

HOS Frequently Asked Questions (FAQ)	Regla de Horas de Servicio (HOS) Preguntas Frecuentes
	?
August 19, 2005	19 de agosto de 2005
<b>Conversion Chart</b>	<b>Cuadro de Conversión</b>
<b>Table of Contents</b>	<b>Tabla de contenidos</b>
A. LATEST REVISIONS	A. ÚLTIMAS REVISIONES
A-1. When are carriers and drivers required to comply with the latest revisions of the HOS rule?	A-1. ¿A partir de cuándo los autotransportistas y choferes deben comenzar a cumplir con lo dispuesto por las últimas revisiones de la Regla de Horas de Servicio (HOS)?
A-2. How does the 2005 HOS rule differ from the former HOS rule?	A-2. ¿En qué se diferencia la Regla de Horas de Servicio (HOS) del año 2005 respecto de la regla HOS de abril de 2003?
A-3. Are previous interpretations and guidance regarding HOS still valid?	A-3. ¿Continúan siendo válidas las interpretaciones y guías de orientación anteriores vinculadas a la Regla de Horas de Servicio?
A-4. Where can I obtain more details about the 2005 revisions of the HOS rules?	A-4. ¿Dónde puedo recurrir para obtener más detalles sobre las revisiones de la Regla de Horas de Servicio (HOS) del año 2005?
B. GENERAL PROVISIONS	B. DISPOSICIONES GENERALES
B-1. Do these HOS regulations apply to <i>intrastate</i> commerce?	B-1. ¿Estas regulaciones de la Regla de Horas de Servicio (HOS) son aplicables al comercio <i>intraestatal</i> ?
B-2. What are the penalties for violating the HOS rules?	B-2. ¿Cuáles son las sanciones o multas que pueden imponerse por las violaciones de las reglas de horas de servicio?
B-3. Are drivers of <i>passenger-carrying</i> commercial motor vehicles (CMV) required to comply with the same HOS rule as property-carrying drivers?	B-3. ¿Los choferes de vehículos comerciales (CMV) de transporte de pasajeros deben cumplir con la misma Regla de Horas de Servicio aplicable a los choferes de transporte de mercancías?
B-4. What happens if a driver operates both a bus and truck for part of each day or each week?	B-4. ¿Qué sucede cuando un chofer opera un autobús y un camión durante una parte del día o de la semana?
B-5. If a State has an 8 hours off-duty requirement for intrastate operations, may a driver who takes 8 hours off duty	B-5. ¿Es posible que un chofer que toma un período de 8 horas de descanso después de haber

after completing an intrastate trip begin driving on an interstate trip?	completado un viaje intraestatal dentro de un estado que tiene un requerimiento de 8 horas fuera de servicio para las operaciones intraestatales pueda comenzar a conducir en un recorrido interestatal?
B-6. How would "waiting time" at a terminal, plant, or port be logged?	B-6. ¿Cómo será registrado el "tiempo de espera" transcurrido en una terminal, planta o puerto?
B-7. May a driver be called after 8 hours off-duty to report to work 2 hours later?	B-7. ¿Se puede llamar a un chofer que pasó 8 horas fuera de servicio para que se presente a trabajar 2 horas más tarde?
B-8. How does the hours-of-service rule apply to Mexican and Canadian drivers? Are Canadian and Mexican military or other government employees exempt?	B-8. ¿De qué manera se aplica la Regla de Horas de Servicio a los choferes mexicanos y canadienses? ¿Los militares u otros empleados gubernamentales canadienses y mexicanos están exceptuados de cumplir con las disposiciones de esta regla?
B-9. How are property-carrying and passenger-carrying drivers determined as the terms are used in the HOS rule?	B-9. ¿De acuerdo a los términos utilizados en la Reglas de Horas de Servicio, en qué se diferencia un chofer que transporta mercancías respecto de un chofer que transporta pasajeros?
C. SHORT-HAUL OPERATIONS	C. OPERACIONES DE CORTA DISTANCIA
C-1. What is a "short-haul" operation?	C-1. ¿Qué es una operación de "corta distancia" (short-haul, en inglés)?
C-2. What is an "air-mile"?	C-2. ¿Qué es una milla aérea?
C-3. What are the recordkeeping requirements for a driver who is utilizing either the 100 or non-CDL 150 air-mile radius provisions?	C-3. ¿Cuáles son los requerimientos de mantenimiento de registros para un chofer que está operando bajo las disposiciones aplicables al radio de 100 millas áreas o 150 millas aéreas no-CDL, tal como se define en la parte 383?
C-4. May drivers who work "split shifts" take advantage of the short-haul operations provisions found in Part § 395.1(e)?	C-4. ¿Los choferes que trabajan "turnos cortados" pueden beneficiarse de las disposiciones aplicables a las operaciones de corta distancia establecidas en la Parte § 395.1(e)?

C-5. How does a driver comply if during a 7-day period the driver operates some days under the 100 air-mile exception, some days under the "non-CDL 150 air-mile radius" provision, and some days under neither?	C-5. ¿Cómo puede hacer un chofer para cumplir con los requerimientos aplicables si durante un período de 7 días opera algunos días bajo la excepción de 100 millas aéreas, otros días bajo la disposición de "radio de 150 millas no-CDL" y algunos otros días bajo ninguna de las dos?
C-6. How would you summarize the 100 air-mile radius HOS provision in Part § 395.1(e)(1)?	C-6. ¿Cómo se resume la disposición de radio de 100 millas aéreas de la Parte § 395.1(e)(1) de la Regla de Horas de Servicio?
C-7. May a "100 air-mile radius" driver utilize the "16-hour duty period" exception in § 395.1(o)?	C-7. ¿Un chofer que opera bajo la disposición de "radio de 100 millas aéreas" podría hacer uso de la excepción del "período de 16 horas de servicio" establecida en § 395.1(o)?
C-8. What drivers are covered by the non-CDL 150 air-mile radius provision?	C-8. ¿Cuáles son los choferes cubiertos por la disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL?
C-9. How would you summarize the non-CDL 150 air mile radius provision in Part § 395.1(e)(2)?	C-9. ¿Cómo se resume la disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL de la Parte § 395.1(e)(2)?
D. 14-HOUR DUTY PERIOD	D. PERÍODO DE SERVICIO DE 14 HORAS
D-1. May a driver be on duty for more than 14 consecutive hours?	D-1. ¿Puede un chofer estar en servicio por más de 14 horas consecutivas?
D-2. If a carrier allows a driver to log mealtime or similar activities as off-duty time, does that permit a driver to extend the 14-hour duty period?	D-2. En el caso de que un transportista le permita al chofer registrar el tiempo de descanso para comer o para alguna otra actividad similar como tiempo fuera de servicio ¿se le podría permitir al chofer que extienda el período de 14 horas de servicio?
E. 16-HOUR EXCEPTION	E. EXCEPCIÓN DE 16 HORAS
E-1. What is a "duty tour" as the term is used in Part § 395.1(o)?	E-1. ¿Qué es un "turno de servicio" de acuerdo al término utilizado en la Parte § 395.1(o) (duty tour, en inglés)?
E-2. If a driver is "on duty, not driving" during the 15th and 16th hour of his duty tour and does not drive after that, has he used the 16-hour exception in Part §	E-2. Si un chofer está "de servicio, pero sin conducir" durante la hora 15 <sup>ta</sup> y 16 <sup>ta</sup> de su turno de servicio y después de ese momento no

395.1(o)?	conduce, ¿se considera que ha hecho uso de la excepción de 16 horas establecida en la Parte § 395.1(o)?
E-3. May a driver having more than one work reporting location use the § 395.1(o) "16 hr exception"?	E-3. ¿Puede utilizar la excepción establecida en § 395.1(o) un chofer que se presenta a trabajar en más de un lugar?
E-4. May a driver utilize the adverse driving rule, which extends the driving time by two additional hours, in conjunction with the 16-hour exception?	E-4. ¿Un chofer puede utilizar la regla de manejo en condiciones adversas, la cual extiende el tiempo de manejo por dos horas adicionales en conjunción con la excepción de 16 horas?
E-5. When the "16 hour exception" is used, may sleeper berth periods or extended off-duty periods be included in the "duty tour?" How does this affect team drivers?	E-5. ¿Se pueden incluir en el "turno de servicio" los períodos de descanso en la cabina para dormir o los períodos fuera de servicio extendidos cuando se usa la "excepción de 16 horas"? ¿De qué manera afecta este hecho a los choferes que trabajan en equipo/copilotos?
F. 34-HOUR RESTART	F. PERÍODO FUERA DE SERVICIO DE 34 HORAS PREVIO AL REINICIO DE LAS ACTIVIDADES
F-1. Does ant 34 consecutive hours off-duty automatically restart the calculation of the 60/70-hour on-duty period?	F-1. ¿Un período de 34 horas consecutivas fuera de servicio reinicia automáticamente el cálculo del período de servicio de 60/70 horas?
F-2. If a driver works at another job, unrelated to trucking, during his 34-hour off-duty restart period, and then begins a duty shift for the trucking company, does the 34-hour restart provision apply?	F-2. ¿Si durante su período fuera de servicio de 34 horas el chofer trabaja en otro empleo que no está relacionado a la conducción de camiones y luego comienza un turno de servicio para la compañía de camiones, se aplica la disposición de período de 34 horas fuera de servicio previo al reinicio de las actividades?
F-3. If a driver is on-call, but has not been called for 34 hours, may those 34 hours be counted as a 34-hour restart?	F-3. Si un chofer está de guardia pero no ha sido convocado a trabajar durante 34 horas, ¿ese período puede ser contabilizado como un período de 34 horas fuera de servicio previo al reinicio de actividades?
F-4. If a driver takes the 34-hour restart	F-4. Si un chofer toma el período

in Canada just before entering the U.S., will it be recognized as such in the U.S.?	fuera de servicio de 34 horas en Canadá justo antes de ingresar a EE.UU., ¿ese período será reconocido como tal en EE.UU.?
F-5. How should the "recap" section of the logbook page be completed when using a 34-hour restart to begin a new 60/70 hour period?	F-5 ¿Cómo debe completarse la sección de "resumen" o "arqueo" de la página del registro de estatus de servicio o RODS cuando se hace uso del período de 34 horas fuera de servicio para comenzar un nuevo período de 60/70 horas?
<b>G. SLEEPER BERTHS</b>	<b>G. CABINAS PARA DORMIR</b>
G-1. May a driver spend part of his or her 34 hours of consecutive off-duty time in a sleeper berth?	G-1. ¿Puede un chofer pasar una parte de su período fuera de servicio de 34 horas consecutivas en una cabina para dormir?
G-2. If a team driver goes directly from 10 consecutive hours off-duty to the sleeper berth at the start of his duty period, can the sleeper-berth period be excluded from calculation of the 14-hour limit?	G-2. ¿Si un chofer que trabaja en equipo o un copiloto pasa a la cabina para dormir directamente luego de permanecer 10 horas consecutivas fuera de servicio, se puede excluir el período que pase en la cabina para dormir del cálculo del límite de 14 horas?
G-3. How does a driver who is utilizing the sleeper berth provision calculate his or her compliance with the 14-hour rule?	G-3. ¿De qué manera puede calcular el cumplimiento de la regla de 14 horas un chofer que está haciendo uso de la disposición de cabina para dormir?
<b>H. OILFIELD OPERATIONS</b>	<b>H. OPERACIONES EN YACIMIENTOS DE PETRÓLEO</b>
H-1. Are drivers of vehicles that are specially constructed to service oil wells required to log waiting time as on-duty time under the new rule?	H-1. De acuerdo a lo establecido en la nueva regla, ¿los choferes de vehículos construidos específicamente para operar en pozos de petróleo deben registrar el tiempo de espera como período de servicio?
H-2. Is off-duty time at a yard for oil-field equipment excluded from the 14-hour calculation?	H-2. ¿Está excluido del cálculo de 14 horas el período de tiempo fuera de servicio transcurrido en un depósito o terreno destinado al equipamiento utilizado en los yacimientos de petróleo?
H-3. May "oilfield" drivers take advantage of the 16-hour exception provided for	H-3. ¿Los choferes que operan en yacimientos de petróleo pueden

property-carrying drivers under Part § 395.1(o)?	beneficiarse de la excepción de 16 horas dispuesta para los choferes de transporte de mercancías en § la Parte 395.1(o)?
H-4. Mechanics are often dispatched with oilfield service crews. Some of the mechanic's service vehicles meet the definition of a CMV. Can these mechanics use the oilfield operations exceptions found in Part § 395.1(d)?	H-4. A menudo, junto con la cuadrilla de trabajadores que cumplen servicio en los pozos de petróleo también se envían mecánicos. Algunos de los vehículos de servicio mecánico cumplen con la definición de vehículo comercial (CMV). ¿Estos mecánicos pueden hacer uso de las excepciones dispuestas para las operaciones de yacimientos de petróleo establecidas en la Parte § 395.1(d)?
I. DRIVER-SALESPERSONS	I. CHOFERES VIAJANTES DE COMERCIO O REPARTIDORES
I-1. What HOS exceptions are available to "driver-salespersons"?	I-1. ¿Cuáles son las excepciones de horas de servicio disponibles para los "choferes viajantes de comercio o repartidores"?
J. EXEMPTIONS	J. OTRAS EXENCIONES
J-1. Are there other hours-of-service exemptions not included in this regulation?	J-1. ¿Existen otras exenciones de horas de servicio que no están incluidas en esta regulación?
	<b>PAGE 5</b>
	Regla de Horas de Servicio (HOS) Preguntas Frecuentes
A. LATEST REVISIONS	<b>A. ÚLTIMAS REVISIONES</b>
A-1. When are carriers and drivers required to comply with the latest revisions of the HOS rule?	<b>A-1. ¿A partir de cuándo los autotransportistas y choferes deben comenzar a cumplir con lo dispuesto por las últimas revisiones de la Regla de Horas de Servicio (HOS)?</b>
Carrier and drivers are required to comply with the latest revisions of the HOS rule on October 1, 2005, the effective date of the rule. Carriers and drivers will not be allowed to operate under the HOS rule prior to its effective date.	Los autotransportistas y choferes deben comenzar a cumplir con las últimas revisiones introducidas a la Regla de horas de Servicio vigente a partir del 1º de octubre de 2005. Los autotransportistas y choferes no podrán operar bajo lo dispuesto por la Regla de Horas de Servicio antes de su fecha de entrada en vigor.
A-2. How does the 2005 HOS rule differ from the current (April 2003) HOS rule?	<b>A-2. ¿En qué se diferencia la Regla de Horas de Servicio (HOS) del año</b>

	<b>2005 respecto de la regla HOS de abril de 2003?</b>
Important changes were made in three areas.	Se efectuaron cambios importantes en tres áreas.
(1) Sleeper Berth: To use any of the HOS provisions regarding sleeper berths, a driver must now have one of the following:	(1) <u>Cabina para dormir</u> : Para hacer uso de cualquiera de las disposiciones de la Regla de Horas de Servicio (HOS) relacionadas a las cabinas para dormir, ahora el chofer debe cumplir con uno de los siguientes requisitos:
<i>Continuous Sleeper Berth Provision</i> : At least 10 consecutive and uninterrupted hours in the sleeper berth.	<i>Disposición de permanencia continua en la cabina para dormir</i> . Permanencia por un período mínimo de 10 horas sin interrupción en la cabina para dormir.
<i>Sleeper Berth Provision</i> : The equivalent of at least 10 consecutive hours off-duty (equivalent means at least 8 hours but less than 10 consecutive hours in a sleeper berth and a separate period of at least 2 hours but less than 10 consecutive hours either in the sleeper berth or off duty, or any combination of both).	<i>Disposición de cabina para dormir</i> . Un período equivalente a un mínimo de 10 horas consecutivas fuera de servicio (equivalente significa un mínimo de 8 horas en la cabina para dormir pero de menos de 10 horas consecutivas y un período separado de por lo menos 2 horas pero inferior a 10 horas consecutivas ya sea en la cabina para dormir o fuera de servicio, o bien una combinación de ambas situaciones).
<i>Continuous Off-Duty and Sleeper Berth Provision</i> : At least 10 consecutive hours sleeper berth and off-duty time combined and uninterrupted. Further details are on the internet at <a href="http://www.fmcsa.dot.gov/documents/rulesregs/hos/logbook-examples.pdf">www.fmcsa.dot.gov/documents/rulesregs/hos/logbook-examples.pdf</a> .	<i>Disposición de fuera de servicio y cabina para dormir</i> . Un periodo mínimo de 10 horas consecutivas de permanencia en la cabina para dormir y un periodo fuera de servicio combinado y sin interrupción. Para consultar información más detallada, véase en Internet <a href="http://www.fmcsa.dot.gov/documents/rulesregs/hos/logbook-examples.pdf">www.fmcsa.dot.gov/documents/rulesregs/hos/logbook-examples.pdf</a> .
(2) Operators of property-carrying commercial motor vehicles not requiring a commercial driver's license: Drivers of non-commercial driver's license (CDL) vehicles (those vehicles not requiring a CDL to operate) who are operating within a 150 air-mile radius of their normal work reporting location and return to their	(2) <u>Operadores de vehículos comerciales de transporte de mercancías que no requieran una licencia de conducir (CDL) comercial para su operación</u> : Los choferes de vehículos que no están obligados a poseer una licencia de conducir comercial o CDL (vehículos que no

<p>normal work reporting location at the end of their duty tour are now covered by a separate HOS provision. Drivers meeting these conditions are not eligible for the existing 100 air-mile radius provision in § 395.1(e) or the current 16-hour exception in § 395.1(o), since those conflict with this new "Non-CDL, 150 Air-Mile Radius" provision. These drivers are required to comply with the following:</p>	<p>necesitan poseer una CDL para su operación, en adelante llamados no-CDL) que operen dentro de un radio de 150 millas aéreas medidas desde el lugar habitual de trabajo y que regresan a ese mismo lugar a la finalización de su jornada de servicio no están cubiertos por una disposición separada de la Regla de Horas de Servicio. Los choferes que cumplan estas condiciones no son elegibles para hacer uso de la disposición existente aplicable al radio de 100 millas aéreas establecida en § 395.1(o) ni tampoco pueden acogerse a la excepción actual de 16 horas de servicio establecida en § 395.1(o) debido a que las mismas no son concordantes con la nueva disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL. Estos choferes deben cumplir con lo siguiente:</p>
<p>(a) The 11 hours driving, minimum 10 hours off-duty, 14 consecutive hour duty period, 60/70 hours in 7/8 days, 34-hour restart all apply.  (b) On any 2 days of every 7 consecutive days, the driver may extend the 14-hour duty period to 16 hours.  (c) There is no requirement that the driver be released from duty at the end of the 14- or 16-hour duty periods. The driver may continue to perform non-driving duties, which would be counted against the 60/70 hour weekly limitation.  (d) Time records may be used in lieu of records of duty status (RODS).</p>	<p>(a) Deben observar todas las disposiciones aplicables a 11 horas de manejo, período mínimo de 10 horas fuera de servicio; 14 horas consecutivas de servicio; 60/70 horas durante 7/8 días y 34 horas fuera de servicio antes de reiniciar el período de servicio.  (b) Durante 2 días de cada período consecutivo de 7 días, los choferes pueden extender el período de servicio de una jornada de 14 horas hasta un total de 16 horas.  (c) Los choferes no están obligados a ser relevados del servicio al terminar los períodos de servicio de 14 ó 16 horas y pueden continuar desempeñando cualquier otra tarea, excepto conducir, y dicho período de tiempo será imputado a la limitación semanal de 60/70 horas.  (d) Pueden reemplazar el registro de estatus de servicio (RODS, por sus</p>



	siglas en inglés) por un registro de horas de servicio.
(3) 34-Hour Restart: Previously, a driver was required to be in compliance with the "60/70 on-duty hours in 7/8 days" limitation before the driver could start counting a 34-hour restart period. Now the 34-hour restart period may begin at the start of any consecutive 34-hour off-duty period.	(3) <u>Período de 34 horas fuera de servicio previo al reinicio de las actividades</u> : Anteriormente, un chofer debía cumplir con la limitación de "60/70 horas de servicio en 7/8 días" antes de poder comenzar a contar el período de 34 horas fuera de servicio previo al reinicio de su actividad. Actualmente, este período de 34 horas de descanso previo al reinicio puede comenzar a contarse al comienzo de cualquier período de 34 horas fuera de servicio.
A-3. Are previous interpretations and guidance regarding HOS still valid?	<b>A-3. ¿Continúan siendo válidas las interpretaciones y guías de orientación anteriores vinculadas a la Regla de Horas de Servicio?</b>
The Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) will be updating and revising its regulatory guidance to Part 395 of the Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs) to provide additional guidance concerning the application of HOS regulations. All prior interpretations and regulatory guidance relating to Part § 395 of the FMCSRs, as well as FMCSA and Federal Highway Administration memoranda and letters concerning Part 395, may no longer be relied upon as authoritative to the extent they are inconsistent with the current rule. All interpretations and guidance for Parts other than Part 395 remain valid.	La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA, por sus siglas en inglés de Federal Motor Carrier Safety Administration) continuará actualizando y revisando sus guías de orientación regulatoria para la Parte 395 de las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransportes (FMCSRs, por sus siglas en inglés de Federal Motor Carrier Safety Regulations) con el propósito de brindar orientación adicional acerca de la aplicación de las regulaciones de horas de servicio. Todas las interpretaciones y guías previas vinculadas a la Parte 395 de las FMCSRs, como también los memorandos y cartas pertinentes de la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration) relacionados a la Parte 395 no pueden continuar siendo considerados válidos debido a que son incongruentes con las disposiciones de la regla vigente. Todas las demás interpretaciones y

	documentos de orientación regulatoria aplicables al resto de las partes de las regulaciones continúan en efecto.
A-4. Where can I obtain more details about the 2005 revisions of the HOS rules?	<b>A-4. ¿Dónde puedo recurrir para obtener más detalles sobre las revisiones de la Regla de Horas de Servicio (HOS) del año 2005?</b>
Extensive information and downloadable HOS documents are available on the Internet at <a href="http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/topics/hos/HOS-2005.htm">www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/topics/hos/HOS-2005.htm</a> .	Se puede consultar información ampliamente detallada y documentos relacionados a las horas de servicio que pueden descargarse de Internet en <a href="http://www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/topics/hos/HOS-2005.htm">www.fmcsa.dot.gov/rules-regulations/topics/hos/HOS-2005.htm</a> .
<b>B. GENERAL PROVISIONS</b>	<b>B. DISPOSICIONES GENERALES</b>
B-1. Do these HOS regulations apply to intrastate commerce?	<b>B-1. ¿Estas regulaciones de la Regla de Horas de Servicio (HOS) son aplicables al comercio <i>intraestatal</i>?</b>
<i>No. Intrastate</i> commercial motor vehicle regulations are under the jurisdiction of each State. The HOS regulations apply directly only to <i>interstate</i> commerce. However, most States have adopted intrastate regulations which are identical or very similar to the Federal hours-of-service regulations. A driver involved exclusively in <i>intrastate</i> operations should contact the State agency handling commercial vehicle enforcement in the driver's home State with any questions. Usually this is the state police or highway patrol, although in some States, the function is handled by the department of motor vehicles, department of public safety, or public service commission.	No. Las regulaciones aplicables a los vehículos comerciales de operación <i>intraestatal</i> están bajo la jurisdicción del estado correspondiente. Las regulaciones de Horas de Servicio (HOS) sólo se aplican directamente a las operaciones de comercio <i>interestatal</i> . Sin embargo, la mayoría de los estados ha adoptado regulaciones <i>intraestatales</i> idénticas o muy similares a las regulaciones federales de horas de servicio. Para consultar las regulaciones específicas aplicables a la operación <i>intraestatal</i> , los choferes deben comunicarse con la agencia estatal competente de su estado de residencia. Generalmente la agencia competente es la policía estatal o la patrulla de carreteras, aunque en algunos estados esta función es desempeñada por el departamento de vehículos motorizados, departamento de seguridad pública o comisión de servicios públicos.
B-2. What are the penalties for violating	<b>B-2. ¿Cuáles son las sanciones o</b>

the HOS rules?	<b>multas que pueden imponerse por las violaciones de la Regla de Horas de Servicio?</b>
<p>Drivers or carriers who violate the HOS rules face serious penalties:  Drivers may be placed out-of-service (shut down) at roadside until the driver has accumulated enough off-duty time to be back in compliance;  State and local enforcement officials may assess fines;  FMCSA may levy civil penalties on driver or carrier, ranging from \$1,000 to \$11,000 per violation depending on severity;  The carrier's safety rating can be downgraded for a pattern of violations;  and  Federal criminal penalties can be brought against carriers who knowingly and willfully allow or require HOS violations, or drivers who knowingly and willfully violate the HOS regulations.</p>	<p>Los choferes o transportistas que violen las reglas de horas de servicio son pasibles de sanciones o multas graves:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los choferes que no cumplan con las reglas establecidas para las horas de servicio pueden ser puestos fuera de servicio en la carretera (suspendidos) hasta tanto acumulen el período de tiempo de descanso suficiente para cumplir con los requisitos de descanso.</li> <li>• Los funcionarios estatales y locales de seguridad pueden imponer multas.</li> <li>• La FMCSA puede imponer multas administrativas a los choferes o a los transportistas por montos que van desde \$1,000 hasta \$11,000* por cada violación dependiendo de la gravedad de la violación.  <small>*Expresados en dólares estadounidenses</small></li> <li>• Se puede bajar la clasificación de seguridad de aquellos transportistas que presenten un modelo repetido de violaciones y se pueden imponer sanciones penales contra los transportistas que de manera deliberada e intencional permitan o exijan que se viole lo estipulado en la Regla de Horas de Servicio o a los choferes que deliberada e intencionalmente la violen.</li> </ul>
<p>B-3. Are drivers of <i>passenger-carrying</i> commercial motor vehicles (CMV) required to comply with the same HOS rule as property-carrying drivers?</p>	<p><b>B-3. ¿Los choferes de vehículos comerciales (CMV) de transporte de pasajeros deben cumplir con la misma Regla de Horas de Servicio aplicable a los choferes de transporte de mercancías?</b></p>
<p>No. Motorcoach operators and drivers will continue to operate under the HOS</p>	<p>No. Los operadores y choferes de autotransporte de pasajeros</p>

rules as specified in § 395.5	continuarán operando bajo reglas de horas de servicio tal como se especifica en § 395.5.
B-4. What happens if a driver operates both a bus and truck for part of each day or each week?	<b>B-4. ¿Qué sucede cuando un chofer opera un autobús y un camión durante una parte del día o de la semana?</b>
<p>A driver will be subject to the limits on driving time applicable to the CMV the driver is driving (11 hours for a property-carrying CMV, 10 hours for a passenger CMV), and will be required to meet the off-duty requirements applicable to the type of CMV the driver will drive immediately after that off-duty period (10 hours if the next assignment is in a property-carrying CMV, 8 hours if it is in a passenger CMV). For example, if a bus driver completes 8 hours off-duty for the motorcoach company, the driver must remain off-duty for another 2 hours before driving for the trucking company. After completing 10 consecutive hours off-duty, the driver may drive for 11 hours for the trucking company. Following 8 consecutive hours off-duty, the driver may then drive for the bus company.</p>	<p>El chofer estará sujeto a los límites de tiempo de manejo aplicables al tipo de vehículo comercial que conduzca (11 horas para vehículos comerciales de transporte de mercancías y 10 horas para vehículos comerciales de transporte de pasajeros) y deberá cumplir los requisitos de horas fuera de servicio aplicables al tipo de vehículo comercial que conducirá inmediatamente después de ese período de descanso (10 horas si su próxima tarea es conducir un vehículo comercial de transporte de mercancías y 8 horas si se trata de un vehículo comercial de transporte de pasajeros). Por ejemplo, si un chofer de autobús completa su período de 8 horas fuera de servicio para una compañía de autobuses, el chofer debe permanecer otras 2 horas suplementarias fuera de servicio antes de poder conducir para una compañía de camiones. Después de completar un período de 10 horas consecutivas fuera de servicio, el chofer puede conducir durante 11 horas al servicio de la compañía de camiones. Después de 8 horas consecutivas fuera de servicio, el chofer podrá entonces conducir para la compañía de autobuses.</p>
B-5. If a State has an 8-hour off-duty requirement for intrastate operations, may a driver who takes 8 hours off-duty after completing an intrastate trip begin driving on an interstate trip?	<b>B-5. ¿Es posible que un chofer que toma un período de 8 horas de descanso después de haber completado un viaje intraestatal dentro de un estado que tiene un requerimiento de 8 horas fuera de</b>

	<b>servicio para las operaciones intraestatales pueda comenzar a conducir en un recorrido interestatal?</b>
No. The driver of a property carrying vehicle must take an additional 2 consecutive hours off-duty, for a total of 10 consecutive hours, before beginning an interstate trip.	No. En este caso, antes de comenzar un viaje interestatal el chofer de un vehículo de transporte de mercancías debe tomar 2 horas consecutivas adicionales fuera de servicio para totalizar 10 horas consecutivas de descanso.
B-6. How would "waiting time" at a terminal, plant, or port be logged?	<b>B-6. ¿Cómo será registrado el “tiempo de espera” transcurrido en una terminal, planta o puerto?</b>
"Waiting time" at a terminal, plant, or port may be recorded as off-duty, sleeper berth, or on duty/not driving, depending on specific circumstances.	Dependiendo de las circunstancias específicas del caso, el “tiempo de espera” transcurrido en una terminal, planta o puerto puede registrarse como período fuera de servicio, en cabina para dormir o en servicio pero sin conducir.
For "waiting time" to be off-duty, the following off-duty conditions must be met: The driver must be relieved of all duty and responsibility for the care and custody of the vehicle, its accessories, and any cargo or passengers it may be carrying. During the stop, and for the duration of the stop, the driver must be at liberty to pursue activities of his/her own choosing and to leave the premises where the vehicle is situated.	Para que el “tiempo de espera” pueda ser registrado como período fuera de servicio, se deben cumplir las siguientes condiciones: 1. El chofer debe ser relevado de todas las tareas y responsabilidades de atención y cuidado del vehículo, sus accesorios y de los pasajeros o carga que pudiera transportar. 2. Durante la parada y por el tiempo que dure la misma, el chofer debe tener la libertad de desarrollar las actividades que desee y debe poder alejarse del lugar en el que se estacione el vehículo.
If circumstances permit a driver to utilize a valid sleeper berth without being disturbed for a specific period of "waiting time," that time in the sleeper berth may be recorded as "sleeper berth" time. However, a driver must take eight consecutive hours in a sleeper berth, plus another two consecutive hours off duty or in a sleeper berth, in order to meet the requirement for the equivalent	Si las circunstancias permitieren que el chofer utilizase una cabina para dormir convalidada sin ser molestado por un período específico de “tiempo de espera”, el tiempo transcurrido dentro de la cabina para dormir puede ser registrado como “tiempo en la cabina de dormir”. Pero, para cumplir con el equivalente de las 10 horas consecutivas fuera de servicio

<p>of 10 consecutive hours off duty. In most other circumstances, such as when the driver is required to remain with the vehicle to move it when necessary, the "waiting time" should be recorded as "on duty/not driving."</p>	<p>requeridas, el chofer debe tomar 8 horas consecutivas de descanso en una cabina para dormir más dos horas consecutivas adicionales fuera de servicio o en la cabina para dormir. En la mayoría de las demás circunstancias, como por ejemplo cuando el chofer tiene que permanecer junto al vehículo para moverlo cuando fuera necesario, el tiempo de espera debe registrarse como período "de servicio pero sin conducir".</p>
<p>These provisions should not be confused with waiting time of drivers of vehicles that are specially constructed to service oil wells.</p>	<p>Estas disposiciones no deben confundirse con el tiempo de espera de los choferes de vehículos que están específicamente construidos para operar en pozos de petróleo.</p>
<p>B-7. May a driver be called after 8 hours off-duty to report to work 2 hours later?</p>	<p><b>B-7. ¿Se puede llamar a un chofer que pasó 8 horas fuera de servicio para que se presente a trabajar 2 horas más tarde?</b></p>
<p>Yes. The HOS rule does not control communication between the driver and the motor carrier during the driver's off-duty time, so the call may occur. However, the driver cannot be required to do any work for the motor carrier during the 10 hours of off-duty time.</p>	<p>Sí. La Regla de Horas de Servicio (HOS) no controla las comunicaciones entre el chofer y el autotransportista durante el período durante el cual el chofer permanece fuera de servicio, por lo tanto se pueden hacer este tipo de llamadas. Pero la compañía de autotransportes no le puede exigir al chofer que desempeñe ninguna tarea durante el período de descanso de 10 horas.</p>
<p>B-8. How does the HOS rule apply to Mexican and Canadian drivers? Are Canadian and Mexican military or other government employees exempt?</p>	<p><b>B-8. ¿De qué manera se aplica la Regla de Horas de Servicio a los choferes mexicanos y canadienses? ¿Los militares u otros empleados gubernamentales canadienses y mexicanos están exceptuados de cumplir con las disposiciones de esta regla?</b></p>
<p>Mexican and Canadian drivers operating in the United States must comply with FMCSA's HOS regulations. Although compliance with the HOS regulations is checked by looking backward in time,</p>	<p>Los choferes mexicanos y canadienses que operan dentro de los Estados Unidos de América deben cumplir con las regulaciones de Horas de Servicio de la FMCSA.</p>

<p>and activity occurring outside the U.S. may be taken into account, State and Federal officials may only impose penalties for violations that occurred in this country.</p>	<p>Aunque el acatamiento de las regulaciones de horas de servicio se verifica retroactivamente y también se puede tomar en consideración la actividad que se produce fuera de EE.UU., los funcionarios estatales y federales solamente pueden imponer sanciones y multas por las violaciones cometidas dentro del país.</p>
<p>For example, upon entering this country, Canadian and Mexican drivers must show a current RODS for the previous 7 consecutive days. U.S. officials cannot penalize a driver for actions that occurred abroad, but failure to have the previous 7 days of RODS while in the U.S. is a violation of § 395.8(k)(2). Additionally, Mexican and Canadian drivers of property-carrying commercial motor vehicles may not drive in the U.S. unless their last off-duty period (either here or abroad) amounted to 10 consecutive hours (or an authorized sleeper-berth equivalent). If such a driver took only 8 consecutive hours off-duty in Mexico or Canada just before starting a trip into the U.S., he/she would be required to take 10 consecutive hours off-duty immediately after entering this country.</p>	<p>Por ejemplo, al entrar a los Estados Unidos los choferes canadienses y mexicanos deben presentar un registro de estatus fuera de servicio o RODS actualizado en el cual se indiquen las horas de servicio y fuera de servicio cumplidas en los 7 días previos consecutivos. Los funcionarios estadounidenses no pueden imponer multas ni sanciones por las acciones que se produjeron en otros países, pero el incumplimiento del requisito de poseer los registros de estatus de servicio (RODS, por sus siglas en inglés) de los 7 días previos consecutivos cuando circulan en los Estados Unidos constituye una violación a lo estipulado en § 395.8(k)(2). Además los choferes mexicanos y canadienses de vehículos de transporte de mercancías no estarán habilitados para conducir en EE.UU. a menos que el último período fuera de servicio (ya sea en EE.UU. o en el extranjero) totalice 10 horas consecutivas (o un período equivalente dentro de una cabina para dormir convalidada). Si el chofer en cuestión hubiera tomado sólo un período de descanso de 8 horas consecutivas en México o en Canadá justo antes de ingresar a los EE.UU., se le exigirá que tome 10 horas consecutivas fuera de servicio</p>

	inmediatamente después de ingresar al país.
Canadian and Mexican military and other government employees are NOT exempt from the HOS regulations. The general exemption in § 390.3(f)(2) applies only to U.S. Federal, State, and local governments.	Los militares canadienses y mexicanos y demás empleados gubernamentales NO están exentos del cumplimiento de las regulaciones de horas de servicio. La exención general establecida en § 390.3(f)(2) sólo es aplicable a los funcionarios del gobierno federal y de los gobiernos estatales y locales de los Estados Unidos de América.
B-9. How are property-carrying and passenger-carrying drivers determined as the terms are used in the HOS rule?	<b>B-9. ¿De acuerdo a los términos utilizados en la Regla de Horas de Servicio, en qué se diferencia un chofer que transporta mercancías respecto de un chofer que transporta pasajeros?</b>
It is easiest to determine passenger-carrying, with any other CMV drivers to be considered property-carrying. The definition of a CMV in § 390.5 should be used to determine passenger-carrying. If a driver is operating a CMV "designed or used to transport more than 8 passengers (including the driver) for compensation; or designed or used to transport more than 15 passengers, including the driver, and is not used to transport passengers for compensation," the driver would be considered to be passenger-carrying regardless of whether there were actually any passengers on the vehicle. This would include, for example, new buses being delivered (driven) from manufacturer to dealer.	Es más fácil determinar que se trata de un chofer de transporte de pasajeros diferenciándolo de cualquier otro chofer que sea considerado de transporte de mercancías. Para definir el término transporte de pasajeros se debe usar la definición de vehículo comercial (CMV) establecida en § 390.5. Si un chofer está operando un vehículo comercial "diseñado o utilizado para transportar más de 8 pasajeros (incluido el chofer) a cambio de una remuneración, u opera un vehículo diseñado o utilizado para transportar más de 15 pasajeros, incluido el chofer, que no está siendo utilizado para transportar pasajeros a cambio de una remuneración" se considerará que el chofer transporta pasajeros sin tener en cuenta que efectivamente haya algún pasajero dentro del vehículo. Por ejemplo, esta definición podría incluir a los autobuses nuevos que están siendo conducidos desde la fábrica para ser entregados al concesionario o distribuidor.
<b>C. SHORT-HAUL OPERATIONS</b>	<b>C. OPERACIONES DE CORTA</b>



	<b>DISTANCIA</b>
<b>General Questions</b>	<b>Preguntas generales</b>
C-1. What is a "short-haul" operation?	<b>C-1. ¿Qué es una operación de "corta distancia" (short-haul, en inglés)?</b>
The HOS regulations do not specifically define or use the term "short haul" except as a caption for § 395.1(e), which includes requirements for drivers using the 100 air-mile radius exception and those covered by the "non-CDL, as defined in Part 383, 150 air-mile radius" provision.	Las regulaciones aplicables a las horas de servicio no definen ni utilizan específicamente el término "corta distancia" (short-haul, en inglés) a excepción de un epígrafe contenido en § 395.1(e), el cual incluye los requerimientos para los choferes que hacen uso de la excepción aplicable a las operaciones de radio de 100 millas aéreas y choferes cubiertos por la excepción de "radio de 150 millas aéreas" aplicable a las operaciones "no-CDL" tal como ha sido definido en la Parte 383.
C-2. What is an "air-mile"?	<b>C-2. ¿Qué es una milla aérea?</b>
The term "air-mile" is internationally defined as a "nautical mile" which is equivalent to 6,076 feet. Thus, the 100 air-miles are equivalent to 115.08 statute miles, and 150 air-miles are equivalent to 172.6 statute miles.	El término "milla aérea" (air-mile, en inglés) está definido internacionalmente como una "milla náutica" que es el equivalente a 6,076 pies. Por lo tanto, 100 millas aéreas equivalen a 115.08 millas terrestres (aproximadamente 185 kilómetros) y 150 millas aéreas equivalen a 172.6 millas terrestres (aproximadamente 278 kilómetros).
C-3. What are the recordkeeping requirements for a driver who is utilizing either the 100 or non-CDL, as defined in Part 383, 150 air-mile radius provisions?	<b>C-3. ¿Cuáles son los requerimientos de mantenimiento de registros para un chofer que está operando bajo las disposiciones aplicables al radio de 100 millas áreas o 150 millas aéreas no-CDL, tal como se define en la parte 383?</b>
Under both provisions, a driver may use time records in lieu of RODS.	Un chofer que opera bajo cualquiera de las dos disposiciones puede utilizar registros de horas de servicio en lugar de registros de estatus de servicio (RODS, por sus siglas en inglés).
C-4. May drivers who work split shifts	<b>C-4. ¿Los choferes que trabajan</b>

<p>take advantage of the short-haul operations provisions found in Part § 395.1(e)?</p>	<p><b>“turnos cortados” pueden beneficiarse de las disposiciones aplicables a las operaciones de corta distancia establecidas en la Parte § 395.1(e)?</b></p>
<p>For property-drivers, the concept of "split shifts" is no longer relevant due to the limitations of the 14-hour rule. The provisions in § 395.1(e) only provide an exception to the RODS requirements. Generally, they do not exempt the driver from any requirements of the HOS rules.</p>	<p>Debido a las limitaciones de la regla de 14 horas, el concepto de “turnos cortados o discontinuos” ya no es relevante para los choferes de autotransporte de mercancías. Las disposiciones contenidas en § 395.1(e) solamente establecen una excepción aplicable a los requisitos de mantenimiento de registros de estatus de servicio (RODS, por sus siglas en inglés) y generalmente no eximen al chofer de ninguno de los demás requerimientos de las reglas de horas de servicio.</p>
<p>100 air-mile radius driver - A driver may go on- and off-duty multiple times during a duty tour, after completing at least 10 hours off duty, but the total of all on- and off-duty time accumulates toward their 12 hours. Once a driver is on duty more than 12 hours they no longer meet the 100 air-mile radius exemption.</p>	<p><u>Chofer que opera en un radio de 100 millas aéreas</u> – Un chofer puede entrar y salir de servicio múltiples veces durante una jornada de servicio después de completar un mínimo de 10 horas fuera de servicio, pero el total de todas las horas en servicio y fuera de servicio es acumulable para el límite de 12 horas. Cuando un chofer está en servicio por más de 12 horas no ya no cumple con las condiciones necesarias para hacer uso de la exención dispuesta para el radio de 100 millas.</p>
<p>Operators of property-carrying commercial motor vehicles not requiring a commercial driver's license - A driver may go on- and off-duty multiple times during a duty tour, but the total of all on- and off-duty time accumulates towards the 14- or 16-hour time limit, whichever is applicable at the time, until the driver has a period of 10 or more consecutive hours off-duty.</p>	<p><u>Operadores de vehículos comerciales de transporte de mercancías que no requieren una CDL</u> - Un chofer puede entrar y salir de servicio múltiples veces durante una jornada de servicio pero el total de todas las horas en servicio y fuera de servicio es acumulable para el límite de 14 ó 16 horas, lo que fuera aplicable en ese momento, hasta tanto el chofer cumpla con un período de 10 horas consecutivas o más fuera de servicio.</p>

<p>Prior Regulatory Guidance (§ 395.1 Question 19) on this subject no longer applies to property-carrying drivers.</p>	<p>La anterior Guía Regulatoria (§ 395.1 Pregunta 19) expedida sobre este tema ya no es aplicable a los choferes de transporte de mercancías.</p>
<p>C-5. How does a driver comply if during a 7-day period the driver operates some days under the 100 air-mile radius exception, some days under the "non-CDL 150 air-mile radius" provision, and some days under neither?</p>	<p><b>C-5. ¿Cómo puede hacer un chofer para cumplir con los requerimientos aplicables si durante un período de 7 días opera algunos días bajo la excepción de 100 millas aéreas, otros días bajo la disposición de “radio de 150 millas no-CDL” y algunos otros días bajo ninguna de las dos?</b></p>
<p>The driver complies with the provisions of the 100 air-mile radius exception or the non-CDL, as defined by Part 383, 150 air-mile radius provision if either of those are applicable for the entire duty period (usually one day). For example, if a driver operates within the 100 air-mile radius for part of the day and then travels outside the radius during the same duty period, the exception would not apply. The driver must remain under the conditions of the exception for the entire duty period. Compliance may vary from one duty period to the next, depending on operating circumstances. A driver operating under the 100 air-mile radius exception for one day and then outside the radius for the second day would only be required to make a RODS for the second day.</p>	<p>El chofer puede cumplir con los requerimientos aplicables a la excepción de radio de 100 millas o radio de 150 millas aéreas no-CDL, tal como se define en la Parte 383, si cualquiera de estas excepciones se aplica al período completo de servicio (usualmente un día). Por ejemplo, si un chofer opera dentro del radio de 100 millas aéreas durante una parte del día y luego conduce fuera de ese radio durante el mismo período de servicio, la excepción no sería aplicable. El chofer debe permanecer bajo las condiciones de la excepción durante la totalidad del período de servicio. Dependiendo de las circunstancias operativas, el cumplimiento de los requerimientos puede variar de un período de servicio al siguiente. Un chofer que opera bajo la excepción de radio de 100 millas aéreas durante un día y después opera fuera de ese radio durante el segundo día solamente deberá completar el registro de estatus de servicio (RODS, por sus siglas en inglés) del segundo día de servicio.</p>
<p><b>100 Air-Mile Radius Provision</b></p>	<p><b><u>Disposición de radio de 100 millas aéreas</u></b></p>

<p>C-6. How would you summarize the 100 air-mile radius HOS provision in § 395.1(e)(1)?</p>	<p><b>C-6. ¿Cómo se resume la disposición de radio de 100 millas aéreas de la Parte § 395.1(e)(1) de la Regla de Horas de Servicio?</b></p>
<p>The 100 air-mile radius exception in Part § 395.1(e)(1) is an <i>option</i> to use time records in lieu of RODS on days when the driver meets the conditions of the exception, which are:  The driver operates within a 100 air-mile ( 115 statute miles) radius of the normal work reporting location, and  The driver returns to the work reporting location and be <i>released from duty</i> within 12 consecutive hours, and  The driver maintains time records as specified in the rule, and  The driver is not covered by the "non-CDL 150 air-mile radius" provision.</p>	<p>La excepción de radio de 100 millas aéreas de la Parte § 395.1(e)(1) es una <i>opción</i> disponible para utilizar registros de horas de servicio en lugar de RODS durante los días en que el chofer cumple con las condiciones de la excepción que son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El chofer opera dentro de un radio de 100 millas aéreas (115 millas terrestres) desde el lugar donde usualmente se presenta a trabajar.</li> <li>• El chofer regresa al lugar donde se presenta a trabajar y es <i>relevado del servicio</i> dentro de las 12 horas consecutivas.</li> <li>• El chofer mantiene registros de horas de servicio tal como se especifica en la regla.</li> <li>• El chofer no está cubierto por la disposición de “radio de 150 millas aéreas no-CDL”.</li> </ul>
<p>C-7. May a "100 air-mile radius" driver utilize the "16-hour duty period" exception in Part § 395.1(o)?</p>	<p><b>C-7. ¿Un chofer que opera bajo la disposición de “radio de 100 millas aéreas” podría hacer uso de la excepción del “período de 16 horas de servicio” establecida en la Parte § 395.1(o)?</b></p>
<p>Yes. A driver normally operating under the 100 air-mile radius exception in § 395.1(e) may also meet the requirements in § 395.1(o) enabling the driver to have one period of 16 hours on-duty each week (or after a 34-hour restart). However, on the day in which the 16-hour exception is utilized, the driver would not meet the 12-hour duty-period requirement of the 100 air-mile radius exception and would therefore be required to make a RODS for that day.</p>	<p>Sí. Un chofer que opera normalmente bajo la excepción de radio de 100 millas aéreas establecida en §395.1(e) también puede cumplir con los requerimientos estipulados en § 395.1(o) que le permite cumplir un período de servicio de 16 horas cada semana (o después de un período de 34 horas fuera de servicio previo al reinicio de actividades). Pero, el día que opere bajo la excepción de 16 horas, el chofer no estaría cumpliendo con el requerimiento de</p>

	la excepción de radio de 100 millas aéreas y por lo tanto deberá completar el registro de estatus de servicio o RODS correspondiente a esa jornada.
<b>Non-CDL 150 Air-Mile Radius Provision</b>	<b><u>Disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL</u></b>
C-8. What drivers are covered by the Non-CDL 150 air-mile radius provision?	<b>C-8. ¿Cuáles son los choferes cubiertos por la disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL?</b>
Operators of property-carrying commercial motor vehicles not requiring a CDL, as defined in Part 383, may be covered by the Non-CDL 150 air-mile radius provision. Note that the applicability depends on the type of vehicle being driven, not whether the operator possesses a CDL.	Los operadores de vehículos comerciales de transporte de mercancías que no requieren una licencia de conducir comercial o CDL, tal como se define en la Parte 383, pueden estar cubiertos por la disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL. Téngase presente que la aplicabilidad de la excepción depende del tipo de vehículo conducido y no del hecho de que el operador posea o no una licencia de conducir comercial.
C-9. How would you summarize the Non-CDL 150 air-mile radius provision in Part § 395.1(e)(2)?	<b>C-9. ¿Cómo se resume la disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL de la Parte § 395.1(e)(2)?</b>
Drivers of non-CDL vehicles (those vehicles not requiring a CDL, as defined in Part 383 to operate) who are operating within a 150 air-mile radius of their normal work reporting location and return to their normal work reporting location at the end of their duty tour are now covered by separate HOS provisions. Drivers meeting these conditions are not eligible for the existing 100 air-mile radius provision in § 395.1(e)(1) or the current 16-hour exception in § 395.1(o), since those conflict with this new Non-CDL 150 air-mile radius provision. These drivers are required to comply with the following: (a) The 11 hours driving, minimum 10 hours off-duty, 14 consecutive hour duty	Los choferes de vehículos no-CDL, (aquellos vehículos que no requieren una CDL para operar, tal como se define en la Parte 383) que están operando dentro de un radio de 150 millas aéreas desde el lugar donde usualmente se presentan a trabajar y que regresan al ese mismo lugar al fin de la jornada de servicio, ahora están cubiertos por otras disposiciones de horas de servicio por separado. Los choferes que cumplan estas condiciones no son elegibles para hacer uso de la excepción de radio de 100 millas aéreas de § 395.1(e)(1) ni la excepción vigente de 16 horas de § 395.1(o) porque dichas excepciones

<p>period, 60/70 hours in 7/8 days, 34-hour restart all apply.</p> <p>(b) On any 2 days of every 7 consecutive days, the driver may extend the 14-hour duty period to 16 hours.</p> <p>(c) There is no requirement that the driver be released from duty at the end of the 14- or 16-hour duty periods . The driver may continue to perform non-driving duties, which would be counted against the 60/70 hour weekly limitation.</p> <p>(d) Time records may be used in lieu of records of duty status.</p>	<p>no son concordantes con la nueva disposición de radio de 150 millas aéreas no-CDL. Estos choferes deben cumplir con lo siguiente:</p> <p>(a) Deben acatar todas las disposiciones aplicables a 11 horas de manejo, período mínimo de 10 horas fuera de servicio; 14 horas consecutivas de servicio; 60/70 horas durante 7/8 días y 34 horas fuera de servicio antes de reiniciar el período de servicio.</p> <p>(b) Durante cualquier período de 2 días de cada período consecutivo de 7 días, los choferes pueden extender el período de servicio de una jornada de 14 horas a 16 horas.</p> <p>(c) Los choferes no están obligados a ser relevados de servicio al terminar los períodos de servicio de 14 ó 16 horas y pueden continuar desempeñando cualquier otra tarea que no sea conducir y dicho período de tiempo será imputado a la limitación semanal de 60/70 horas.</p> <p>(d) Pueden reemplazar el registro de estatus de servicio (RODS, pos sus siglas en inglés) por un registro de horas de servicio.</p>
<p><b>D. 14-HOUR DUTY PERIOD</b></p>	<p><b>D. PERÍODO DE SERVICIO DE 14 HORAS</b></p>
<p>D-1. May a driver be on duty for more than 14 consecutive hours?</p>	<p><b>D-1. ¿Puede un chofer estar en servicio por más de 14 horas consecutivas?</b></p>
<p>Yes. A driver may remain on duty for more than 14 hours; however, the driver of a property-carrying CMV cannot <i>drive</i> after the 14th hour after coming on duty. Also, the additional on-duty time will be counted toward the 60/70-hour on-duty limit.</p>	<p>Sí. Un chofer puede permanecer en servicio por más de 14 horas, sin embargo, el chofer de un vehículo comercial de transporte de mercancías no puede conducir después de la 14<sup>ta</sup> hora tras haber entrado en servicio. Además, el período de servicio adicional será imputado al límite de 60/70 horas de servicio.</p>
<p>D-2. If a carrier allows a driver to log mealtime or similar activities as off-duty</p>	<p><b>D-2. En el caso de que un transportista le permita al chofer</b></p>

<p>time, does that permit a driver to extend the 14-hour duty period?</p>	<p><b>registrar el tiempo de descanso para comer o para alguna otra actividad similar como tiempo fuera de servicio, ¿se le podría permitir al chofer que extienda el período de 14 horas de servicio?</b></p>
<p>No. Off-duty breaks during the day do not extend the workday to permit a driver to drive after the 14th consecutive hour on duty. However, time logged as off duty is <i>not</i> counted in calculating a driver's 60/70-hour on-duty limit.</p>	<p>No. El tiempo de los recesos fuera de servicio que se toma el chofer durante el día no extiende la jornada de trabajo y por o tanto no lo autoriza para conducir después de la 14<sup>ta</sup> hora de servicio. Pero, el tiempo registrado como fuera de servicio <i>no</i> se imputa al cálculo de la limitación de 60/70 horas de servicio.</p>
<p><b>E. 16-HOUR EXCEPTION</b></p>	<p><b>E. EXCEPCIÓN DE 16 HORAS</b></p>
<p>E-1. What is a "duty tour" as the term is used in Part § 395.1(o)?</p>	<p><b>E-1. ¿Qué es un “turno de servicio” de acuerdo al término utilizado en la Parte § 395.1(o) (duty tour, en inglés)?</b></p>
<p>The 16-hour exemption in § 395.1(o) is designed for one-day "duty tours." The duty tour is the interval between the time a driver comes on-duty and is released from duty on a daily basis. This period begins and ends at the driver's normal work reporting location and may only be used following 10 or more consecutive hours off-duty, 10 or more consecutive hours in the sleeper berth, or a combination of 10 or more consecutive hours off-duty and sleeper berth time.</p>	<p>La excepción de 16 horas establecida en § 395.1(o) está diseñada para “turnos de servicio” de un día. El turno de servicio es el intervalo de tiempo que transcurre entre la hora a la cual entra en servicio el chofer y la hora a la que es relevado de servicio diariamente. Este período comienza y termina en el lugar donde el chofer se presenta habitualmente a trabajar. Los choferes pueden cumplir el turno de servicio únicamente después de haber pasado 10 horas consecutivas o más fuera de servicio, 10 horas consecutivas o más de permanencia en la cabina para dormir o una combinación de 10 horas consecutivas o más fuera de servicio o de permanencia en la cabina para dormir.</p>
<p>E-2. If a driver is "on duty, not driving" during the 15th and 16th hour of his duty tour and does not drive after that, has he used the 16-hour exception in § 395.1(o)?</p>	<p><b>E-2. Si un chofer está “de servicio, pero sin conducir” durante la hora 15<sup>ta</sup> y 16<sup>ta</sup> de su turno de servicio y después de ese momento no conduce, ¿se considera que ha hecho uso de la excepción de 16</b></p>

<p>No. Example: If a driver was on duty 16 hours on Wednesday, but didn't drive after being on duty 14 hours, could the driver use the 16 hour extension on Friday and be allowed to drive after the 14th hour as long as all other conditions and regulations (11-, 16-, and 60/70-hour rules) were met?</p>	<p><b>horas establecida en § 395.1(o)?</b></p> <p>No. Ejemplo: Si un chofer estuvo en servicio durante 16 horas el miércoles, pero no condujo después de haber estado en servicio durante 14 horas, ¿podría el chofer utilizar la extensión de 16 horas el viernes y se le podría permitir que conduzca después de la 14<sup>ta</sup> hora si cumple con todas las demás condiciones y regulaciones (reglas de 11-, 16-, y 60/70- horas)?</p>
<p>In this scenario, the driver may choose to use the 16-hour extension on Friday as long as the driver meets all of the requirements for the 16-hour exception outlined in Part § 395.1(o) and also remains in compliance with Part § 395.3(a)(1) and Part § 395.3(b). Although the 16 hours on-duty on Wednesday will count toward the driver's 60/70 calculations, the driver has not utilized the 16-hour exception unless the driver has actually driven after the 14 th hour.</p>	<p>En esta situación, el chofer puede optar entre hacer uso de la extensión de 16 horas el día viernes con la condición de que cumpla con todos los requerimientos para la excepción de 16 horas señaladas en la Parte § 395.1(o) y que también cumpla con lo dispuesto en las Partes § 395.3(a)(1) y § 395.3(b). Aunque las 16 horas de servicio del miércoles serán imputadas a los cálculos de la limitación de 60/70 horas, se considera que el chofer no ha utilizado la excepción de 16 horas a menos que efectivamente haya estado conduciendo después de la 14<sup>ta</sup> hora.</p>
<p>E-3. May a driver having more than one work reporting location use the § 395.1(o), 16-hour exception?</p>	<p><b>E-3. ¿Puede utilizar la excepción establecida en § 395.1(o) un chofer que se presenta a trabajar en más de un lugar?</b></p>
<p>As stated in § 395.1(o) and current § 395.1 Interpretation Question 15, a driver having more than one work reporting location could use the § 395.1(o) 16-hour exception; however, its availability would be limited by the requirement of § 395.1(o)(1) that the "carrier released the driver from duty at that location for the previous five duty tours the driver has worked..." A driver alternating between two normal work locations on a weekly basis would not be able to utilize the exception unless he worked six days per</p>	<p>Tal como se estipula en § 395.1(o) y en la pregunta de interpretación 15 vigente de § 395.1, un chofer que se presente a trabajar en más de un lugar puede utilizar la excepción de 16 horas estipulada en § 395.1(o). Pero en este caso su disponibilidad estaría limitada por el requerimiento de § 395.1(o)(1) que establece que "el transportista relevó de servicio al chofer en ese lugar por los cinco turnos de servicio trabajados previamente por el chofer...". Un</p>



<p>week, and then the exception could only be used on the sixth day.</p>	<p>chofer que usualmente alterna entre dos lugares de trabajo por semana, no podrá utilizar la excepción a menos que haya trabajado seis días por semana y en este caso la excepción solamente podría utilizarse durante el sexto día.</p>
<p>E-4. May a driver utilize the adverse driving rule, which extends the driving time by two additional hours, in conjunction with the 16-hour exception?</p>	<p><b>E-4. ¿Un chofer puede utilizar la regla de manejo en condiciones adversas, la cual extiende el tiempo de manejo por dos horas adicionales, en conjunción con la excepción de 16 horas?</b></p>
<p>No. A driver may not use the exception for adverse driving conditions while also using the 16-hour exception for property-carrying drivers. Section 395.1(b)(1)(ii) of the adverse driving conditions exception specifically states that a property-carrying driver may not drive or be permitted to drive after he/she has been on-duty after the end of the 14 th hour after coming on-duty following 10 consecutive hours off-duty.</p>	<p>No. Un chofer que está utilizando la excepción de 16 horas para choferes de transporte de mercancías no puede usar la excepción aplicable a manejo en condiciones adversas. La Sección 395.1(b)(1)(ii), en la cual se establece la excepción de manejo en condiciones adversas, estipula específicamente que un chofer de transporte de mercancías no puede conducir ni se le puede permitir que conduzca después de haber estado en servicio después de cumplida la 14<sup>ta</sup> hora tras haber entrado en servicio después de haber estado fuera de servicio por 10 horas consecutivas.</p>
<p>E-5. When the "16 hour exception" is used, may sleeper berth periods or extended off-duty periods be included in the "duty tour?" How does this affect team drivers?</p>	<p><b>E-5. ¿Se pueden incluir en el "turno de servicio" los períodos de descanso en la cabina para dormir o los períodos fuera de servicio extendidos cuando se usa la "excepción de 16 horas"? ¿De qué manera afecta este hecho a los choferes que trabajan en equipo/copilotos?</b></p>
<p>The § 395.1(o) exception for property-carrying drivers is for drivers who return to the normal work reporting location and are released from duty at the end of each of the previous 5 duty tours. The use of 10 consecutive hours off duty or the equivalent (sleeper berth, off duty, or any</p>	<p>La excepción para choferes de transporte de mercancías de § 395.1(o) es aplicable a los choferes que regresan a su lugar habitual de trabajo y que son relevados de servicio al final de cada uno de los 5 turnos de servicio previos. La</p>

allowable combination thereof) before returning to the work reporting location would interrupt the duty tour, and the driver would not be eligible to use the 16-hour exception that day or again until after 5 or more duty tours when the driver did return to the work reporting location.	utilización de las 10 horas consecutivas fuera de servicio o su equivalente (cabina para dormir, fuera de servicio o cualquiera combinación permitida de ambas) transcurridas antes de regresar al lugar de trabajo interrumpiría el turno de servicio, y en este caso el chofer no podría utilizar la excepción de 16 horas ese mismo día o hasta tanto haya cumplido 5 o más turnos de servicio tras haber regresado al lugar en el que se presenta a trabajar habitualmente.
<b>F. 34-HOUR RESTART</b>	<b>F. PERÍODO FUERA DE SERVICIO DE 34 HORAS PREVIO AL REINICIO DE LAS ACTIVIDADES</b>
F-1. Does any period of 34 consecutive hours off-duty automatically restart the calculation of the 60/70-hour on-duty period?	<b>F-1. ¿Un período de 34 horas consecutivas fuera de servicio reinicia automáticamente el cálculo del período de servicio de 60/70 horas?</b>
Yes. Any period of 34 consecutive hours off-duty will restart the 60/70 hour calculation.	Sí. Cualquier período de 34 horas consecutivas fuera de servicio reiniciará el cálculo de 60/70 horas.
F-2. If a driver works at another job, unrelated to trucking, during his 34-hour off-duty restart period, and then begins a duty shift for the trucking company, does the 34-hour restart provision apply?	<b>F-2. ¿Si durante su período fuera de servicio de 34 horas el chofer trabaja en otro empleo que no está relacionado a la conducción de camiones y luego comienza un turno de servicio para la compañía de camiones, se aplica la disposición de período de 34 horas fuera de servicio previo al reinicio de las actividades?</b>
No. Performing compensated work for a person not a motor carrier is considered on-duty time, which would interrupt the 34-hour period.	No. Las tareas remuneradas realizadas para otra persona que no está relacionada con el autotransporte se consideran horas de servicio, lo cual interrumpiría el período de 34 horas fuera de servicio.
F-3. If a driver is on-call, but has not been called for 34 hours, may those 34 hours be counted as a 34-hour restart?	<b>F-3. Si un chofer está de guardia pero no ha sido convocado a trabajar durante 34 horas, ¿ese período puede ser contabilizado</b>

	<b>como un período de 34 horas fuera de servicio previo al reinicio de actividades?</b>
Yes, provided the carrier has not required the driver to report for work until after the 34-hour period has ended.	Sí, con la condición de que el transportista no le haya requerido al chofer que se presente al trabajo hasta que se haya cumplido el período de 34 horas.
F-4. If a driver takes the 34-hour restart in Canada or Mexico just before entering the U.S., will it be recognized as such in the U.S.?	<b>F-4. Si un chofer toma el período fuera de servicio de 34 horas en Canadá justo antes de ingresar a EE.UU., ¿ese período será reconocido como tal en EE.UU.?</b>
Yes. Duty status changes and periods occurring in Canada or Mexico before entering the U.S. are included in HOS calculations while in the U.S.	Sí. Los cambios del estatus de servicio y los períodos transcurridos en Canadá o México antes de ingresar a EE.UU. están incluidos en los cálculos de horas de servicio mientras que los choferes se encuentran en EE.UU.
F-5. How should the "recap" section of the RODS page be completed when using a 34-hour restart to begin a new 60/70 hour period?	<b>F-5 ¿Cómo debe completarse la sección de "resumen" o "arqueo" de la página del registro de estatus de servicio o RODS cuando se hace uso del período de 34 horas fuera de servicio para comenzar un nuevo período de 60/70 horas?</b>
The RODS pages printed by most commercial firms include a "recap" on each page for drivers to calculate compliance with the 60/70 hour limits and show "time remaining" within those limits. This "recap," however, is not required or addressed by the FMCSRs. Therefore, the "recap" may be completed in any manner desired.	Las páginas de los RODS impresos por la mayoría de las firmas comerciales incluyen una sección para anotar el "resumen" o "arqueo" en cada página para que los choferes puedan calcular el acatamiento de los límites de 60/70 horas y en esa sección se indica el "tiempo restante" que queda dentro de esos límites. Sin embargo, la inclusión de esta sección "resumen" no es obligatoria y no está tratada en las FMCSRs. Por lo tanto, la sección "resumen" puede completarse de la manera que se desee.
<b>G. SLEEPER BERTHS</b>	<b>G. CABINAS PARA DORMIR</b>
G-1. May a driver spend part of his or her 34-hours of consecutive off-duty time in a sleeper berth?	<b>G-1. ¿Puede un chofer pasar una parte de su período fuera de servicio de 34 horas consecutivas</b>

	<b>en una cabina para dormir?</b>
Yes, provided the 34-hour period is consecutive and not broken by on-duty or driving activities.	Sí, con la condición de que el período de 34 horas sea consecutivo y no sea interrumpido por actividades de servicio o conducción.
G-2. If a team driver goes directly from 10 consecutive hours off-duty to the sleeper berth at the start of his duty period, can the sleeper-berth period be excluded from calculation of the 14-hour limit?	<b>G-2. ¿Si un chofer que trabaja en equipo o un copiloto pasa a la cabina para dormir directamente luego de permanecer 10 horas consecutivas fuera de servicio, se puede excluir el período que pase en la cabina para dormir del cálculo del límite de 14 horas?</b>
Yes. It would be a "...combination of consecutive sleeper-berth and off-duty time amounting to at least 10 hours" per § 395.1(g)(1). The driver would not be permitted to perform any duties, such as pre-trip inspections, prior to using the sleeper berth.	Sí. De acuerdo a lo establecido en § 395.1(g)(1) esto sería considerado una "...combinación de tiempo de permanencia en la cabina para dormir y período fuera de servicio de un mínimo de 10 horas". En este caso, al chofer no se le permitirá realizar ninguna tarea antes de usar la cabina para dormir, como por ejemplo efectuar las inspecciones previas al viaje.
G-3. How does a driver who is utilizing the sleeper berth provision calculate his or her compliance with the 14-hour rule?	<b>G-3. ¿De qué manera puede calcular el cumplimiento de la regla de 14 horas un chofer que está haciendo uso de la disposición de cabina para dormir?</b>
A sleeper-berth period of at least 8 consecutive hours is excluded from calculation of the 14-hour limitation. All other sleeper berth periods are included in the 14-hour calculation (unless part of a sleeper-berth/off-duty combination of 10 or more consecutive hours).	Un período en la cabina para dormir de por lo menos 8 horas consecutivas está excluido del cálculo de la limitación de 14 horas. Todos los demás períodos de permanencia en la cabina para dormir están incluidos en el cálculo de las 14 horas (excepto que exista una combinación que sea parte de cabina para dormir/fuera de servicio de 10 o más horas consecutivas).
<b>H. OILFIELD OPERATIONS</b>	<b>H. OPERACIONES EN YACIMIENTOS DE PETRÓLEO</b>
H-1. Are drivers of vehicles that are specially constructed to service oil wells required to log waiting time as on-duty	<b>H-1. De acuerdo a lo establecido en la nueva regla, ¿los choferes de vehículos construidos</b>

time under the new rule?	<b>específicamente para operar en pozos de petróleo deben registrar el tiempo de espera como periodo de servicio?</b>
No. The new rule retains the current exception in § 395.1(d)(2), which provides that drivers of vehicles that are specially constructed to service oil wells are not required to log time waiting at a natural gas or oil well site as "on-duty not driving" time. This specific group of drivers is allowed to extend, by the amount of their waiting time, the 14-hour period after coming on-duty during which driving is allowed.	No. La nueva regla retiene la excepción vigente de § 395.1(d)(2), la cual dispone que los choferes de los vehículos que están especialmente contruidos para cumplir servicio en pozos de petróleo no están obligados a registrar el tiempo de espera que pasen <u>en la localización de los pozos de petróleo o de gas natural</u> como horas "de servicio pero sin conducir". A este grupo específico de choferes se le permite extender el período de 14 horas por la cantidad de tiempo de espera transcurrido después de entrar en servicio y durante dicho período de extensión tienen permitido conducir.
H-2. Is off-duty time at a yard for oil-field equipment excluded from the 14-hour calculation?	<b>H-2. ¿Está excluido del cálculo de 14 horas el período de tiempo fuera de servicio transcurrido en un depósito o terreno destinado al equipamiento utilizado en los yacimientos de petróleo?</b>
No. Off-duty time at a yard for oil-field equipment is counted toward the calculation of the 14-hour rule. Only waiting time at a natural gas or oil well site may be excluded from on-duty time.	No. El período de tiempo fuera de servicio transcurrido en un depósito o terreno destinado al equipamiento utilizado en los yacimientos de petróleo se imputa al cálculo de la regla de 14 horas. Solamente el tiempo de espera transcurrido en la <u>localización de un pozo de gas natural o de petróleo</u> puede ser excluido del tiempo de servicio.
H-3. May "oilfield" drivers take advantage of the 16-hour exception provided for property-carrying drivers under § 395.1(o)?	<b>H-3. ¿Los choferes que operan en yacimientos de petróleo pueden beneficiarse de la excepción de 16 horas dispuesta para los choferes de transporte de mercancías en § 395.1(o)?</b>
No. The exception in § 395.1(o) is only available to drivers who otherwise strictly observe the 14-hour limit. Since §	No. La excepción dispuesta en § 395.1(o) solamente puede aplicarse a aquellos choferes que cumplan

<p>395.1(d)(2) allows drivers of commercial motor vehicles specially constructed to service oil wells to exclude waiting time at a natural gas or oil well site from on-duty time, these drivers do not strictly observe the 14-hour limit on a daily basis. An oilfield driver may choose to use the exception provided in either § 395.1(d)(2) or § 395.1(o), but not both.</p>	<p>estrictamente con el límite de 14 horas. Debido a que lo dispuesto en 395.1(d)(2) permite que los choferes de vehículos comerciales construidos especialmente para cumplir servicio en pozos de petróleo puedan excluir de su tiempo de servicio las horas de tiempo de espera que transcurren en los pozos de gas natural o de petróleo, estos choferes no observan estrictamente el límite de 14 horas diarias. Un chofer que opera en yacimientos de petróleo puede optar por utilizar la excepción dispuesta en § 395.1(d)(2) o la excepción de § 395.1(o), pero no ambas excepciones a la vez.</p>
<p>H-4. Mechanics are often dispatched with oilfield service crews. Some of the mechanic's service vehicles meet the definition of a CMV. Can these mechanics use the oilfield operations exceptions found in § 395.1(d)?</p>	<p><b>H-4. A menudo, junto con la cuadrilla de trabajadores que cumplen servicio en los pozos de petróleo también se envían mecánicos. Algunos de los vehículos de servicio mecánico cumplen con la definición de vehículo comercial (CMV). ¿Estos mecánicos pueden hacer uso de las excepciones dispuestas para las operaciones de yacimientos de petróleo establecidas en § 395.1(d)?</b></p>
<p>Based on the language of § 395.1(d)(1), dedicated oilfield mechanics operating CMVs are able to take advantage of the 24-hour restart provision since they are servicing the vehicles/equipment associated with field operations. However, the mechanics may not take advantage of the provisions of § 395.1(d)(2) to exclude waiting time at a natural gas or oil well site from on-duty time because the vehicle being operated is not specially constructed to service oil wells.</p>	<p>Según el lenguaje utilizado en § 395.1(d)(1), los mecánicos que cumplen servicio en yacimientos de petróleo que operan vehículos comerciales pueden beneficiarse de la disposición de 24 horas fuera de servicio antes de reiniciar las actividades debido a que están brindando servicio a los vehículos/equipamiento relacionados a las operaciones del yacimiento de petróleo. Pero, los mecánicos no pueden beneficiarse de lo dispuesto en § 395.1(d)(2) para excluir de sus horas de servicio el tiempo de espera transcurrido en un pozo de gas</p>

	natural o de petróleo porque sus vehículos no están especialmente contruidos para operar en yacimientos de petróleo.
I. DRIVER-SALESPERSONS	<b>I. CHOFERES VIAJANTES DE COMERCIO O REPARTIDORES</b>
I-1. What HOS exceptions are available to "driver-salespersons"?	<b>I-1. ¿Cuáles son las excepciones de horas de servicio disponibles para los “choferes viajantes de comercio o repartidores”?</b>
Under § 395.1(c), a driver meeting the "driver-salesperson" definition in § 395.2 (private carrier, solely delivering and selling goods or services, 100 air-mile radius, no more than 50% of on-duty time is driving) does not have to comply with the 60/70-hour limitation if the driver does not exceed 40 hours driving in any 7-consecutive-day period.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bajo lo estipulado en § 395.1(c), un chofer comprendido en la definición de “chofer viajante de comercio” o “repartidor” (driver-salesperson, en inglés) que figura en § 395.2 (transportista privado que únicamente entrega y vende mercancías o servicios, radio de 100 millas aéreas, que no exceda el 50% del tiempo de servicio conduciendo) no tiene que cumplir con la limitación de 60/70 horas con la condición de que el chofer no exceda un período de 40 horas de manejo en cualquier periodo de 7 días consecutivos.</li> </ul>
A property-carrying driver-salesperson may use the "no RODS" provision of § 395.1(e)(1) if the driver-salesperson meets the requirements of operating within a 100-air-mile radius and has at least 10 consecutive hours off-duty separating each 12 hours on-duty. Although a driver-salesperson is not required to return to the work reporting location to be released from work within 12 hours, the driver may not drive after the 14 th hour after coming on duty. Driver-salespersons using the 100-air-mile radius exception must complete a RODS on days in which they exceed 12 hours on duty.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un chofer viajante de comercio o repartidor que transporta mercancías puede utilizar la excepción estipulada en § 395.1(e) “sin obligación de completar un registro de estatus de servicio o RODS” en las siguientes situaciones: (1) si el chofer viajante de comercio o repartidor cumple con los requerimientos establecidos para operar dentro de un radio de 100 millas aéreas y lleva por lo menos 10 horas consecutivas fuera de servicio intercaladas entre dos periodos en servicio de 12 horas cada uno. Aunque para ser relevado de servicio un chofer viajante de comercio o repartidor no está obligado a regresar a su</li> </ul>

	<p>lugar de trabajo dentro de las 12 horas, el chofer no puede conducir después de la 14<sup>ta</sup> hora después de haber entrado en servicio. Los choferes viajantes de comercio o repartidores que usan la excepción de radio de 100 millas aéreas deben completar un registro de estatus de servicio o RODS en aquellos días en que excedan las 12 horas de servicio.</p>
<p>A driver-salesperson may be eligible to use the 16-hour exception of § 395.1(o) if the driver meets all of the requirements of that section. A property-carrying driver-salesperson may use the 150-mile exemption, if applicable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un chofer viajante de comercio o repartidor puede ser elegible para hacer uso de la excepción establecida en § 395.1(o) si cumple con todos los requisitos de dicha sección.</li> <li>• En el caso de que fuera aplicable, un chofer viajante de comercio o repartidor que transporta mercancías puede usar la exención de 150 millas.</li> </ul>
<b>J. OTHER EXEMPTIONS</b>	<b>J. OTRAS EXENCIONES</b>
J-1. Are there other hours-of-service exemptions not included in this regulation?	<b>J-1. ¿Existen otras exenciones para las horas de servicio que no están incluidas en esta regulación?</b>
Yes. The Motor Carrier Safety Act of 2005 (Part IV of SAFETEA-LU) includes several exemptions to the hours-of-service for specific industries. Although not included in this regulation, these exemptions are in effect.	Sí. La Parte IV de SAFETEA-LU de la Ley de Seguridad de Autotransportes (Motor Carrier Safety Act) del año 2005 incluye varias exenciones de horas de servicio aplicables a industrias específicas. Dichas exenciones están vigentes aún cuando no estén incluidas en la presente regulación.