirija al conductor a poner la transmisión en neutral y soltar todos los frenos.
7. Tenga mucho cuidado al inspeccionar entre ejes en tándem, al inspeccionar los neumáticos, en el interior de las ruedas y los componentes de la suspensión (en particular, los sistemas de suspensión de muelle neumático), O entre bien guardabarros delantero y el neumático delantero cuando la inspección componentes de la dirección.
8. Siempre informe al conductor cuando se va debajo del vehículo.
9. Siempre entrar y salir del tren de rodaje del vehículo a la vista del conductor. Sin embargo, si decide realizar esta inspección a la orilla de una carretera, lo mejor es salir del tren del tren de rodaje del vehículo en el borde de la acera.
10. Cuando debajo del vehículo, tratar de permanecer en una posición paralela con el riel del marco. Nunca coloque su cuerpo directamente delante o detrás de un neumático.
11. Nunca coloque su cuerpo directamente detrás de la cámara del freno del resorte. Cuando se comprime el freno de resorte (frenos de estacionamiento / emergencia liberados), existe la posibilidad de explosión de la cámara. Este potencial aumenta cuando hay alguna corrosión de la cámara. Nunca intente retirar las abrazaderas o pernos de estas cámaras.
12. Nunca coloque su cuerpo directamente detrás o al lado de un componente que esté defectuoso en la medida en que represente un peligro para el inspector o el público, incluidos, entre otros, agujeros no fabricados en la cámara del freno de resorte, anillos de bloqueo rotos, llantas severamente dañadas/abultadas, etc. Si una infracción representa un peligro para el inspector o el público, la inspección debe limitarse a un nivel de inspección adecuada.

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

13. Si la inspección es de vehículos comerciales de propulsión eléctrica:

- No toque o entrar en contacto con los cables de cobre externos de cable naranja o conducto, o compartimentos en el interior marcado “alto voltaje” o marcado con un triángulo amarillo que lleva un rayo negro.
- No intente abrir cualquier compartimiento con la marca “alto voltaje” o marcado con un triángulo amarillo que lleva un rayo negro.
- No introduzca los dedos, destornilladores y otras herramientas en agujeros, grietas, hendiduras o aberturas en compartimentos marcados “alto voltaje” o marcadas con un triángulo amarillo que lleva un rayo negro.
- No toque el líquido que pueda ser exudado de una batería (también llamado sistema de almacenamiento de energía recargable) independientemente de baja o alta tensión.
- No inspeccionar un vehículo que tiene un “Fallo de alto voltaje” o “Detener híbrido” o “Stop System” luz roja iluminada en el tablero de instrumentos que podrían indicar la pérdida de aislamiento eléctrico en el sistema de alto voltaje (estos vehículos no deben ser operados).

LA PLANIFICACIÓN DE LAS INSPECCIONES EN CARRETERA

1. Selección de sitios

Como regla general, un sitio de verificación debe tener suficiente volumen de tráfico de vehículos de motor comercial para apoyar la actividad de trabajo.

Seleccione los sitios de verificación que proporcionen condiciones de trabajo seguras para los inspectores, los conductores y otro personal autorizado.

Cada ubicación seleccionada debe tener suficiente espacio disponible o razonablemente adyacente para el estacionamiento seguro de los vehículos declarados fuera de Servicio.

2. Asistencia a conductores

Determinar la siguiente información para referencia futura:

- Ubicación y el nombre del sitio de verificación
- La ubicación y la distancia a teléfono público más cercano
- La ubicación y la distancia a ciudades más cercanas o pueblos que prestan servicio de taxis, comidas y alojamiento
- Ubicación de las instalaciones de reparación de vehículos y servicio de grúa para vehículos pesados de motor comerciales (en ningún un inspector debe de recomendar un taller de reparación)
- Lugar y hora de juzgado relevante

3. Equipo

Calibrador	Protección para los ojos
Tiza	Protección para la cabeza
Batas	Raspador
Enredadera	6-12 pulgadas regla
Flash	La banda de rodadura medidor de profundidad
Indicador de presión de neumáticos	Calzo de rueda Bloques

Política Operacional 5

Inspección/Calcomanía CVSA

4. Formas aplicables

- Un informe de Examen Conductor-Vehículo se va a utilizar para informar de los resultados de los exámenes de conductor, el vehículo y la carga. Debe ser preparado a pesar de que no hubo fallas y dar una copia al conductor, independientemente de si hubo o no consentimiento del conductor para firmar el formulario.
- Una etiqueta de vehículo fuera de servicio se colocará en vehículos que han sido declarado fuera de servicio según las regulaciones jurisdiccionales.
- Calcomanías CVSA son para ser colocadas en vehículos que pasan la inspección.

SOLICITUDES DE INSPECCIONES

Los inspectores no inspeccionan vehículos a solicitud. El Programa de Inspección de la Norma Norteamericana no es un programa de inspección periódica ni un programa de mantenimiento preventivo para autotransportistas y conductores.

NOTA: Esta disposición no prohíbe a las jurisdicciones realizar inspecciones requeridas por el gobierno.

LA EVIDENCIA RECOGIDA

1. Las declaraciones de los conductores

El inspector debe obtener declaraciones firmadas de los conductores u otro personal de apoyo del transportista en el sitio del examen cuando tales declaraciones son de valor probatorio. Dichas declaraciones pueden desarrollar hechos que son difíciles o poco práctico para obtener en una fecha posterior.

2. Las copias de los documentos

El inspector debe hacer copias de documentos de valor probatorio. En muchos casos, la mejor, y a veces la única, oportunidad de obtener evidencia documental es en el momento del examen del vehículo.

3. La evidencia fotográfica

El inspector debe tomar fotografías siempre que puedan establecer evidencia material relativa a los hechos de la violación. Las fotografías se pueden utilizar para fundamentar violaciones tales como las piezas defectuosas y / o faltantes. Las fotografías también se pueden utilizar para copiar documentos de valor probatorio.