

Administración de Seguridad y Salud Ocupacional

29 CFR Partes 1910 y 1917

[Docket No. S-506 B]

Servicio de Ruedas de Aro Sencillo y Multipiezas en Terminales Marítimos

Agencia: Administración de Seguridad y Salud Ocupacional, Departamento del Trabajo.

Acción: Regla final.

Sumario: La Administración de Seguridad y Salud Ocupacional está enmendando sus reglas para el servicio de ruedas de aro en terminales marítimos para incluir medidas seguras a tomarse para el el servicio de ruedas de aro sencillas y multipiezas. Antes de esta acción reglamentaria, sólo el servicio de las ruedas de aro multipiezas estaba tratado en las reglas de OSHA para terminales marítimos (29 CFR 1917.44(o)). Con este aviso, OSHA adopta por referencias las Normas de la Industria General (29 CFR 1910.177), que son específicas al servicio de las ruedas de aro sencillo y multipiezas para aplicación dentro del ambiente de los terminales marítimos.

Fecha de vigencia: Esta regla deberá entrar en vigor el 26 de octubre de 1987.

Para más información, comuníquese con: Mr. James F. Foster, U.S. Department of Labor, Occupational Safety and Health Administration, Room N-3637, 200 Constitution Avenue, NW., Washington, DC 20210, (202) 523-8148.

Información suplementaria:

I. Trasfondo

El 3 de febrero de 1984, OSHA emitió una Norma de Industria General sobre el servicio de ruedas de aro sencillo y multipiezas (49 FR 4338). Esa acción enmendó § 1910.177 haciendo revisiones menores a las disposiciones para ruedas de aro multipiezas y añadiendo disposiciones para el servicio de ruedas de aro sencillo a las disposiciones existentes para ruedas de aro multipiezas.

La Norma de Terminales Marítimos, 29 CFR Parte 1917, según publicada en 1983 (48 FR30886), también incluyó la cubierta para el servicio de ruedas de aro multipiezas (§ 1917.44(o)). Sin embargo, desde la revisión de 1984 de la Norma de Industria General ocurrida subsiguientemente a la emisión de la regla final para terminales marítimos, la cubierta de las ruedas de aro sencillo no estaba incluida dentro del marco de la Parte 1917. Esta regla final cierra la brecha existente en la cubierta.

Núm. 3649
Fecha: 18 Noviembre 89 9:18 am
Aprobado: Norma Rios
Por: Regina Rios
Secretario Auxiliar de Servicios

La intención de OSHA de cerrar esa brecha reglamentaria fue reforzada por la National Maritime Safety Association (NMSA), y la International Longshoremen's Association and Warehousemen's Union (ILWU). La Agencia subsiguientemente emitió su regla propuesta el 26 de agosto de 1986 (51 FR 30230).

II. Comentarios recibidos sobre la propuesta

En total, cinco organizaciones sometieron respuestas a la propuesta de OSHA. Las cinco estuvieron substancialmente de acuerdo con la notificación del **Federal Register**. El primer comentarista (Ex. 143-1), fue R.F. Harold & Associates, una firma con experiencia substancial como consultores para muchos fabricantes de ruedas de aro y llantas en lo concerniente a diseño, producción y pruebas de productos, así como análisis de fallas. Ellos declararon:

Debido a que los aros sencillos y multipiezas en el ambiente marítimo son idénticos a los usados en los camiones industriales y comerciales, el servicio inapropiado puede presentar el mismo potencial para lesión personal que en las áreas ahora cubiertas por la reglamentación de OSHA. Así, apoyamos esta posición y favorecemos la inclusión de todas las facilidades marítimas en la norma de ruedas de aro.

El próximo comentarista (Ex. 143-2), fue Eagle Pacific Insurance Co., una aseguradora de operadores de terminales marítimos. Citando una variedad de razones por las cuales OSHA debiera moverse para cubrir el servicio de las ruedas de aro sencillo en los terminales marítimos, incluyendo experiencia personal con una cantidad de lesiones asociadas con tal servicio, Eagle Pacific concluyó diciendo:

Eagle Pacific apoya los cambios propuestos y creemos que tendrían un efecto beneficioso sobre las lesiones de los terminales marítimos causadas por incidentes de cambios de llantas.

El próximo comentarista (Ex. 143-3), fue la American Trucking Association. Discutiendo la necesidad de uniformidad de reglamentación, declararon:

ATA participó en el desarrollo las Normas de la Industria General para el servicio de llantas en aros sencillos y multipiezas halladas en el 29 CFR 1910.177. Apoyamos estas reglas y requerimos que sean referencias sin cambios en el 29 CFR 1917, donde aplicarán al trabajo hecho en terminales marítimos. Es imperativo que no se haga cambios a las Normas de la Industria General donde haya sido referenciado en las normas de Terminales Marítimos, para mantener la integridad y calidad y evitar la confusión de parte de los trabajadores que se transfieran desde o al ambiente de Terminales Marítimos.

El cuarto comentarista (Ex. 143-4), fue la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional del estado de California, cuyos comentarios meramente indicaron que la propuesta de OSHA federal no presentaría dificultad programática a su propia operación.

El último comentarista (Ex. 143-5), fue la International Longshoremen's Union (ILWU), uno de los dos peticionarios que exhortaron a OSHA a tomar la iniciativa. La ILWU apoyó el enfoque reglamentario de OSHA, diciendo:

La International Longshoremen's and Warehousemen's Union apoya completamente la revisión propuesta de la Norma de Terminales Marítimos, 29 CFR Parte 1917, para incluir las reglas que discuten el servicio de ruedas de aro sencillo. Esta propuesta es necesaria debido a los riesgos de las ruedas de aro sencillo y el reciente y proyectado aumento en el uso de tales ruedas en los terminales marítimos.

Además, ILWU pidió que esas mismas reglas sean extendidas para aplicar a las operaciones a bordo de navíos, así como las de a bordo. Sin embargo, no proveyeron datos para apoyar tal extensión, ni hay evidencia en el expediente en relación a si existen riesgos similares a bordo de los navíos. OSHA tiene poca información sobre el servicio de ruedas de aro a bordo de navíos. Más aún, aunque es verdad que bajo circunstancias especiales pudiera posiblemente ocurrir a bordo de algunos navíos, también es verdad que tales operaciones están categorizadas como operaciones marítimas y como tales están bajo el alcance 29 CFR Parte 1918. OSHA está en la actualidad desarrollando revisiones propuestas de sus reglamentaciones de seguridad y salud para operaciones marítimas en la Parte 1918. OSHA considerará la recomendación de ILWU dentro del contexto de esa reglamentación separada.

III. Efecto de la Regla Final

Esta reglamentación enmienda la Parte 1917 eliminando los requisitos de las ruedas de aro multipieza en § 1917.44(o). En su lugar, OSHA está colocando una referencia a la Norma de Industria General para el servicio de ruedas de aro multipieza y de aro sencillo, § 1910.177. Como resultado de esa referencia, § 1910.177 se hace aplicable a los terminales marítimos y se requerirá a los patronos de los terminales marítimos cumplir con las disposiciones de esa sección de la misma manera que cualquier otra norma de la Parte 1917.

Como parte de esta regla final, también se inserta una referencia a § 1910.177 al § 1917.1 y § 1910.16. Cada una de estas secciones contiene una lista de esas disposiciones de la Parte 1910 que tengan aplicación en terminales marítimos. Además, esta regla final enmienda el párrafo (a)(2) del § 1910.177, que previamente indicaba que la Norma de la Industria General no aplica a cualesquiera empleos marítimos cubiertos por las Partes 1915-1919, para reflejar que los terminales marítimos cubiertos por la Parte 1917 están ahora cubiertos por § 1910.177.

IV. Avalúo de Impacto Reglamentario y Análisis de Impacto Reglamentario para el Servicio de Ruedas de Aro Sencillo y Aros Multipiezas en los Terminales Marítimos

De acuerdo con la Executive Order No. 12291 (46 FR 13193, February 17, 1981), OSHA ha avaluado el impacto económico potencial de esta norma. Basado sobre los criterios de la Orden Ejecutiva, OSHA ha determinado que esta regla final no es una acción "mayor". Por lo tanto, no

requiere un avalúo de impacto reglamentario.

La determinación de OSHA de que las enmiendas no tendrán un impacto reglamentario está basada principalmente sobre cuatro estudios. El primer estudio fue un informe de junio de 1978 por Centaur Management Consultants, Inc. para OSHA, titulado "Economic Impact Statement/ Assesment for Multi/Piece Rim Assemblies" [Docket S-005, Ex. 2-33]. El segundo estudio fue uno de marzo de 1981 por el Dr. Roger L. Mc Carthy y el Sr. James Finnegan de Failure Analysis Associates [NWRA], titulado "Servicio de Ruedas de Vehículos Grandes: Reduciendo el riesgo a través de la implantación de una norma de OSHA que rija los aros multipiezas y sencillos" [Docket S-010, Ex. 31]. El tercer estudio fue un estudio de marzo de 1981 preparado para NWRA por el Dr. Thomas Gale Moore de Hoover Institute, titulado "Una evaluación económica de la Norma Propuesta de Aros sencillos de OSHA" [Docket S-010, Ex. 4]. El cuarto estudio fue un informe de agosto de 1983 por la Office of Regulatory Analysis de OSHA, titulado: "Impacto reglamentario y avalúo de flexibilidad reglamentaria de la Norma Final sobre el Servicio a Ruedas de Aro sencillo" [Docket S-010, Ex. 11]. Estos cuatro estudios demuestran que la norma de servicio de ruedas sencillas es tecnológicamente factible en la industria general. Esta enmienda a la Norma de Terminales Marítimos cubre exactamente la misma actividad que está cubierta por la norma de servicio a ruedas de aro sencillo. Ya que no parece haber diferencia significativa alguna en las circunstancias bajo a las cuales se de servicio a las ruedas de aro sencillo en los terminales marítimos, según comparado a la industria general. OSHA ha concluido que estas enmiendas también serían tecnológicamente factibles en los terminales marítimos.

En la actualidad, la mayoría, si no todos los terminales marítimos que dan servicio a las ruedas de aro sencillo también dan servicio a las ruedas de aro multipiezas. Como resultado, OSHA ha concluido que la promulgación de una norma de ruedas de aro sencillo no resultará en costos capitales adicionales debido a que el equipo requerido en la actualidad para cumplir con las disposiciones de servicio de ruedas de aro multipiezas también cumplirá con los requisitos de equipo para servicio de ruedas de aro sencillo.

Basado sobre NWRA Reports, OSHA ha determinado que el número de ruedas de aro de vehículo grande a que se da servicio en los terminales marítimos permanecerá constante durante los próximos 10 años. Sin embargo, el porcentaje de ruedas de aro sencillo de todas las ruedas de aro de vehículo grande se espera que aumente de alrededor de 35 % en 1987 a alrededor de la mitad para 1990. Este aumento es debido grandemente a la mayor eficiencia de combustible de las llantas sin tubo que requieren, en su mayor parte, el uso de ruedas de aro sencillo. Así, OSHA espera que el número de ruedas de aro multipieza a que se da servicio disminuirá. Ya que el equipo usado actualmente para dar servicio a las ruedas de aro multipiezas puede cambiarse para dar servicio a las ruedas de aro sencillo, no necesita comprarse equipo adicional para cumplir con las disposiciones de servicio a las ruedas de aro sencillo.

No obstante, OSHA espera que habrá algunos costos iniciales y continuados de cumplimiento debido a la disposición que requiere el adiestramiento de seguridad de los empleados y la disposición que requiere que las llantas en las ruedas de aro sencillo sean infladas a una distancia segura del

sencillo en casi todos los accidentes de servicio de rueda de aro sencillo en los terminales marítimos porque la causa y la evitabilidad de los accidentes son las mismas en ambos sectores. OSHA, por lo tanto, concluye que esta norma probablemente reducirá el número de muertes e incapacidades de trabajadores, proveerá beneficios netos a la sociedad y no tendrá efectos adversos sobre los terminales marítimos.

Certificación de Flexibilidad Reglamentaria.

De acuerdo con la Regulatory Flexibility Act of 1980 (Pub. L. 96-353, (5 U.S.C. 601 et seq.)). OSHA ha avaluado el impacto económico potencial de esta norma sobre pequeñas entidades y ha examinado algunas de las alternativas a ello. Basado sobre este avalúo, OSHA certifica que la norma no tendrá un impacto económico significativo sobre las pequeñas entidades.

Las únicas disposiciones que pueden imponer costos de cumplimiento son aquellas que requieren que las llantas sean infladas a distancia del empleado. El hecho de que las firmas deban adiestrar a los nuevos empleados al tiempo en que son reclutados evita que se adiestre a muchos empleados al mismo tiempo. Consecuentemente, los grandes patronos los grandes patronos no recavarán economías significativas del adiestramiento y estos costos serán grandemente proporcionales al número de empleados del tiempo necesario para dar servicio a cada rueda de aro sencillo, debido a que el empleado debe alejarse de la yanta para inflarla, es independiente del número de tales ruedas de aro servidas. Ya que los pequeños terminales darían servicio a menos ruedas de aro que los terminales marítimos mayores, OSHA cree que estos costos mínimos de cumplimiento no afectarán significativamente ni crearán desventajas competitivas para las pequeñas entidades.

V. Avalúo de Impacto Ambiental-Hallazgo de Impacto No Significativo

Esta regla y sus alternativas principales han sido revisadas de acuerdo con los requisitos de la National Environmental Policy Act (NEPA) de 1969 (42 U.S.C. 4321, et. seq.), las Guidelines of the Council on Environmental Quality (CEQ) (40 CFR Part 1500), y el Department of Labor's NEPA Procedures (29 CFR Part 11). Como resultado de esta revisión, el Secretario Auxiliar para OSHA ha determinado que esta regla no tendrá impacto ambiental significativo.

La enmienda al 29 CFR Partes 1910 y 1917 para el servicio de ruedas de aro multipiezas y de aro sencillo, cubre las mismas actividades que la norma de la industria general. En otras palabras, la reducción de accidentes y lesiones ha de alcanzarse por medio de prácticas de trabajo y procedimientos, el uso y manejo apropiado de equipo y adiestramiento. Tales procedimientos no impactan sobre la calidad del aire, agua o suelo, ni sobre la vida vegetal ni animal; o sobre el uso del suelo u otros aspectos del ambiente. Estas revisiones orientadas al cumplimiento están por lo tanto categorizadas como acciones excluidas, de acuerdo a la subparte B § 11.10 de las reglamentaciones de DOL NEPA.

empleado. En el preámbulo a la regla de la industria general sobre el servicio de ruedas de aro sencillo (40 FR 4338 [Ex. 6]). OSHA ha estimado que el valor presente en dólares de 1981 de los costos de cumplimiento en que incurrirá la industria general durante 1981-1990 sería \$16.47 millones. El costo promedio anual para cada uno de los aproximadamente 102,000 lugares de trabajo fue alrededor de \$16. El mismo costo anual promedio de \$16 se proyecta para cada uno de los aproximadamente 400 terminales marítimos afectados, para un costo total estimado de \$6,400 para toda la industria.

En respuesta a su petición en el **Federal Register** Notice of Proposed Rulemaking, OSHA no recibió información anecdótica o estadística de los comentaristas interesados concerniente a las muertes o lesiones que han ocurrido a los empleados de terminales marítimos que dan servicio a las ruedas de aro sencillo. No obstante, los riesgos físicos asociados con el servicio a las ruedas de aro multipieza son los mismos en la industria general y en los terminales marítimos. Consecuentemente, OSHA ha determinado que el índice de accidentes para llantas servidas sería el mismo en ambos sectores. OSHA ha estimado en su RIA para la norma que rige las ruedas de aro multipiezas en la industria general [Docket S-010, Ex. 11], que hay alrededor de un accidente productor de lesión por cada millón de cambios de llantas de camión. De estos accidentes, entre 15% y 20% resulta en una incapacidad total que evitaría que el empleado lesionado trabajara. El restante 60% a 70% de estos accidentes resulta en lesiones de día de trabajo perdido. Estas lesiones de día de trabajo perdido envuelven un promedio de seis meses de trabajo perdidos (alrededor de 120 días). Por lo tanto, aunque estos accidentes ocurren infrecuentemente, tienden a causar una lesión que es substancialmente más seria que la lesión ocupacional promedio. Así, los métodos incorrectos de dar servicio a las ruedas de aro sencillo se determinó que constituyen un riesgo serio en la industria general.

Similarmente, OSHA ha concluido que tales métodos de servicio producen un riesgo serio a la seguridad en los terminales marítimos. Por ejemplo, si un promedio de sólo dos ruedas de aro sencillo son servidas por día en un terminal marítimo, entonces habría un total de alrededor de 200,000 ruedas de aro sencillo servidas anualmente en los terminales marítimos. Consecuentemente, OSHA anticipa que habrá un promedio de alrededor de dos accidentes de servicio de ruedas de aro sencillo (de los cuales uno pudiera ser una muerte o una incapacidad total), cada 10 años en los terminales marítimos. Evitar estos accidentes impondría un total de 10 años de \$64,000 de costos no descontados de cumplimiento.

El análisis de OSHA de los datos sobre accidentes disponibles para las ruedas de aro sencillo en la industria general indicó que el cumplimiento con las disposiciones de la norma de servicio a ruedas de aro sencillo habría evitado casi todos los accidentes informados. Además, OSHA ha hallado que había una reducción nacional de 75% en muertes y lesiones asociadas con el servicio de las ruedas de aro multipiezas después de la promulgación de la Norma de Servicio de Ruedas de Aro Multipiezas de OSHA. Además, hubo una reducción de 75% en las muertes y lesiones en California después de la promulgación de su norma de servicio de ruedas de aro multipiezas y sencillos en 1970. Como resultado, OSHA ha concluido que la promulgación de su norma de industria general para terminales marítimos también evitaría casi todos los accidentes de servicio de ruedas de aro

Firmado en Washington, DC, este 18vo día de septiembre de 1987.

John A. Pendergrass,
Assistant Secretary of Labor.

29 CFR Part 1910 queda enmendada como sigue:

Parte 1910-Normas de Seguridad y Salud Ocupacional

1. La citación de autoridad para la Subparte B de 29 CFR Parte 1910 continúa para leer como sigue:

Autoridad: Secs. 4, 6, and 8 of the Occupational Safety and Health Act, 29 U.S.C., 653, 655, 657; Walsh-Healey Act, 41 U.S.C. 35, et seq.; Service Contract Act. of 1965, 41 U.S.C. 351 et seq; Sec. 107 of the Contract Work Hours and Safety Standards Act, 40 U.S.C. 333; Sec. 41 of the Longshore and Harborworker's Compensation Act, 33 U.S.C. 941; National Foundation on Arts and Humanities Act, 20 U.S.C. 951 et seq.; Secretary of Labor's Orders 12-71 (36 FR 8754, 8-76 (41 FR 25059), o 9-83 (48 FR 35736), según aplicable y 29 CFR Parte 1911.

2. Se añade un nuevo párrafo (b)(2)(ix) al § 1910.16 para que lea como sigue:

§ 1910.16 Operaciones marítimas y terminales marítimos

* * * * *

(b) * * *

(2) * * *

(ix) *Servicio de ruedas de aro multipiezas y ruedas de aro sencillo.* Subparte N, § 1910.177.

* * * * *

3. El párrafo (a)(2) de § 1970.177 está revisado para que lea como sigue:

§ 1910.177 Servicio de ruedas de aro multipieza y ruedas de aro sencillo.

(a) * * *

(2) Esta sección no aplica a los patronos y lugares de empleo reglamentados bajo las Construcción Safety Standards, 29 CFR Part 1926; las Agriculture Standards, 29 CFR Part 1928; las Shipyard Standards, 29 CFR Part 1918.

* * * * *

29 CFR Part 1917 está enmendada como sigue:

VI. Normas de Plan Estatal

Aquellos de los 25 estados con su propio plan de seguridad y salud ocupacional aprobado por OSHA cubren los asuntos de seguridad y salud marítimos deben revisar sus norma existente dentro de la fecha de publicación de esta norma final, o mostrar a OSHA por qué no hay necesidad de acción, e.g., porque una norma estatal existente ya es "al menos tan efectiva" como la norma federal revisada. En la actualidad, cinco estados (California, Minnesota, Oregon, Vermont y Washington), con sus propios planes estatales cubren las actividades marítimas en tierra del sector privado.

OSHA federal ejecuta las norma marítimas en el agua en todos los estados y dispone cubierta en tierra de las actividades marítimas en los estados de OSHA federal y en los siguientes estados de plan estatal: Alaska, Arizona, Connecticut¹, Hawaii, Indiana, Iowa, Kentucky, Maryland, Michigan, Nevada, Nuevo Mexico, Nueva York¹, Carolina del Norte, Puerto Rico, Carolina del Sur, Tennessee, Utah, Virginia, Islas Vírgenes y Wyoming. (Todos los estados con planes estatales también deben extender la cubierta a los empleados del gobierno estatal y local dedicados a actividades marítimas.)

Lista de Temas

29 CFR Parte 1910

Químicos, Buceo, Energía eléctrica, Prevención de incendios, Gases, Substancias peligrosas, Expedientes de salud, Control de ruidos, Seguridad y salud ocupacional, Protección contra radiación, Requisitos de informe y archivo de expedientes, Señales y símbolos.

29 CFR Parte 1917

Carga, certificación, equipo, envases intermodal, Operaciones marítimas, Seguridad y salud marítima.

Autoridad

Este documento fue preparado bajo la dirección de John A. Pendergrass, Assistant Secretary for Occupational Safety and Health, U.S. Department of Labor, 200 Constitution Avenue NW., Washington DC 20210.

De conformidad, bajo las secciones 4, 6, and 8 de la Occupational Safety and Health Act, 29 U.S.C. 653, 655, 657; section 41 of the Longshore and Harborworker's Compensation Act, 33 U.S.C. 941; Secretary of Labor's Order No. 9-83 (48 FR 35736), and 29 CFR Part 1911, 29 CFR Parts 1910 and 1917 quedan enmendadas, según se establece a continuación.

Parte 1917-Terminales Marítimos

4. La autoridad de citación para la Parte 1917 continúa para leer como sigue:

Autoridad: Secs. 4, 6, and 8 of the Occupational Safety and Health Act, 29 U.S.C. 653, 655, 657; Sec. 41, Longshore and Harborworker's Compensation Act 33 U.S.C. 941; Secretary of Labor's Order 8-76 (41 FR 25059) or 9-83 (48 FR 35736), según aplicable; 29 CFR Part 1911.

5. Se añade un nuevo párrafo (a)(2)(ix) al § 1917.1 para que lea como sigue:

§ 1917. 1 Alcance y aplicabilidad.

(a) * * *

(2) * * *

(ix) *Servicio de ruedas de aro multipieza y aro sencillo.* Subparte N, § 1910.177.

6. El párrafo (o) de la § 1917.44 está revisado para que lea como sigue:

§ 1917.44 Reglas generales aplicables a vehículos.

* * * * *

(o) *Servicio de ruedas de aro multipiezas y aro sencillo.* El servicio de ruedas de aro multipieza y aro sencillo está cubierto por el § 1910.177 de este capítulo.

[FR Doc. 87-22105 Filed 9-24-87; 8:45 am]

BILLING CODE 4510-26-87

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Y RECURSOS HUMANOS
OFICINA DEL SECRETARIO
HATO REY, PUERTO RICO

Núm. 3649

4 de junio de 1992 11:10 A.M.

Aprobado: Salvador M. Padilla, P.H.D.

Secretario de Estado

Por:

Secretario Auxiliar de Estado

C E R T I F I C A C I O N

Yo, Ruy N. Delgado Zayas, Secretario del Trabajo y Recursos Humanos, a tenor con lo dispuesto en la Sección 8(b) de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo de Puerto Rico, Ley Núm. 16 de 5 de agosto de 1975 (29 LPRA 361 y siguientes), según enmendada, procedo a radicar la versión al español de las siguientes enmiendas al Reglamento 4 OSH 1910:

(1) Requisitos de Mantenimiento de Expedientes para Pruebas, Inspecciones y Exámenes de Mantenimiento FR Vol. 51 Núm. 188 de 29 de septiembre de 1986 (34552-34562)

El Reglamento original fue radicado en el Departamento de Estado el día 18 de marzo de 1987 bajo el número 3435.

(2) Mantenimiento de Ruedas con Aros de Pieza Individual y Multi-pieza en Terminales Marítimos FR Vol 52 núm. 186 de 25 de septiembre de 1987 (36023-36026)

El Reglamento original fue radicado en el Departamento de Estado el 26 de agosto de 1988 bajo el Número 3649.

En San Juan, Puerto Rico, a 29 de mayo de 1991.

RUY N. DELGADO ZAYAS



DEPARTAMENTO DEL TRABAJO

Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo

29 CFR Partes 1910 y 1917

Mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual y multi-piezas en terminales marítimos

Agencia: Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo, Departamento del Trabajo

Acción: Regla Final

Resumen: La Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo (OSHA) ha enmendado sus reglas para el mantenimiento de ruedas con aros en terminales marítimos, para incluir medidas de seguridad que deben tomarse para el mantenimiento de ruedas con aros tanto de pieza individual como multi-piezas. Antes de esta acción reglamentaria, las reglas de OSHA para terminales marítimos sólo trataban del mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas (29 CFR 1917.44(o)). Con este aviso, OSHA adopta por referencia las Normas de la Industria General (29 CFR 1910.177) que son específicas para el mantenimiento de ruedas con aros tanto de pieza individual como multi-piezas, para aplicarse dentro del ambiente del terminal marítimo.

Fecha de Vigencia: Esta regla deberá entrar en vigor el 26 de octubre de 1987.

Para Información Adicional, Ponerse en Contacto Con:

Mr. James F. Foster

U.S. Department of Labor

Occupational Safety and Health

Administration, Room N-3637

200 Constitution Avenue, NW

Washington, D.C. 20210

(202) 523 -8148

Información Suplementaria:

I. Antecedentes

El 3 de febrero de 1984, OSHA publicó una Norma final para la Industria General acerca del mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual y multi-piezas (49 FR 4338). Esa acción enmendó la sección 1910.177 al hacer revisiones de importancia secundaria a las disposiciones para ruedas con aros multi-piezas, y al añadir disposiciones para el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual a las disposiciones ya vigentes para ruedas con aros multi-piezas.

La norma para Terminales Marítimos, 29 CFR Parte 1917, según se publicó en 1983 (48 FR 30886), incluía también alcance para el mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas (Sección 1917.44(o)). Sin embargo, dado que la revisión de 1984 de la Norma para la Industria General ocurrió después de la publicación de la regla final para terminales marítimos, el alcance para las ruedas con aro de pieza individual no se incluyó dentro del marco de la Parte 1917. Esta regla final salva esa brecha existente en el alcance.

La intención de OSHA de cerrar esa brecha reglamentaria fue apoyada por peticiones de la National Maritime Safety Association (NMSA) y la International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU). La Agencia publicó posteriormente, el 26 de agosto de 1986, su regla propuesta (51 FR 30230).

II. Comentarios Recibidos Acerca de la Propuesta.

En conjunto, cinco organizaciones presentaron respuestas a la propuesta de OSHA. Las cinco estuvieron sustancialmente de acuerdo con el aviso del Federal Register. El primer comentador (Ex. 143-1) fue R.F. Harold & Associates, una firma con experiencia considerable como consultores de muchos fabricantes de ruedas con aros y gomas respecto al diseño, la producción y la prueba de productos, así como el análisis de fallas. Declararon:

"Dado que los aros de piezas individual y multi-piezas de los medios marítimos son idénticos a los aros usados en los transportes comerciales e industriales, un mantenimiento incorrecto puede presentar el mismo potencial de lesión personal que existe en las áreas abarcadas al presente por el reglamento de OSHA. Así, apoyamos esta posición y patrocinamos la inclusión de todos los servicios marinos en la norma para ruedas con aros".

El siguiente comentador (Ex. 143-2) fue Eagle Pacific Insurance Co., una aseguradora de operadores de terminales marítimos. Luego de citar diversas razones por las que OSHA debería actuar para abarcar el mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas en terminales marítimos, incluyendo la experiencia personal de varias lesiones asociadas con ese mantenimiento, Eagle Pacific concluyó diciendo:

"Eagle Pacific apoya los cambios propuestos y creemos que tendrían un efecto beneficioso en las lesiones en Terminales Marítimos causadas por incidentes durante cambios de gomas

El siguiente comentador (Ex. 143-3) fue la American Trucking Association. Al discutir la necesidad de uniformidad en los reglamentos declararon: "La ATA participó en la elaboración de las Normas de OSHA para la Industria General dirigidas al mantenimiento de gomas montadas en aros individuales y multipiezas, normas que se encuentran en el 29 CFR 1910.177. Apoyamos estas reglas y solicitamos que se citen, sin hacerles ningún cambio, en el 29 CFR 1917, donde se aplicarán al trabajo que se hace en terminales marítimos. Es imperativo que no se hagan cambios a las Normas para la Industria General cuando se citen en las normas para Terminales Marítimos, a fin de mantener la integridad y calidad, y para

evitar confusión de parte de los trabajadores que se trasladan hacia el medio del Terminal Marítimo o desde éste".

El cuarto comentador (Ex. 143.4) fue la Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo del Estado de California, cuyos comentarios indicaron meramente que la propuesta de OSHA Federal no presentaría ninguna dificultad programática para su propia operación.

El último comentador (Ex. 143.5) fue la International Longshoremen's and Warehousemen's Union (ILWU), uno de los dos peticionarios que animaron a OSHA a tomar esta iniciativa. La ILWU apoyó el enfoque reglamentario de OSHA al decir:

"La international Longshoremen's and Warehousemen's Union apoya completamente la proposición de revisión de la Norma para Terminales Marítimos, 29 CFR Parte 1917, para incluir reglas que tratan sobre el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual. Esta propuesta es necesaria debido a los riesgos del mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual y al reciente aumento en el uso, ya anticipado, de estas ruedas en terminales marítimos".

Además, la ILWU solicitó que estas mismas reglas se extendieran para aplicarlas a operaciones a bordo de embarcaciones así como a las operaciones en la costa. Sin embargo, no proveyeron datos para apoyar una extensión como ésta, ni hay evidencia en el registro de que existan riesgos similares a bordo de embarcaciones. OSHA tiene poca información en cuanto al mantenimiento de ruedas con aros a bordo de embarcaciones. Más aún, si bien es cierto que en circunstancias especiales posiblemente podría haber mantenimiento de ruedas con aros a bordo de algunas embarcaciones, también es cierto que estas operaciones están categorizadas como estiba y como tales están incluidas en el alcance del 29 CFR Parte 1918. Al presente, OSHA

desarrolla proposiciones de revisión de sus reglamentos de seguridad y salud para la estiba en la Parte 1918. OSHA considerará la recomendación de la ILWU dentro del contexto de esa reglamentación separada.

III. Efecto de la Regla Final

Esta regla enmienda la Parte 1917 al eliminar los requisitos actuales de mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas que aparecen en la sección 1917.44(o). En su lugar, OSHA ha situado una referencia a la Norma de la Industria General para el mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual, sección 1910.177. Como resultado de esa referencia, la sección 1910.177 se hace aplicable en terminales marítimos, y se requerirá a los patronos de terminales marítimos que cumplan con las disposiciones de esa sección del mismo modo que lo hacen con cualquier otra norma de la Parte 1917.

Como parte de esta regla final, se intercala también una referencia a la sección 1910.177 en la sección 1917.1 y la sección 1910.16. Cada una de estas secciones contiene una lista de las disposiciones de la Parte 1910 que tienen aplicación en terminales marítimos. Además, esta regla final enmienda el párrafo (a)(2) de la sección 1910.177, que indicaba anteriormente que la Norma de la Industria General no se aplicaba a ningún empleo marítimo abarcado por las Partes de la 1915 a la 1919, para indicar que los terminales marítimos incluidos en la Parte 1917 están ahora incluidos en la sección 1910.177.

IV. Determinación de Impacto Reglamentario y Analisis de Flexibilidad Reglamentaria para el Mantenimiento de Ruedas con Aros de Pieza Individual en Terminales Marítimos

En conformidad con la Orden Ejecutiva Núm. 12291 (46 FR 13193, 17 de febrero de 1981), OSHA ha determinado el impacto económico potencial de esta norma. A base de los criterios de la Orden Ejecutiva, OSHA ha determinado que

esta regla final no es una acción "principal". Por lo tanto, no requiere una determinación de impacto reglamentario.

La determinación de OSHA de que la enmienda no tendrá un impacto de importancia se basa primordialmente en cuatro estudios. El primer estudio fue un informe de junio de 1978 de Centaur Management Consultants, Inc. para OSHA, titulado "Declaración/Determinación de Impacto Económico para Montajes de Aros Multi/Piezas" (Expediente S-005, Documento 2-33). El segundo estudio fue un informe de marzo de 1981, por el doctor Roger L. McCarthy y el señor James R. Finnegan, de Failure Analysis Associates para la National Wheel and Rim Association (NWRA), informe titulado "Mantenimiento de Ruedas de Vehículos Grandes: Reducción de Riesgos Mediante la Implantación de una Norma de OSHA que Rija los Aros Multi/piezas y de Pieza/Individual" (Expediente S-010, Documento 31). El tercer estudio fue un informe de marzo de 1981 preparado para la NWRA por el doctor Thomas Gale Moore del Instituto Hoover, informe titulado "Una Evaluación Económica para la Norma Propuesta por OSHA para los Aros de Pieza Individual" (Expediente S-010, Documento 4). El cuarto estudio fue el informe de agosto de 1983 de la Oficina de Análisis Reglamentario de OSHA, titulado "Determinación de Impacto Reglamentario y Flexibilidad Reglamentaria de la Norma Final sobre el Mantenimiento de Ruedas con Aro de Pieza Individual" (Expediente S-010, Documento 11). Estos cuatro estudios demuestran que la norma para el mantenimiento de ruedas de pieza individual es tecnológicamente factible en la industria general. Esta enmienda a la Norma para Terminales Marítimos abarca exactamente la misma actividad que abarca la norma de la industria general para el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual. Dado que no parece haber diferencias en las circunstancias en las que se da mantenimiento a ruedas con aros de pieza individual en terminales marítimos, en comparación con al industria general,

OSHA ha concluido que esta enmienda sería también tecnológicamente factible en los terminales marítimos.

Al presente, la mayoría de los terminales marítimos, si no todos, que dan mantenimiento a ruedas con aro de pieza individual dan también mantenimiento a ruedas con aros multi-piezas. Como resultado, OSHA ha concluido que la promulgación de una norma para el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual no resultará en gastos de instalación adicionales porque el equipo al que se requiere corrientemente cumplir con las disposiciones de mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas, llenará también los requisitos de equipo para el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual.

A base de los Informes de la NWRA, OSHA ha determinado que la cantidad de ruedas con aro de vehículos grandes a las que se dé mantenimiento dentro de terminales marítimos, permanecerá constante durante los 10 años próximos. Sin embargo, se espera que el porcentaje de ruedas con aros de pieza individual de todas las ruedas con aro de vehículos grandes aumente de cerca del 35 por ciento en 1987 a cerca de la mitad para 1990. Este documento se debe mayormente a un mayor rendimiento de las gomas sin tubo que requieren, en su mayor parte, el uso de ruedas con aros de pieza individual. Por tanto, OSHA espera que la cantidad de ruedas con aros de pieza individual a las que se da servicio aumente, mientras que la cantidad de ruedas con aros multi-piezas a las que se da servicio disminuya. Dado que el equipo usado corrientemente para dar mantenimiento a ruedas con aros multi-piezas puede cambiarse a dar mantenimiento a ruedas con aros de pieza individual, no habrá necesidad de comprar equipo adicional para cumplir con las disposiciones de mantenimiento a ruedas con aro de pieza individual.

No obstante, OSHA ciertamente espera que haya algún costo de cumplimiento inicial y continuado, debido a la disposición que requiere dar adiestramiento de seguridad a los empleados y a la disposición que requiere que las gomas de las ruedas de pieza individual se inflen a una distancia segura del empleado. En el preámbulo a la regla de la industria general sobre mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual (40 FR 4338(Ex.6)), OSHA había calculado que el valor presente en dólares, en 1981, de los costos de cumplimiento en que incurriría la industria general durante el período de 1981-1990 sería de \$16.47 millones. El costo anual promedio para cada uno de los aproximadamente 102,000 sitios de trabajo fue de cerca de \$16. El mismo costo anual promedio de \$16 se anticipa para cada uno de los aproximadamente 400 terminales marítimos afectados, para un total de estimado de costos de \$6,400 para toda la industria.

En respuesta a su petición en el Aviso de Reglamento Propuesto del Federal Register, OSHA no recibió ninguna información directa, estadística o anecdótica de las partes interesadas, acerca de muertes o lesiones que hayan ocurrido a empleados de terminales marítimos que proveen mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual. No obstante, los riesgos físicos asociación con el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual son los mismos tanto en la industria general como en los terminales marítimos. Por consiguiente, OSHA ha determinado que la proporción de accidentes por goma trabajada sería la misma en ambos sectores. OSHA había calculado en su Determinación de Impacto Reglamentario para la norma que rige el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual en la industria general (Expediente S-010, Documento 11), que hay cerca de un accidente en el que se produce una lesión, por cada millón de cambios de gomas de camión. De estos accidentes, entre el 15 por ciento y el 20 por ciento resultan en una muerte y de otro 15 a 20 por ciento resultan en una incapacidad total que evitaría que el empleado lesionado volviese a

trabajar alguna vez. El 60 a 70 por ciento restante de estos accidentes resulta en lesiones que causan pérdidas de días de trabajo. Estas lesiones que hacen perder días de trabajo implican un promedio de seis meses de pérdidas de trabajo (cerca de 120 días). Por lo tanto, aunque estos accidentes no ocurren frecuentemente, tienden a causar una lesión que es sustancialmente más grave que la lesión laboral promedio. Así, se determinó que los métodos incorrectos de dar mantenimiento a ruedas con aros de pieza individual constituye un riesgo de seguridad serio en la industria general.

En forma similar, OSHA ha concluido que tales métodos de mantenimiento producen un riesgo de seguridad serio en los terminales marítimos. Por ejemplo, si se da servicio a un promedio de sólo dos ruedas con aros de pieza individual por día en un terminal marítimo, entonces habría un total de cerca de 200,000 ruedas con aros de pieza individual a las que se prestaran servicios anualmente en terminales marítimos. Por consiguiente, OSHA anticipa que habría un promedio de cerca de dos accidentes (de los cuales uno sería, bien una muerte, bien una incapacidad total) en el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual, cada diez años en los terminales marítimos. El evitar estos accidentes impondría un total, en 10 años, de \$64,000 en costos de cumplimiento no descontados.

El análisis de OSHA de la información sobre accidentes disponible para ruedas con aros de pieza individual en la industria general, indicó que el cumplimiento con las disposiciones de la norma para el mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual hubiese evitado casi todos los accidentes informados. Además, OSHA ha encontrado que hubo una reducción nacional de un 75 por ciento en las muertes y lesiones asociadas con el mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas luego de promulgarse la Norma de OSHA para el Mantenimiento de Ruedas con Aros Multi-Piezas. Más aún, en California hubo

una reducción de un 75 por ciento en las muertes y lesiones, luego de la promulgación en 1970 de su norma para el mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual. Como resultado, OSHA ha concluido que promulgar esta norma de la industria general para terminales marítimos evitaría también casi todos los accidentes por mantenimiento de ruedas con aros de pieza individual en los terminales marítimos, porque la causa y la evitabilidad de accidentes son las mismas en ambos sectores. Por lo tanto, OSHA concluye que esta norma reducirá probablemente la cantidad de muertes e incapacidades de trabajadores, proveerá beneficios netos a la sociedad, y no tendrá un efecto adverso significativo en los terminales marítimos.

Certificación de Flexibilidad Reglamentaria.

De acuerdo con la Ley de Flexibilidad Reglamentaria de 1980 (Pub. L. 96-353, (5 U.S.C. 601 y siguientes)), OSHA ha determinado el impacto económico potencial de esta norma sobre entidades pequeñas y ha examinado algunas de las alternativas a la misma. A base de esta determinación, OSHA certifica que la norma no tendrá un efecto económico significativo sobre las entidades pequeñas.

Las únicas disposiciones que pueden imponer costos de cumplimiento son las que requieren adiestramientos de seguridad para los empleados y las que requieren que las gomas se inflen lejos del empleado. El hecho de que las firmas deban adiestrar a los empleados nuevos en el momento en que los contratan, evita en gran medida el adiestrar muchos empleados al mismo tiempo. Por consiguiente, los grandes patronos no acumularán ninguna economía de escala significativa en adiestramientos, y estos costos serán en gran medida proporcionales a la cantidad de empleados adiestrados. Asimismo, debido a que el empleado debe alejarse de la goma para inflarla, el aumento en el tiempo necesario para dar servicio a cada rueda con aro de pieza individual es

independiente de la cantidad de tales gomas con aro atendidas. Dado que los terminales más pequeños darían servicio a menos gomas con aro de las que atenderían los terminales marítimos más grandes, OSHA cree que estos costos de cumplimiento mínimos, ni afectarán significativamente las entidades pequeñas, ni crearán ninguna desventaja competitiva para éstas.

**V. Determinación de Impacto Ambiental-No se halla Impacto Significativo
Alguno**

Esta regla y sus alternativas principales se han repasado de acuerdo con los requisitos de la Ley del Plan Ambiental Nacional ("NEPA") de 1969 (62 U.S.C. 4321, y siguientes), las Pautas del Consejo de Calidad Ambiental ("CEQ")(40 CFR Parte 1500), y los Procedimientos NEPA del Departamento del Trabajo (29 CFR Parte 11). Como resultado de este repaso, el Secretario Auxiliar de OSHA ha determinado que esta regla no tendrá ningún impacto ambiental.

La enmienda al 29 CFR Partes 1910 y 1917 para el mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual, abarca la misma actividad que la norma de la industria general. En otras palabras, la reducción de accidentes o lesiones deberá lograrse mediante prácticas y procedimientos de trabajo, uso y manejo debido del equipo, y adiestramiento. Estos procedimientos no causan efecto en la calidad del aire, el agua o el suelo; o la vida vegetal o animal; o en el uso de la tierra u otros aspectos del ambiente. Estas revisiones orientadas hacia la seguridad están, por tanto, categorizadas como acciones excluidas de acuerdo con la Subparte B, Sección 11.10 de los reglamentos NEPA del Departamento del Trabajo

VI. Normas de Planes Estatales

Los estados, de los 25 que tienen sus propios planes de seguridad y salud ocupacional aprobados por OSHA, cuyos planes abarquen los temas de seguridad y salud marítima deben revisar su norma vigente en el término de seis meses de la fecha de publicación de esta norma final o demostrar a OSHA por qué no hay necesidad de acción; por ejemplo, porque una norma estatal vigente que abarca esta área es ya "por lo menos tan efectiva" como la norma federal revisada. Al presente, cinco estados (California, Minnesota, Oregon, Vermont y Washington) que tienen sus propios planes estatales abarcan actividades marítimas en tierra, en el sector privado.

OSHA federal hace cumplir normas marítimas costaneras en todos los estados y abarca actividades marítimas en tierra en los estados pertenecientes a OSHA federal y en los siguientes estados con planes estatales: Alaska, Arizona, Connecticut¹, Hawaii, Indiana, Iowa, Kentucky, Maryland, Michigan, Nevada, Nuevo México, Nueva York¹, Carolina del Norte, Puerto Rico, Carolina del Sur, Tennessee, Utah, Virginia, Islas Vírgenes y Wyoming. (Todos los estados con planes estatales deben extender también el alcance a los empleados de gobierno local y estatal que se ocupan en actividades marítimas.)

Listado de Temas

29 CFR Parte 1910

Sustancias químicas, Buceo, Energía eléctrica, Productos eléctricos, Prevención de incendios, Gases, Sustancias peligrosas, Expedientes de salud, Control de ruido, Seguridad y salud en el trabajo, Protección contra radiación, Requisitos de informes y mantenimiento de registros, Letreros y símbolos.

¹El plan abarca sólo a empleados de gobierno local y estatal.

29 CFR Parte 1917

Carga, Certificación, Mecanismo, Recipientes intermodales, Estiba, Marítimo, Seguridad y salud en el trabajo, Seguridad.

Autoridad

Este documento fue preparado bajo la dirección de John A. Pendergrass, Secretario Auxiliar a cargo de Seguridad y Salud en el Trabajo, U.S. Department of Labor, 200 Constitution Avenue N.W., Washington, DC 20210.

Por consiguiente, conforme a las secciones 4, 6 y 8 de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional, 29 U.S.C. 653, 655, 657; la sección 41 de la Ley de Compensación a Estibadores y Trabajadores de Puertos, 33 U.S.C. 941; la Orden Núm. 9-83 (48 FR 35736); y el 29 CFR Parte 1911, se enmienda el 29 CFR Partes 1910 y 1917, como se expone abajo.

Firmado en Washington, D.C. a los 18 días de septiembre de 1987.

John A. Pendergrass

Secretario Auxiliar del Trabajo

El 29 CFR Parte 1910 se enmienda como sigue:

PARTE 1910 - NORMAS DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

1. La citación de autoridad para la Subparte B del 29 CFR Parte 1910 continúa leyendo como sigue:

Autoridad: Secciones 4, 6 y 8 de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional, 29 U.S.C. 653, 655, 657; Ley Walsh-Healey, 41 U.S.C. 35, y siguientes; Ley de Contratos de Servicios de 1965, 41 U.S.C. 351 y siguientes; Sección 107 de la Ley de Horas de Trabajo por Contrato y Normas de Seguridad, 40 U.S.C. 333; Sección 41 de la Ley de Compensación a Estibadores y Trabajadores de Puertos, 33 U.S.C. 941; la Ley de la Fundación Nacional de las Artes y las Humanidades,

20 U.S.C. 951 y siguientes; las órdenes del Secretario del Trabajo, Núms 12-71 (36 FR 8754), 8-76 (41 FR 25059), o 9-83 (48 FR 35736), según se apliquen; y el 29 CFR Parte 1911.

2. Se ha añadido un nuevo párrafo b(2) (ix) a la sección 1910.16, para leer como sigue:

Sección 1910.16 Estiba y terminales marítimos.

* * * * *

(b) * * *

(2) * * *

(ix) Mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual.

Subparte N, Sección 1910.177.

* * * * *

3. El párrafo (a)(2) de la sección 1910.177 se revisa para leer como sigue:

Sección 1910.177 Mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual.

(a) * * *

(2) Esta sección no se aplica a los patronos y sitios de empleo reglamentados según las normas de Seguridad en la Construcción, 29 CFR Parte 1926; las Normas de la Agricultura, 29 CFR Parte 1928; las Normas para Astilleros, 29 CFR Parte 1915; o las Normas para la Estiba, 29 CFR Parte 1918.

* * * * *

El 29 CFR Parte 1917 se enmienda como sigue:

PARTE 1917 - TERMINALES MARITIMOS

4. La citación de autoridad para la Parte 1917 continúa leyendo como sigue:

Autoridad: Secciones 4, 6 y 8, de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional, 29 U.S.C. 653, 655, 657; Sección 41, Ley de Compensación a Estibadores y Trabajadores de Puertos, 33 U.S.C. 941; Orden del Secretario del Trabajo, Núm. 8-76 (41 FR 25059) o 9-83 (48 FR 35736), según se apliquen; 29 CFR Parte 1911.

5. Se añade un nuevo párrafo (a)(2)(ix) a la sección 1917.1 para leer como sigue:

Sección 1917.1 Alcance y aplicabilidad.

(a) * * *

(2) * * *

(ix) Mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual.

Subparte N, Sección 1910.177.

6. El párrafo (o) de la sección 1917.44 se revisa para leer como sigue:

Sección 1917.44 Reglas generales aplicables a vehículos.

* * * * *

(o) Mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual. El mantenimiento de ruedas con aros multi-piezas y de pieza individual está incluido en la sección 1910.177 de este capítulo.

* * * * *