

**DEPARTAMENTO DEL TRABAJO Y RECURSOS
HUMANOS
OFICINA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL
TRABAJO
(OSHO)**

**RETENCIÓN DE LAS MARCAS,
CARTELES Y ETIQUETAS DEL
DEPARTAMENTO DE
TRANSPORTACIÓN; REGLA
FINAL**

Federal Register Vol. 59 No. 137, Tuesday, July 19, 1994/Rules and Regulations
Registro Federal Vol. 59 Núm. 137, martes 19 de julio de 1994/Reglas y reglamentos

DEPARTAMENTO DEL TRABAJO

Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo

29 CFR Partes 1910, 1915, 1917, 1918, 1926 y 1928

RIN: 1218-AB42

Retención de las marcas, carteles y etiquetas del Departamento de Transportación

AGENCIA: Administración de Seguridad y Salud en el Trabajo (OSHA), Trabajo.

ACCIÓN: Regla final.

SUMARIO: Por este medio OSHA publica una regla final que requiere a los patronos que reciben un paquete, un vehículo de transporte, un recipiente de carga, un vehículo de motor o un vagón de mercancías que contenga un material peligroso y que requiera ser marcado, rotulado o etiquetado de acuerdo con los Reglamentos del Departamento de Transportación de los Estados Unidos (DOT) para materiales peligrosos, retener las marcas, carteles y etiquetas que están sobre el paquete, vehículo de transporte, recipiente de carga, vehículo de motor o vagón de mercancías. Por lo general, dichas marcas, carteles y etiquetas se deben retener sobre los paquetes hasta que se limpia de residuos o se purga de vapores en forma suficiente los paquetes para remover cualesquier riesgos potenciales, y se deben retener sobre vehículos de transporte, recipientes de carga, vehículos de motor o vagones de mercancías hasta que se les remueve el material peligroso que requiere la marca o el cartel. Esta regla se publica conforme a la sección 6(b) de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional de 1970 (la Ley) y de acuerdo con la sección 29 de la Ley Pública 101-615, la Hazardous Materials Transportation Uniform Safety Act [Ley de Seguridad Uniforme de Transporte de Materiales Peligrosos] de 1990 (HMTUSA).

FECHAS: Fecha de vigencia: Esta regla final deberá entrar en vigor el 17 de octubre de 1994.

PARA INFORMACIÓN ADICIONAL, COMUNICARSE CON: Mr. James Foster, OSHA Office Public Affairs, Room N-3647, U.S. Department of Labor, 200 Constitution Avenue, NW., Washington, DC 20210, Teléfono (202) 219-8151.

INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA: La Ley Pública 101-615, la Hazardous Materials Transportation Uniform Safety Act de 1990 (HMTUSA), 104 Stat. 3244, fue promulgada por el Congreso el 17 de noviembre de 1990. La Sección 29 de la HMTUSA lee como sigue:

No más tarde de 18 meses luego de la fecha de promulgación de esta Ley, el Secretario del Trabajo, en consulta con el Secretario de Transportación y el Secretario de Hacienda, deberá publicar bajo la sección 6(b) de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional de 1970 (29 U.S.C. 655(b)) normas que requieran a cualquier patrono que recibe un paquete, recipiente, vehículo de motor, vagón de mercancías, vehículo aéreo o embarcación que contenga un material peligroso y que requiera estar marcado, rotulado o etiquetado de acuerdo con los reglamentos publicados bajo la Hazardous Materials Transportation Act, retener las marcas, carteles y etiquetas, y cualquier otra información que puedan requerir esos reglamentos sobre el paquete, recipiente, vehículo de motor, vagón de mercancías, vehículo aéreo o embarcación, hasta que se haya removido los materiales peligrosos de los mismos.

La razón del Congreso para este requisito se proveyó en el Senate Report [Informe del Senado] Núm. 101-449, (p. 16), como sigue:

En noviembre de 1988, seis bomberos de Kansas City murieron cuando el incendio premeditado que combatían causó la explosión violenta de un camión arrastre sin marcar que estaba estacionado en un sitio de construcción de una carretera. Debido a que se había removido los carteles de materiales peligrosos del arrastre, los bomberos no conocían el peligro que planteaba. El Secretario del Trabajo, el de Transportación y el de Hacienda deberían cooperar en orden a asegurar que los carteles y etiquetas requeridos en materiales peligrosos y explosivos, tanto en servicios de transportación como en instalaciones estacionarias, se retengan hasta que se haya removido estos materiales al grado en que ya no planteen un riesgo de seguridad.

En respuesta a la orden del Congreso, OSHA publicó una regla propuesta el 10 de septiembre de 1993 para tratar los requisitos de la HMTUSA (58 FR 47690). Se proveyó un periodo de 30 días durante el cual se invitó a las partes interesadas a someter comentarios e información relativa a la regla propuesta. Todos los comentarios sometidos se recopilaron en el Expediente Núm. H-022I, Exhibit Núm. 5, con prefijo "Ex. 5" o "Ex. L5" (el último indica comentarios recibidos después del cierre del periodo de comentarios). Todos los comentarios recibidos se revisaron y consideraron al elaborar esta regla final. La mayoría de los comentaristas apoyaron la propuesta de OSHA; sin embargo se suscitaron determinados puntos que convencieron a OSHA de modificar la norma final en algunos aspectos o proveer mayor clarificación de otra manera.

Al igual que con la regla propuesta, OSHA cree que esta regla final no impondrá cargas de cumplimiento significativas sobre la industria. Esto se confirmó en los comentarios al registro.

El Congreso fue específico en la orden que dio a OSHA para esta regla, y la regla misma se limita a implantar la orden del Congreso. En esta regla final, OSHA ha elaborado un poco el lenguaje estatutario en la medida necesaria para asegurar que sus requisitos son claros y no imponen cargas indebidas sobre los patronos afectados en comparación con otros reglamentos federales. Este reglamento es en esencia una continuación de los Hazardous Materials Regulations (HMR; 49 CFR Partes 171-180) del DOT. Los patronos puede desear consultar esos reglamentos con respecto al cumplimiento con esta sección.

Discusión de comentarios al NPRM y sumario y explicación de la regla final

OSHA recibió 45 comentarios en respuesta a su Aviso de Reglamentación Propuesta [NPRM] acerca de la Retención de marcas y carteles. El NPRM solicitó información específica acerca de los costos,

las prácticas presentes con respecto a la retención de marcas, carteles y etiquetas del DOT, y cualesquier problemas previsibles para lograr los requisitos de la regla propuesta.

La mayoría de los comentarores apoyaron el enfoque de la Agencia al responder a la orden del Congreso para esta medida. Sin embargo, algunos comentarores señalaron fuentes de confusión potenciales para los patronos afectados si no se hacía modificaciones apropiadas a la regla final. Otros comentarores expresaron una necesidad de aclarar determinados aspectos de la propuesta, particularmente los relacionados con el alcance de la norma y la relación entre el etiquetado requerido por el DOT y el requerido por la Norma de Comunicación de Riesgo (HCS) en el 29 CFR 1910.1200.

Se sometió sólo información mínima en cuanto a los costos. Sin embargo, de los comentarores que respondieron a este asunto, la mayoría estuvo de acuerdo con la determinación de OSHA de que la regla tendría sólo un impacto económico mínimo. Los comentarores que declararon que los costos no serían significativos parecieron basar sus hallazgos en lo que OSHA cree que fue un malentendido del propósito de la norma propuesta.

Asuntos principales planteados

A. Alcance

El NPRM no hizo una distinción en cuanto al tamaño de los paquetes de materiales peligrosos por los cuales se requeriría a los patronos retener las marcas, etiquetas o carteles necesarios del DOT. Sin embargo, una cantidad significativa de comentarores (ver, por ejemplo, Exs. 5-3, 5-21, 5-23, 5-24, 5-25, 5-30, 5-32, 5-34, 5-35 y 5-36) señalaron que sin restringir el reglamento al empaquetado a granel, los patronos confrontarían requisitos de etiquetado confusos, redundantes y, a veces, inconsistentes entre el DOT y la HCS de OSHA. (No hubo crítica acerca de las disposiciones de retención para vehículos de transporte, recipientes de carga, vehículos de motor o vagones de mercancías.)

La HCS requiere, en el 29 CFR 1910.1200 (f), que los fabricantes, importadores y distribuidores etiqueten, rotulen o marquen cualesquier recipientes de materiales peligrosos que salen del lugar de trabajo con la identidad del material peligroso, las advertencias de riesgo apropiadas y el nombre y la dirección del fabricante de la sustancia química, del importador o de otra parte responsable. La HCS requiere además que esas etiquetas, rótulos y marcas se fijen de una manera que no conflija con los HMR. En consecuencia, las etiquetas, rótulos o marcas de advertencia de la HCS no aparecen en los empaquetados externos de empaquetados combinados (por ejemplo, botellas en una caja). Se requiere etiquetar los empaquetados interiores de acuerdo con la HCS, mientras que el empaquetado externo se marca o se etiqueta de acuerdo con los HMR. Sin embargo, en algunos casos la etiqueta y la marca del DOT pueden aparecer en los mismos paquetes no-a-granel que los que se requiere rotular bajo la HCS. Esta situación causó preocupación entre los comentarores que cuestionaron la necesidad de retener etiquetas y marcas del DOT donde ya se requería etiquetado bajo la HCS.

La Amoco Corporation (Ex. 5-21) resumió su preocupación como sigue:

Amoco apoya la propuesta de OSHA que requiere a los patronos que reciben paquetes a granel de materiales definidos como peligrosos * * * conservar las marcas, etiquetas o carteles de acuerdo con los requisitos establecidos en el 49 CFR Parte 171 a 180. Siin embargo, consideramos que la retención y conservación de las marcas y etiquetas para paquetes no-a-granel sería significativamente onerosa tanto para los negocios grandes como para los pequeños.

* * * Aprobamos el que OSHA limite su reglamento al propósito expresado por el Congreso y, a partir de la razón citada del informe, creemos que el propósito se concentró únicamente en los materiales peligrosos transportados en paquetes a granel.

Organization Resources Counselors (Ex. 5-23) expresó preocupaciones similares:

* * * [La]regla propuesta suscita preocupaciones por la amplia gama de recipientes propuestos para ser abarcados. Para lograr la orden del Congreso, creemos que la regla debería limitarse a requisitos para la retención y conservación de carteles sobre recipientes a granel, tales como camiones de remolque y vagones de mercancía, solamente.

* * * ORC cree que la orden del Congreso no se extiende al etiquetado de recipientes no-a-granel para los cuales existen ya requisitos de etiquetado bajo otros reglamentos.

Si la regla final se fuese a aplicar a empaquetados no-a-granel, de acuerdo con por lo menos un comentarior, se podrían suscitar problemas de responsabilidad potenciales. Con respecto al reemplazo de etiquetas que se pudieran perder o deteriorar, Oxychem (Ex. 5-35) previno:

* * * El enviar un cartel de reemplazo para recipientes de envíos a granel no plantea un problema de responsabilidad para una compañía porque el producto es fácil de rastrear mediante el número del equipo de transportación. * * * El enviar una etiqueta de reemplazo para que empleados que no son vendedores la fijen a un paquete no-a-granel suscita varios problemas de responsabilidad. El paquete no-a-granel podría etiquetarse equivocadamente y conducir al manejo indebido o el mal uso del producto.

OSHA ha creado un lenguaje que esta concluye que satisface el propósito del estatuto, provee protección a los empleados y satisface las preocupaciones de los comentarioros. Todos los paquetes a granel deben retener en todo momento sus marcas del DOT hasta que se los limpia o se los purga. Con frecuencia, estos paquetes se vuelven a enviar y el tamaño grande de las marcas del DOT es una ventaja de seguridad. Se debe retener las marcas del DOT en los paquetes no-a-granel que se volverá a enviar. Claramente, las marcas del DOT se necesitan para los reenvíos.

Sin embargo, OSHA concluye que la etiqueta de la HCS de OSHA provee protección completa para todos los empleados y los que responden a emergencias para todos los paquetes no-a-granel que no se reenvían. Esa etiqueta se diseñó para proteger contra todos los tipos de riesgos. OSHA concluye por tanto que será suficiente si una etiqueta de la HCS está sobre un paquete no-a-granel cuando está fuera de la transportación, no se reenviará y se encuentra en su ubicación final en una fábrica o en otro sitio de trabajo. Esto debería responder a los comentarioros que temían que retener tanto las etiquetas de la HCS como las del DOT en esa etapa podría confundir a sus empleados.

Se expresaron preocupaciones adicionales en cuanto al etiquetado de empaquetados interiores de empaquetados combinados. Por ejemplo, Penske Truck Leasing Co. (Ex. 5-20) declaró:

*** Los fabricantes y distribuidores empaquetan materiales peligrosos para transportación en distintos empaques, esto es, latas, cajas plásticas, cilindros, etc. Estos receptáculos requieren generalmente un empaque externo por distintas razones tales como facilitar el manejo, el cargarlos en paletas y el almacenamiento. El empaquetado puede contener un receptáculo (recipiente) o más del mismo material peligroso. El empaquetado se etiqueta debidamente con la advertencia de riesgo del DOT. Al entrar en el lugar de trabajo, el patrono *** remueve el empaquetado para hallar que el receptáculo no está marcado con la etiqueta ni las marcas de riesgo correspondientes del DOT. *** Bajo la regla propuesta, se implica que el patrono tendría que etiquetar y marcar cada recipiente en esta situación.

El comentador de arriba estaba preocupado también por que la regla requiriera el etiquetado de paquetes que, cuando se transportan, están excluidos de los requisitos de etiquetado de los HMR del DOT. No era el propósito de OSHA requerir el etiquetado de recipientes a los que no se requiriera originalmente ser etiquetados conforme a los HMR del DOT. Como se declarara previamente, esta regla final requiere a los patronos retener las etiquetas sobre los paquetes, esta reglamentación no requiere a los patronos etiquetar los paquetes. A los empaquetados interiores removidos de un empaquetado externo que requiere ser marcado o etiquetado bajo los HMR del DOT no se requiere tener las marcas o las etiquetas pegadas. Sin embargo, a esos paquetes interiores no se les requiere tener la etiqueta de la HCS de OSHA. Si los paquetes interiores se van a reenviar, necesitarían, por supuesto, la etiqueta apropiada del DOT. Además, a los paquetes que están excluidos de los requisitos del DOT para marcas, etiquetado o carteles, no se requiere, bajo los HMR del DOT, estar marcados, etiquetados o cubiertos por carteles cuando se almacenan en el lugar de trabajo, pero se les requeriría estar etiquetados bajo la HCS de OSHA.

Un comentador señaló que en ocasiones los patronos reciben materiales peligrosos que tienen pegadas las etiquetas requeridas por el DOT y posteriormente los almacenan en sitios distantes en remolques que no están destinados para transporte, y por lo tanto no se les requiere tener carteles (Ex. 5-2). La situación que plantea el comentador es una pequeña parte de un problema mucho más grande. OSHA cree que la comunicación de riesgos en todos los puntos de almacenaje (por ejemplo, remolques, almacenes y tanques de almacenaje) es un área importante para considerar. Sin embargo, este punto no se encuentra dentro del alcance del estatuto que dirige esta reglamentación.

En otro asunto relacionado con el alcance de esta regla, la American Trucking Association solicitó una aclaración en cuanto a si la regla colocaba una obligación sobre los operadores de vehículos de transporte (5-22). En forma similar, la Agricultural Retailers Association (Ex. L5-37) quería tener seguridad en cuanto a si la responsabilidad de retener los carteles, las marcas y las etiquetas del DOT se transfiere al patrono receptor. En respuesta a ambas preocupaciones, la regla final se aplica al patrono que recibe los recipientes de materiales peligrosos y no a la persona responsable de transportar ese material a menos que el material esté todavía en el control del transportador en su destino final cuando está fuera del transporte.

B. Discrepancia entre las definiciones del DOT y de OSHA para "inflamable" y "combustible"

Varios comentaristas (Exs. 5-9, 5-25, 5-29, 5-34 y L5-41) plantearon el punto de la discrepancia entre el DOT y OSHA con respecto a las definiciones de líquidos inflamables y combustibles. Los comentaristas declararon correctamente que OSHA define un líquido inflamable como el que tiene un punto de inflamación menor de 100EF, y un líquido combustible como el que tiene un punto de inflamación entre 100EF y 200EF. Los comentaristas declararon que el DOT define un líquido inflamable como un material con un punto de inflamación menor de 141EF, y un líquido combustible como un material con un punto de inflamación mayor de 141EF pero menor de 200EF. OSHA ha consultado con el DOT acerca de este asunto y se le informó que, aunque estas declaraciones son correctas, el DOT sí permite en el 49 CFR 173.150(f), para la transportación doméstica, reclasificar líquidos inflamables con un punto de inflamación mayor de 100EF como combustibles líquidos. Un combustible líquido no requiere ser etiquetado bajo los HMR del DOT y, por lo tanto, no se aplicarían las disposiciones de esta regla en cuanto a la retención de las etiquetas requeridas por el DOT. OSHA cree que esta aclaración debería satisfacer las preocupaciones de los comentaristas que plantearon el punto de la definición diferente por parte de OSHA y el DOT para líquidos combustibles e inflamables. Sin embargo, el asunto más amplio de las definiciones diferentes presenta otros problemas técnicos, de política y legales e implica a muchas instituciones a nivel nacional e internacional. Estos puntos no pueden discutirse ni resolverse debidamente en esta reglamentación.

C. Duración requerida para la retención de las advertencias de riesgo

El párrafo (a)(1) de la norma propuesta requería que las marcas, los carteles y las etiquetas permanecieran sobre el paquete, el recipiente de carga, etc. de material peligroso hasta que se removiera de ellos los materiales peligrosos de modo que no plantearan más un riesgo a la salud o la seguridad. Varios comentaristas (ver, por ejemplo, Exs. 5-10, 5-13, 5-17, 5-23, 5-25, 5-27, 5-29, 5-34, 5-36, L5-40, L5-41 y L5-42) sugirieron que el lenguaje de esta disposición era ambiguo y que los patronos estarían inseguros en cuanto a cuándo se debía remover las etiquetas, los carteles y las marcas del DOT sin violar la regla. Se ofreció distintas sugerencias en cuanto a cómo aclarar este punto, las cuales variaron desde eliminar el párrafo (a)(1) (Exs. 5-25, 5-28, L5-40) para permitir la remoción de las marcas y los carteles siempre que en un recipiente no quede una cantidad mayor de una cantidad *de minimis* (Ex. 5-10).

En la norma final, OSHA enmendó el lenguaje de los párrafos (a) y (b) de modo que ahora es claro. Los patronos no sólo necesitan retener la etiqueta, la marca o el cartel del DOT hasta el momento en que el empaquetado que contenía el material peligroso que se limpia de residuos y se purga de vapores en forma suficiente para remover cualquier riesgo potencial. El párrafo (b), que requiere la retención de marcas y carteles sobre vehículos de transporte, etc. declara que las marcas y los carteles se pueden remover de los vehículos de transporte si el vehículo de transporte no contiene ya material peligroso sujeto a los requisitos de marcas o carteles de los HMR del DOT. En la alternativa, los patronos estarán en cumplimiento si eligen retener la advertencia de riesgo apropiada del DOT sobre

el empaquetado que contiene sólo el residuo de la sustancia química peligrosa de la misma manera que cuando contenía una cantidad mayor del material peligroso.

En el caso en que un paquete externo, (incluyendo vehículos de transporte), contiene paquetes más pequeños de materiales peligrosos, las advertencias de riesgo del DOT deben retenerse en el empaquetado externo sólo hasta que se remueva los paquetes interiores. Sin embargo, si un paquete contenido gotea hacia el empaquetado externo, se aplica el requisito de limpieza y purgación.

D. Otros asuntos

El Edison Electric Institute (Ex. 5-26) solicitó una exención de esta norma para los licenciados de la Nuclear Regulatory Commission cuyas prácticas de manejo de material radioactivo ya están reguladas por la NRC. Esta solicitud se hizo sobre la base de un Memorandum of Understanding (MOU) [Memorando de entendimiento] entre la NRC y OSHA, el cual da a la NRC jurisdicción en la regulación de la mayoría de las situaciones que implican riesgos que pueden estar asociados con instalaciones nucleares con licencias de la NRC, incluyendo condiciones del sitio de trabajo que afectan la seguridad de los materiales radioactivos y así la salud y la seguridad de los trabajadores.

Sin embargo, el MOU no es pertinente en este caso ya que OSHA no ha regulado los materiales radioactivos mismos sino que sólo ha requerido una extensión de los requisitos del DOT. Dado que los requisitos del DOT ya se aplican a los patronos que manejan materiales radioactivos, esta norma no representa cambio alguno. Por lo tanto, no es apropiado incluir una exención en la norma.

Hubo cierta confusión en cuanto al párrafo (a)(2) de la regla propuesta que requería mantener las marcas, los carteles y las etiquetas de manera que asegurara que la leyenda estuviera visible. En efecto, todo lo que se pretendía con esta disposición era asegurar que se mantuviera la etiqueta, el cartel o la marca lo suficientemente limpia (no ocultada por el polvo, el sucio, el fango, etc.) para poderla ver fácilmente en caso de una emergencia o según fuese necesario para evitar una situación peligrosa. La disposición nunca tuvo el propósito de colocar restricciones acerca de cómo o dónde se debía almacenar los materiales con etiquetas del DOT. Sin embargo, ya que un comentarista (Ex. L5-42) objetó el uso del término "leyenda", la disposición se ha corregido como el párrafo (c) en la regla final para leer: "Estas marcas, carteles y etiquetas deberán mantenerse de manera que se asegure que son fácilmente visibles". Esto no significa que los paquetes no-a-granel que tienen etiquetas del DOT y se guardan en un almacén (por ejemplo, cajas que contienen latas de 4 galones de material peligroso) tengan que arreglarse de manera que se permita que cada etiqueta sea visible en todo momento. En su lugar, requiere que donde se requiera retener las advertencias de riesgo del DOT, se las mantenga de tal manera que se asegure que no se compromete el mensaje que debe transmitir la advertencia de riesgo. En otras palabras, por lo menos algún etiquetado debe estar visible para cada tipo de material peligroso.

Se sugirió cambios secundarios adicionales (Exs. 5-33 y L5-42) que OSHA concuerda que son apropiados para la compleción y los ha incorporado en la regla final. Específicamente, el título de la regla final se ha enmendado para incluir el término "etiqueta". Los términos "vehículo aéreo" y

"embarcación" se han eliminado del texto reglamentario ya que no hay requisitos específicos del DOT para fijar etiquetas de advertencia a un vehículo aéreo o una embarcación. El término "recipiente" se cambió también a "recipiente de carga" como sugirió el Ex. 5-33. La sección se ha corregido editorialmente para hacerla más compatible con los HMR del DOT y para que la sección se pueda comprender más fácilmente. Por ejemplo, los requisitos para los paquetes versus los vehículos de transporte se han separado en dos párrafos separados.

Se hizo también sugerencias (Exs. 5-19 y 5-25) de eliminar del párrafo (a) la frase "* * * y otra información que puedan requerir esos reglamentos * * *". Los comentaristas estaban preocupados por que pudiera interpretarse que la frase requiere a los patronos recibidores mantener los materiales no diseñados para exhibición (por ejemplo, los manifiestos) sobre el recipiente, el paquete, etc. Aunque este lenguaje era compatible con la Sección 29 de la HMTUSA, OSHA no pretendía que el mismo colocara una carga adicional sobre los patronos. Por tanto, OSHA ha removido este lenguaje de la regla final para eliminar cualesquier malas interpretaciones acerca de los requisitos de la regla final.

Varios comentaristas sugirieron que OSHA fuera más allá de la orden del Congreso en la elaboración de esta regla. Por ejemplo, el Laborers' Health & Safety Fund of North America recomendó que la regla se extendiera para abarcar los materiales peligrosos que se cargan o se guardan antes del envío (Ex. 5-8). Los reglamentos del DOT no se aplican por lo general hasta que se ofrece un material para transportación. Requerir marcas, etiquetado o carteles de acuerdo con los HMR antes de ofrecer un material para transportación está fuera del alcance de esta reglamentación.

El Departamento de Estado de Nueva York señaló que las cargas mixtas de materiales peligrosos se identifican con el cartel de "peligroso" de uso múltiple. Aunque el vehículo puede estar estacionado, el conductor puede haberse llevado los papeles de envío y haber removido así un recurso vital para la identificación de los riesgos del contenido (Ex. 5-14). OSHA interpreta que la orden del Congreso se limita a la retención de las advertencias de riesgo del DOT que están diseñadas para exhibición. Por consiguiente, no se incluye los papeles de envío.

Por último, Growmark sugirió que esta reglamentación presente a OSHA una oportunidad para considerar el uniformar más todas las advertencias de riesgo que se colocan sobre vehículos, almacenes, tanques de almacenaje, etc. de modo que los que responden a emergencias puedan reconocer y responder a un tipo de marca en lugar de tener que aprender sistemas duales (Ex. 5-11).

OSHA sabe que los patronos y otros han expresado una necesidad de compatibilidad en las prácticas de etiquetado. Sin embargo, este asunto se sale del alcance del estatuto de autorización específico y completarlo requeriría una estrategia interagencial mayor y más extensa. Más aún, la Agencia publicó una Solicitud de información en el contexto de la Norma de Comunicación de Riesgo el 17 de mayo de 1990 (ver 55 FR 20580). El punto se está considerando todavía con respecto a qué medida debería tomar la Agencia en el contexto de esa norma.

En un asunto similar respecto a la autoridad otorgada por la legislación de la HMTUSA a la Agencia, por lo menos un comentarista (Ex. 5-4) sugirió que ya que el asunto verdadero discutido en la legislación era la comunicación de riesgo, el requisito de retener las advertencias de riesgo del DOT debía haberse integrado en la Norma de Comunicación de Riesgo en lugar de publicar un reglamento separado. Sin embargo, OSHA cree que el Congreso fue bastante específico en las instrucciones dadas al Secretario del Trabajo para que este requisito se aplicara a los reglamentos del DOT y que se discutiera en una regla separada. Sin embargo, el párrafo (d) sí integra mejor esta regla final con la Norma de Comunicación de Riesgo.

Por último, Amoco (Ex. 5-21) suscitó el punto de si la regla debería aplicarse al inventario actual de materiales etiquetados por el DOT de un patrono, y si se requeriría cambios a las marcas y etiquetas existentes. En respuesta a este comentario, la Agencia ha concedido 90 días luego de la publicación de la regla final en el **Federal Register** para que los patronos entren en cumplimiento. La regla no requiere cambios en el contenido de la etiqueta. Sin embargo, OSHA ha provisto lo que esta cree es tiempo suficiente para que los patronos reemplacen las etiquetas, las marcas o los carteles que se pueda haber removido, o que vacíen los recipientes de materiales peligrosos. Una vez haya pasado la fecha de vigencia de la regla, los patronos estarán sujetos a citaciones de OSHA si hay paquetes, vehículos de transporte, recipientes de carga, etc. de materiales peligrosos abarcados por los HMR del DOT presentes en el lugar de trabajo, no tienen la advertencia de riesgo del DOT apropiada y violan la norma. No es posible para los oficiales de cumplimiento de OSHA saber fácilmente la fecha en que se recibieron los vehículos de transporte o los paquetes, y se removieron las advertencias del DOT. El periodo de 90 días es un tiempo realista en el que se puede remover los carteles, las marcas o las etiquetas o vaciar los recipientes.

Dado que el Congreso ha ordenado que OSHA publique este reglamento para todos los patronos abarcados por la Ley OSH, este aviso incluye normas separadas pero idénticas para la industria general (' 1910.1201), la construcción (' 1926.60), los astilleros (' 1915.100), los terminales marítimos (' 1917.29) y la estiba (' 1918.100). La norma de la industria general se añadirá también a la lista de las normas de la Parte 1910 que se aplican a las operaciones agrícolas, como un nuevo párrafo (a)(7) de la ' 1928.21.

Al igual que con la regla propuesta, OSHA ha consultado con oficiales delegados del Secretario de Transportación y el Secretario de Hacienda, según lo requiere la HMTUSA, al preparar esta regla final.

Ley de Flexibilidad Reglamentaria

OSHA no ha realizado un Análisis de impacto reglamentario para esta norma ya que la adopción de los requisitos propuestos no añadiría carga alguna reglamentaria a los patronos con respecto al costo o a la recopilación de información.

Ordenes Ejecutivas 12866, 12612 y 12778

Esta regla no es una acción reglamentaria significativa para los fines de las Orden Ejecutiva 12866. Tampoco tiene implicaciones federalistas que garanticen la preparación de una Determinación Federalista de acuerdo con la Orden Ejecutiva 12612. Esta regla ha sido certificada de acuerdo con la Orden Ejecutiva 12778 en cuanto a la Reforma de Justicia Civil.

Ley de Reducción de Trámites

Esta acción de reglamentación no impone cargas de trámites conforme a la Ley de Reducción de Trámites.

Lista de Temas del 29 CFR Partes 1910, 1915, 1917, 1918, 1926, y 1928

Seguridad y salud en el trabajo, transporte de materiales peligrosos, sustancias peligrosas, explosivos, sustancias químicas, salud, seguridad.

Autoridad y firma

Este documento fue preparado bajo la dirección de Joseph A. Dear, Assistant Secretary of Labor for Occupational Safety and Health, U.S. Department of Labor, Washington, D.C. 20210.

Por consiguiente, conforme a la sección 29 de la Hazardous Materials Transportation Uniform Safety Act de 1990 (Pub. L. 101-615, 104 Stat. 3244), las secciones 4 y 6(b) de la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional (29 U.S.C. 653, 655), Sección 41, la Longshore and Harbor Workers' Compensation Act (33 U.S.C. 941), Sección 107, la Contract Work Hours and Safety Standards Act (40 U.S.C. 333), la Orden Núm. 1-90 del Secretario del Trabajo (55 FR 9033) y el 29 CFR Parte 1911, Partes 1910, 1915, 1917, 1918, 1926 y 1928 del 29 CFR se enmiendan como se establece abajo.

Firmado a los 14 días de julio de 1994.

Joseph A. Dear

Secretario Auxiliar del Trabajo.