

DEFENSA A DEFENSA

INSPECCIONES VEHICULARES

Una guía creada por
TBS Factoring Service

DEFENSA A DEFENSA

INSPECCIONES VEHICULARES

CREADA POR TBS FACTORING SERVICE

Con más de 50 años de experiencia sirviendo a los transportistas, TBS hace que la transportación sea fácil con tecnología de última generación y varios servicios que ayudan a los conductores a establecerse, seguir en conformidad, encontrar cargas y con pagos rápidos. TBS sirve a miles de clientes a nivel nacional con soluciones simples y rápidas para el flujo efectivo.

Ubicado en Oklahoma City y acreditado como uno de los mejores lugares para trabajar en Oklahoma, la familia de compañías de TBS impulsa el cambio para los negocios con nuestra dedicación a la transformación digital.



SEAMOS AMIGOS





ÍNDICE DE CONTENIDOS

Defensa a defensa: Inspecciones vehiculares	1
Capítulo 1: Es la ley	2
Capítulo 2: ¿Quién es responsable?.....	4
Capítulo 3: Seis niveles de inspección	5
Capítulo 4: Equipo de emergencia.....	6
Capítulo 5: Operación insegura	7
Capítulo 6: Seguridad de la carga	8
Capítulo 7: Inspecciones en la carretera.....	9
Capítulo 8: Cómo prepararse para una inspección en la carretera.....	12

DEFENSA A DEFENSA

INSPECCIONES VEHICULARES

La importancia de las inspecciones vehiculares antes y después de viajar no se puede enfatizar más. Son una parte esencial de la operación segura de un vehículo comercial. Una inspección de buena calidad deja a que los conductores puedan abordar cualquier problema antes de que empiecen a conducir.

Cuando es realizado correctamente, las inspecciones vehiculares de buena calidad pueden ayudarle a evitar reparos caros al lado de la carretera, incrementar la seguridad, prevenir accidentes, reducir el tiempo de inactividad y tarifas, ayudarle a cumplir con los requerimientos del departamento de transportación (DOT) de los Estados Unidos y de Canadá y ayudar a que los conductores lleguen a su destino a tiempo.

LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE SEGURIDAD DE AUTOTRANSPORTES (FMCSA)

La meta primaria de la FMCSA es reducir choques, heridas y los muertos que involucren camiones y buses. Las funciones de la FMCSA son:

- Desarrollar y hacer cumplir las regulaciones soportadas con información que balanceen la seguridad de transportistas motorizados con la eficiencia.
- Coleccionar información de sistemas de seguridad para enfocarse en los conductores más peligrosos y hacerles cumplir con las regulaciones de seguridad.
- Realizar inspecciones en la carretera de vehículos motorizados comerciales y/o de conductores por los inspectores de el Programa de Asistencia para la Seguridad de Transportistas Motorizados (MCSAP).

Los inspectores de MCSAP realicen exámenes en la carretera para revisar si los conductores y vehículos están en conformidad con los Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) y/o las Regulaciones de Materiales Peligrosos (HMR). Si una inspección resulta con violaciones serias, se le dará al conductor una orden de suspensión de servicio a su vehículo o a sí mismo. Estas violaciones deben ser corregidas antes de que el conductor o el vehículo pueda operar de nuevo.



CAPÍTULO #1

ES LA LEY



Las regulaciones federales de seguridad requieren que el conductor este "satisfecho" con que las partes básicas y accesorios estén disponibles y en buena condición para trabajar antes de conducir el vehículo.

Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) parte 396.13, dice que antes de conducir, el conductor debe:

- *Estar satisfecho con que el vehículo motorizado este en una condición segura para operar.*
- *Revisar el informe de inspección de vehículo del conductor previa (DVIR).*
- *Firmar el reporte—solamente si los defectos y deficiencias fueron anotadas por el conductor que preparo el reporte—para confirmar que el conductor lo ha revisado y certificado que los reparos necesarios fueron realizados.*

REPORTES VEHICULARES SIN DEFECTOS

En un fallo publicado el 18 de diciembre del 2014, la FMCSA rescindió el requerimiento que dice que los conductores de vehículos motorizados comerciales operando en los Estados Unidos en el comercio interestatal (menos los conductores de vehículos motorizados comerciales que carga pasajeros) entreguen el informe de inspección de vehículo del conductor (DVIR) cuando el conductor no ha encontrado ni ha sido avisado de cualquier defecto o deficiencia vehicular.

Este cambio aplica solamente a las operaciones en los Estados Unidos. Para continuar a cumplir con las regulaciones nacionales y provinciales de Canadá, los transportistas motorizados en los Estados Unidos necesitan cumplir y retener los informes de inspección de vehículo del conductor, sin importar si ha notado defectos o no.

ES LA LEY (CONTINUACIÓN...)

Además, el informe de inspección de vehículo del conductor (DVIR) debe identificar el vehículo y enumerar cualquier defecto o deficiencia descubierta por, o reportada a, el conductor al que la operación o avería del vehículo afectara. El conductor debe firmar el DVIR.

Si un conductor opera más de un vehículo durante el día, las FMCSR parte 396.11 requiere que un reporte de los defectos y deficiencias sea preparado para cada vehículo.

Los procedimientos y la secuencia de las inspecciones vehiculares varían, pero todas cubren ciertas áreas. Esto es declarado en FMCSR parte 392.7, ver a continuación.



Ningún vehículo motorizado comercial debe ser conducido a menos que el conductor este satisfecho con que los siguientes partes y accesorios estén en una buena condición para trabajar. Un conductor no debe dejar de usar o usar este equipo cuando es necesario.

- *Los frenos, incluyendo los frenos del tráiler*
- *El freno de mano*
- *El volante*
- *Equipo de emergencia*
- *Las luces y los reflectores*
- *Las llantas*
- *La bocina*
- *Las ruedas y rines*
- *El limpiaparabrisas*
- *El retrovisor*
- *Las conexiones entre el camión y el tráiler*

TARJETAS MEDICAS

- Todos los conductores de vehículos comerciales involucrados en el comercio interestatal que carguen más de 10,000 libras deben obtener y mantener un certificado de medico examinador (MEC) valido. Conductores comerciales que conducen vehículos que requieren una licencia de conducir comercial (CDL) tienen dos requerimientos adicionales. Todas las personas con un CDL tienen que declarar a su Agencia Estatal de Licencias para Conductores (SDLA) que ellos solamente operan o esperan operar comercialmente en 1 de los posible 4 categorías con su CDL. Este proceso se llama certificación para sí mismo.
- Estas 4 categorías son: interestatal sin excepción, interestatal con excepción, intraestatal sin excepción, intraestatal con excepción.
- Las personas con un CDL deben proveer su SDLA con una copia de su MEC. Esta información es añadida solamente a los registros estatales de conductores con un CDL. Las personas sin un CDL no son requeridas a certificarse ellos mismo o entregar una copia de su MEC a su SDLA.
- Las personas con un CDL que conducen en una categoría diferente a la que se certificó ellos mismo son sujetos a la suspensión o revocación de sus privilegios de conducir comercial.
- Los privilegios de los conductores con un CDL que no actualicen la fecha de caducidad de su MEC con su estado serán rebajados y no serán elegibles para conducir un vehículo motorizado comercial que requiere un CDL.

Se puede encontrar más información aquí: <https://www.fmcsa.dot.gov/registration/commercial-drivers-license/medical>

¿QUIÉN ES RESPONSABLE?

CAPÍTULO #2

Cuando es realizado apropiadamente, las inspecciones antes y después de cargar ayudan a prevenir problemas que pueden ocurrir debidos a deficiencias vehiculares. Los conductores deben usar por lo menos 4 de los 5 sentidos—el tacto, la vista, el oído y el olor—cuando están inspeccionando la condición de un camión. Un buen detective encontrara todos los problemas mecánicos y eléctricos que podrán causar averías o accidentes.

Las inspecciones vehiculares de buena calidad eliminan la frustración de tener que esperar por reparaciones o un reemplazo de su vehículo durante una carga. También le ayudan a mantener a un vehículo en buena condición para trabajar y a extender la vida útil. Esto también reduce los costos de operación.

Establecer un proceso paso por paso de la inspección antes y después de cargar deja a un conductor completar la inspección más rápidamente, mas eficientemente y sin olvidar algo.

Aunque los conductores y propietarios de los vehículos tienen la obligación de realizar inspecciones diarias, el conductor últimamente es responsable por asegurar que el vehículo está en una condición segura para operar.

CÓMO REALIZAR UNA INSPECCIÓN

Los procedimientos y secuencias de las inspecciones antes y después de viajar varían. Una mejor practica es usar un proceso de 11 pasos.

- La visión general del vehículo
- El lado del conductor del camión
- El frente del camión
- El lado del pasajero del camión
- La parte trasera del camión
- El sistema de conexiones del camión
- El lado del conductor del tráiler
- El lado del pasajero del tráiler
- La parte trasera del tráiler
- El sistema de conexiones en el lado del conductor
- Adentro del camión

Arranque el camión para revisar las luces de precaución, los indicadores y la alerta de reversa (si es necesario). Revise el reporte de inspección del conductor previo por cualquier problema y para asegurarse de que cualquier problema ha sido reparado.

Adicionalmente, cuando está en la cabina, el conductor debe realizar las siguientes revisiones de los frenos de aire:

- La pérdida de aire estático (menos de 3 PSI cada minuto para las combinaciones de camión y tráiler)
- La pérdida de aire presurizado (menos de 4 PSI cada minuto para las combinaciones de camión y tráiler)
- El indicador de aire bajo (este se debe prender cuando la presión de aire es menos de 60 PSI)
- El sistema de frenado de emergencia
- El freno de estacionamiento (este se debe activar cuando la presión de aire esta entre 20 a 40 PSI)
- Freno de servicio
- Freno del tráiler

Varias organizaciones de transportación ofrecen instrucciones fáciles para ayudar a los conductores a aprender como inspeccionar su tráiler eficiente y apropiadamente por la conformidad con las regulaciones del Departamento de Transportación (DOT) de los Estados Unidos.



CAPÍTULO #3

LOS 6 NIVELES DE INSPECCIÓN

El programa de inspección del Departamento de Transportación (DOT) de los Estados Unidos tiene 6 niveles.



Nivel I

La inspección estándar de Norte América. Esta es la más exhaustiva de las inspecciones e incluye una examinación de conformidad con los elementos críticos de los conductores y las regulaciones vehiculares.



Nivel II

Inspección al rededor del camión. Esta es similar a la inspección de Nivel I, pero incluye solamente los artículos que pueden ser inspeccionados sin tener que ponerse debajo del vehículo.



Nivel III

Inspección del conductor y sus credenciales. Esta es una examinación de la licencia de conducir del conductor, la certificación médica, la conformidad con las horas de servicio (HOS), el uso del cinturón de seguridad, el informe de inspección de vehículo del conductor (DVIR) y los requerimientos para los materiales peligrosos (si es aplicable).



Nivel IV

Inspección especial. Esta típicamente es una inspección de una vez de un artículo particular y normalmente son realizados para soportar una investigación o para verificar o refutar una tendencia presunta.



Nivel V

Inspección del vehículo. Esto incluye todos los artículos especificados en la inspección de Nivel I, pero es realizada sin la presencia del conductor y puede ser en cualquier locación.

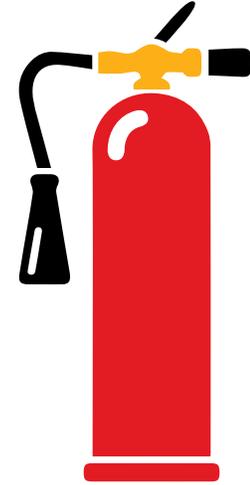


Nivel VI

La inspección estándar de Norte América aumentada para las cargas radiactivas. Esta es una inspección para cargas de materiales radioactivas e incluye aumentos a la inspección de Nivel I.

CAPÍTULO #4

EQUIPO DE EMERGENCIA



Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) parte 392.8 (el uso e inspección de equipo de emergencia) dice: Ningún vehículo motorizado será conducido a menos que el conductor este satisfecho que el equipo de emergencia requerido por parte 393.95 (equipo de emergencia en cada unidad de poder) este en su puesto y listo para el uso; el conductor no debe dejar de usar o usar este equipo cuando es necesario.

El equipo de emergencia enumerados en parte 393.95 incluye: un extinguidor de fuego que esta apropiadamente cargado, inspeccionado y que es operable; fusibles de sobra e indicadores para los vehículos parados.

VIOLACIONES PRINCIPALES

Vehículos:

- Aparatos de luces/reflectores defectuosos
- Partes/accesorios en una condición insegura
- Fugas de aceite y/o grasa
- Una profundidad de la banda de rodadura menos de 2/32 de una pulgada
- La falta de un extinguidor de fuego

Las violaciones acerca de la transportación de materiales peligrosos:

- La carga y seguridad de la carga
- Documentos de envío
- El letrero

Conductores:

- Violaciones del registro de actividad
- Un conductor que no habla Ingles
- El exceso de velocidad
- Las violaciones de las horas de servicio
- La falta de usar el cinturón de seguridad cuando está operando un vehículo motorizado comercial

Las violaciones acerca de la seguridad de la carga:

- Ninguna seguridad de la carga o la carga impropia
- La falta de seguridad en equipo vehicular
- Una carga que está fugando, soplando o cayendo

Violaciones vehiculares de suspensión de servicios:

- Sistemas de frenado
- La seguridad de la carga
- Llantas/ruedas

CAPÍTULO #5



OPERACIÓN INSEGURA

Las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) parte 396.7 (operación insegura prohibida) dice que un vehículo motorizado no debe ser operado en una condición que probablemente causara una accidente o avería del vehículo.

Sin embargo, esta regulación contiene una exención que deja a cualquier vehículo motorizado seguir operando en la carretera sin importar si fue descubierto a estar en una condición insegura, pero solamente puede viajar al lugar más cerca para hacer reparaciones. Adicionalmente, esta exención dice que esto se puede hacer solamente si es menos peligroso al público que dejar permitir al vehículo seguir en la carretera.

LAS VIOLACIONES PRINCIPALES DE LAS HORAS DE SERVICIO

1. La falsificación de los registros de actividad
2. Ningún registro de estado de servicio
3. Operar más de 14 horas por día
4. Conducir más de 60/70 horas en 7/8 días

CAPÍTULO #6



SEGURIDAD DE LA CARGA

Las inspecciones vehiculares también deben incluir la seguridad de la carga, según las Regulaciones Federales de Seguridad de Autotransporte (FMCSR) parte 392.9, (inspección de carga, los dispositivos y sistemas de seguridad de las cargas). Bajo esta regla, un conductor no puede operar un vehículo motorizado comercial a menos que la carga este distribuida apropiadamente y también adecuadamente asegurada con las especificaciones de parte 393.100 hasta parte 393.136. Estas secciones cubren los dispositivos y sistemas de seguridad de cargas y las especificaciones de seguridad requerida para cada cosa.

El portón trasero, las lonas impermeables, las puertas y otro equipo usado en la operación del camión deben ser seguros. El equipo que se usa para la seguridad de la carga también debe ser seguro. La carga o cualquier otro objeto no debe bloquear la vista directa o lateral del conductor.

Adicionalmente, parte 392.9 dice que un conductor debe inspeccionar la carga y los dispositivos de seguridad entre las primeras 50 millas después de embarcar para realizar cualquier ajuste a la carga o cualquier otro aspecto de carga si es necesario—incluso si tiene que añadir más dispositivos de seguridad—para asegurarse de que la carga no se mueva cuando esta encima o adentro del vehículo motorizado comercial.

Un conductor también debe reexaminar y realizar cualquier ajuste necesario cuando hay un cambio de deber, si el vehículo no ha sido operado por 3 horas o si el vehículo ha sido conducido por mas de 150 millas—cualquiera que ocurra primero.

ATENCIÓN A LOS DETALLES

Hay 3 elementos esenciales para transportar cargas de forma segura: cargar la mercancía apropiadamente, contener la carga apropiadamente y usar aparatos de seguridad correctamente.

Bajo la iniciativa de cumplimiento, seguridad y responsabilidad (CSA) de la FMCSA, las violaciones por la seguridad impropia de la carga afectan negativamente a la flota y al conductor. Aunque hay unas violaciones en donde el conductor no es responsable (incluyendo aspectos de la ley que asigna la responsabilidad a la compañía que está enviando mercancía o a la flota), si un inspector determina que la violación es una que el conductor podría corregir, una violación diferente será puesto en la base de datos de ese conductor.

Un manual sobre la seguridad de la carga de la FMCSA está disponible en línea.



CAPÍTULO #7



INSPECCIONES EN LA CARRETERA

La Administración Federal de Seguridad de Autotransportes autoriza a las inspecciones en la carretera. Estas son las revisiones de seguridad que ocurren en cualquier parte para hacer cumplir las leyes de seguridad para vehículos motorizado comerciales, promocionar la seguridad en la carretera, reducir los incidentes que involucren vehículos motorizados comerciales y para remover los camiones inseguros y los conductores no calificados de la carretera. Estas inspecciones pueden ocurrir en la carretera, en un área de descanso, en una estación de pesaje o un puerto de entrada.

Si un conductor no pasa una inspección en la carretera debido a que fueron descubiertos defectos graves, será puesto fuera de servicio. Las reparaciones necesarias deben ser realizadas antes de que el vehículo pueda operar de nuevo.

Los conductores también son sujetos a la inspección y pueden ser puestos fuera de servicio si no tienen las credenciales apropiadas o si han violado las regulaciones de las horas de servicio.

INSPECCIONES DE LOS CONDUCTORES

Los conductores son sujetos a las inspecciones en la carretera. Durante esto, los inspectores típicamente buscan por:

- Licencias de conducir comercial (CDL) con aprobaciones y clasificaciones correctas.
- Documentos de envío para la transportación de materiales peligrosos.
- Certificado de medico examinador (MEC), si es necesario.
- Las horas de servicio y registros de estado de servicio.
- El uso del cinturón de seguridad.
- La posesión o uso de alcohol o drogas.
- Pasajeros no autorizados.

INSPECCIONES EN LA CARRETERA (CONTINUACIÓN...)



Los conductores que realicen inspecciones vehiculares correctas pueden asegurar que una inspección en la carretera vaya sin problema.

Los inspectores locales, estatales y federales usan los Criterios de Suspensión de Servicios de Norte América como una guía de referencia para determinar si un camión o un conductor debe ser suspendido de servicio.

Los criterios son una lista detallada de las condiciones que son lo suficiente peligrosas para justificar la suspensión de operación de un camión o un conductor. Estas condiciones tienen que ser corregidas antes de poder operar.

La corrección de violaciones menos severas puede ser diferido para un tiempo y lugar mas conveniente. Los criterios fueron desarrollados y son mantenidos por la Alianza de Seguridad en Vehículos Comerciales (CVSA), una organización sin fines de lucro que consta de representantes y oficiales locales, estatales, provinciales, territoriales y federales para la seguridad de vehículos motorizados comerciales en los Estados Unidos, Canadá y México. Su meta es promocionar la seguridad de los vehículos motorizados comerciales con liderazgo para el orden público, los profesionales de la industria y los legisladores.

Cada año, CVSA revisa los Criterios de Suspensión de Servicios de Norte América y hace cambios necesarios. Un vehículo motorizado comercial que pasa una inspección de Nivel I o Nivel V será premiado con una calcomanía de CVSA que indica que ninguna violación fue descubierta según los Criterios de Suspensión de Servicios de Norte América. La calcomanía solo puede ser añadida al vehículo por el inspector de CVSA y solamente aplica a la porción vehicular de la inspección.

INSPECCIONES EN LA CARRETERA (CONTINUACIÓN...)

Las calcomanías son válidas solamente por 3 meses. El trimestre en que la inspección fue realizada es indicada por el color de la calcomanía. Una inspección realizada en enero/febrero/marzo le da una calcomanía verde. Una inspección realizada en abril/mayo/junio le da una calcomanía amarilla. Una inspección realizada en julio/agosto/septiembre le da una calcomanía anaranjada. Una inspección realizada en octubre/noviembre/diciembre le da una calcomanía blanca.

Puede poner la calcomanía en las siguientes locaciones:

- Unidad de poder: La esquina inferior izquierda de la superficie exterior del parabrisas del pasajero.
- Tráileres: La esquina inferior derecha, lo más cerca al frente posible.
- Tanque de carga: El lado derecho del chasis cerca del frente del tanque de carga; al nivel del ojo en la parte derecha cerca del tanque de carga.

Los vehículos que muestren una calcomanía valida generalmente no son sujetos a inspecciones repetidas a menos que haya un problema descubierto.

EVITANDO INSPECCIONES

Hay sistemas para evitar las inspecciones en las estaciones de pesaje que dejen a los vehículos comerciales "preaprobadas" a continuar en la velocidad de la carretera sin tener que parar en la estación de pesaje/sitio de inspección.

Estos sistemas usan 2 tipos de tecnología: identificación usando la radiofrecuencia (RFID) y los servicios comerciales de radio móvil (CMRS).

RFID usa un transpondedor montado en el parabrisas para identificar un vehículo específico. CMRS usa tecnología de teléfonos celulares. Esto incluye los teléfonos móviles, tabletas y dispositivos que usan GPS.

Dependiendo del sistema, el transpondedor o dispositivo móvil manda una señal a una estación de pesaje. La señal conecta al conductor a una aplicación usada por el orden público para determinar si deben inspeccionar el camión o no. El sistema automáticamente revisa la seguridad y el estatus de las credenciales del camión. Si todo está bien, el sistema manda una señal al conductor que le notifica si puede evitar la estación de pesaje/sitio de inspección.



CAPÍTULO #8

CÓMO PREPARARSE PARA UNA INSPECCIÓN EN LA CARRETERA

Los conductores deben estar preparados para inspecciones en la carretera en cualquier momento. Mantener bien un vehículo motorizado comercial es muy importante, pero la actitud del conductor también lo es. El comportamiento del conductor durante la inspección puede tener un gran impacto en los resultados.

Aquí hay unos consejos para tener una inspección en la carretera sin problemas:

- Siempre haga una buena inspección antes y después de viajar.
- Esta alerta para los criterios de suspensión de servicios.
- No de al orden público una excusa para pararle debido a que hay algo mal visualmente.
- Mantenga su cabina limpia y organizada. Saque los documentos, basura, gorras, etcétera de su panel. Una cabina desorganizada incrementa la posibilidad de una inspección.
- Tenga todos sus documentos requeridos disponibles. Esto incluye su licencia de conducir comercial (CDL), su certificación médica, su inspección anual, sus credenciales de permisos y todo su papeleo acerca de sus cargas.
- Sea profesional y cortes.
- No sea combativo.
- No sea tímido para hacer preguntas.
- Use el sentido común y sea cooperativo.



CALIFICACIONES DE CSA

El programa de cumplimiento, seguridad y responsabilidad (CSA) es un programa que se enfoca en el cumplimiento de seguridad y fue creado por la FMCSA. CSA es diseñada para mejorar la seguridad y para prevenir los choques, heridas y muerte de los conductores y camiones. En la mayoría de los casos, los conductores y su compañía de transporte comparten la responsabilidad para las violaciones de CSA.

A continuación, hay unas de las violaciones más comunes del mantenimiento vehicular citadas durante las inspecciones en la carretera, según el sistema de calificación de CSA. Lo más alto la severidad, lo más que esto afectara a su calificación de conductor y compañía de transporte.

- Una banda de rodadura menos de 2/32 de una pulgada – 8
- Violaciones de luces de frenado – 6
- Frenos no bien ajustados – 4
- Ningún dispositivo de luces/reflectores o tener luces/reflectores defectuosas – 3
- Ningún extinguidor de fuego o tener un extinguidor de fuego defectuoso – 2

TBS FACTORING SERVICE, LLC

SIRVIENDO A LA INDUSTRIA DE TRANSPORTACIÓN DESDE 1968

VISITAR
TBSFACTORING.COM



LLAMAR
(800) 207-7661



TBS OFRECE

TARIFAS BAJAS

**CHEQUEOS DE CRÉDITO GRATUITOS
UN PROCESO DE INSCRIPCIÓN FÁCIL**

ADELANTOS DE COMBUSTIBLE

PROCESAMIENTO DE SU AUTORIDAD OPERATIVA GRATUITA

ASISTENCIA CON LOS PERMISOS Y CON LA CONFORMIDAD

AYUDA DE SEGURO

Y MUCHO, MUCHO MAS



Toda la información en este medio tiene el propósito únicamente para dar a conocer la información y no crea una relación legal con TBS Factoring Service, LLC, o con ninguna de sus entidades afiliadas. (colectivamente se conoce como "TBS") Tampoco constituye un contrato legal con TBS. Esta información está sujeta a cambios sin aviso previo. Mientras todo cuidado razonable previo se realice, TBS no garantiza la exactitud, la conformidad, la puntualidad, el rendimiento, o la aptitud para cualquier propósito particular de los contenidos de este medio, tampoco respaldamos o aceptamos ninguna responsabilidad de cualquiera de las opiniones, consejos, recomendaciones, u opiniones expresadas en este medio o cualquier material o fuentes que podrían ser citadas, enlazadas, o confiadas. En ningún caso TBS será responsable o sujeto, directa o indirectamente, por cualquier daño o pérdida causado por, o en conexión con, el uso o la confianza puesta en los contenidos, materiales, o servicios disponibles por medio de cualquier medio o recurso similar.