DEPARTAMENTO DE ESTADO

Núm. Reglamento **7470**
Fecha Rad: **4 de marzo de 2008**
Aprobado: Hon. Fernando J. Bonilla
Secretario de Estado
Por:
Francisco José Martín Caso
Secretario Auxiliar de Servicios

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
COMISIÓN DE SERVICIO PÚBLICO

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
CSP
1917
Comisión de Servicio Público

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL

MARZO 2008

ARTICULO I- DISPOSICIONES GENERALES 14

Sección 1.01 – Título. 14

Sección 1.02 – Base Legal. 14

Sección 1.03 – Propósito 14

Sección 1.04 – Alcance y aplicabilidad 15

Sección 1.05 – Interpretación por la Comisión. 15

Sección 1.06 – Disposiciones de otros reglamentos 15

Sección 1.07 – Adopción por referencia 16

Sección 1.08 – Cláusula de salvedad. 16

Sección 1.09 – Reconsideración. 16

Sección 1.10 – Revisión Judicial. 17

Sección 1.11 – Derogación expresa 17

Sección 1.12 – Vigencia. 17

PARTE 390 – DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS SOBRE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE – EN GENERAL 18

SUBPARTE A – APLICACIÓN GENERAL Y DEFINICIONES. 18

Sección 390.1 – Propósito. 18

Sección 390.3 – Aplicación general. 18

Sección 390.5 – Definiciones. 20

Sección 390.7 – Reglas de interpretación. 32

SUBPARTE B – REQUERIMIENTOS GENERALES E INFORMACIÓN. 32

Sección 390.9 – Efecto sobre leyes estatales y locales. 32

Sección 390.11 – Obligación del acarreador de requerir el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables a los conductores. 33

Sección 390.13–Ayudar o alentar las violaciones a este Reglamento. 33

Sección 390.15 – Cooperación en investigaciones y estudios especiales. 33

Sección 390.16 – Reservada. 34

Sección 390.17 – Equipos adicional y accesorios. 34

Sección 390.19 – Informe de identificación del acarreador. 34

Sección 390.23 – Relevo de cumplir con las disposiciones reglamentarias..... 40

Sección 390.25 –Extensión al término de relevo del cumplimiento con las disposiciones reglamentarias en situaciones de emergencia. 42

Sección 390.27 – Centros de Servicio. 42

Sección 390.29 – Localización de registro de documentos. 43

Sección 390.31 – Copias de registros y documentos. 44

Sección 390. 33 - Vehículos utilizados para propósitos que no sean los contemplados en los definidos. 45

Sección 390.35 - Certificados, informes y registros: falsificación, reproducción o alteración... 45

Sección 390.37 - Violaciones y penalidades..... 46

SUBPARTE C – RESERVADA. 46

PARTE 391 - CALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES..... 46

SUBPARTE A - EN GENERAL 46

Sección 391.1 – Alcance de las disposiciones de esta parte, calificaciones adicionales; deberes de los acarreadores – conductores. 46

Sección 391.2 – Exenciones Generales. 47

SUBPARTE B – CALIFICACIÓN Y DESCALIFICACIÓN DE CONDUCTORES 47

Sección 391.11 – Calificación de Conductores. 47

Sección 391.13 – Responsabilidades de los conductores. 48

Sección 391.15 – Descalificación de Conductores. 49

SUBPARTE C – ANTECEDENTES Y CARÁCTER 52

Sección 391.21 – Solicitud de Empleo. 52

Sección 391.23 – Investigar e Inquirir. 55

Sección 391.25 – Investigación y Revisión anual del registro de manejo..... 62

Sección 391.27 – Registro de Violaciones. 63

SUBPARTE D – EXÁMENES Y PRUEBAS..... 64

Sección 391.31 – Prueba de Manejo..... 64

Sección 391.33 - Equivalente de prueba de manejo. 66

SUBPARTE E – CALIFICACIONES FÍSICAS DE CONDUCTORES Y EXÁMENES 66

Sección 391.41 – Calificaciones físicas para conductores. 67

Sección 391.43 – Examen médico; certificado de examen físico. 69

Sección 391.45 – Personas que deben ser médicamente examinadas y certificadas. 79

Sección 391.47 – Resolución de conflictos de evaluación médica. 79

Sección 391.49 – Normas alternativas para la calificación física cuando existe pérdida de miembros o impedimentos físicos. 82

SUBPARTE F – EXPEDIENTES Y REGISTROS 93

Sección 391.51 – Requisitos generales para expedientes de calificaciones del conductor 93

SUBPARTE G – EXENCIONES LIMITADAS 95

Sección 391.53 - Informe del Historial de Manejo Seguro del Conductor 95

Sección 391.55 – Expedientes de Conductores de Vehículos Combinados. 96

Sección 391.61 - Conductores que estaban regularmente empleados antes del primero de enero de 1971 97

Sección 391.63 - Conductor con múltiples patronos 97

Sección 391.64 – Apadrinamiento para ciertos conductores participando en estudios de programas de dispensas de visión y diabetes. 98

Sección 391.65 – Conductores provistos por otros acarreadores. 100

Sección 391.67 – Conductores de vehículos de finca de vehículos de motor comercial articulados. 102

Sección 391.68 - Acarreadores privados de pasajeros (no comerciales). 102

Sección 391.69 – Acarreadores privados de pasajeros (comerciales). 103

Sección 391.71 – Reservada. 103

PARTE 392 – MANEJO DE VEHÍCULOS DE MOTOR 103

SUBPARTE A – EN GENERAL 103

Sección 392.1 – Alcance de las reglas de esta parte. 103

Sección 392.2 – Reglas de operación aplicables. 103

Sección 392.3 – Conductor enfermo o fatigado. 104

Sección 392.4 – Drogas y otras sustancias. 104

Sección 392.5 – Prohibición de alcohol. 105

Sección 392.6 - Programas de viajes que cumplan con límites de velocidad. 107

Sección 392.7 – Equipo, inspección y uso. 107

Sección 392.8 – Equipo de emergencia, inspección y uso. 108

Sección 392.9 – Inspección de la carga, aparatos y sistemas para seguridad de la carga. ... 108

Sección 392.9(a) – Autoridad de operación. 109

SUBPARTE B - MANEJO DE VEHICULOS..... 110

Sección 392.10 - Reservada. 110

Sección 392.11 - Reservada. 110

Sección 392.12 - Reservada. 110

Sección 392.13 - Reservada. 110

Sección 392.14 - Condiciones peligrosas; precaución extrema. 110

Sección 392.15 – Reservada..... 111

Sección 392.16 – Uso de cinturones de seguridad. 111

Sección 392.18 – Reservada..... 111

SUBPARTE C – VEHÍCULOS DETENIDOS..... 111

Sección 392.20 – Reservada..... 111

Sección 392.21 – Reservada..... 111

Sección 392.22 – Señales de emergencia, vehículos detenidos. 111

Sección 392.24 - Señales de emergencia; productores de flama. 114

Sección 392.25 - Señales de emergencia; cargas peligrosas. 114

Sección 392.30 - Reservada. 114

Sección 392.31 - Reservada. 114

Sección 392.32 - Reservada. 114

SUBPARTE D – USO DE FAROS ENCENDIDOS Y REFLECTORES..... 115

Sección 392.33 - Faros o reflectores ocultos. 115

Sección 392.40 - Reservada. 115

Sección 392.41 - Reservada. 115

SUBPARTE F – PRECAUCIONES PARA EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE. 115

Sección 392.50 – Ignición del combustible; prevención. 115

Sección 392.51 - Reserva de combustible; Materiales del oficio. 116

Sección 392.52 – Reservada. 116

SUBPARTE G – PRÁCTICAS PROHIBIDAS 116

Sección 392.60 - Transportación de personas no autorizadas. 116

Sección 392.61 – Reservada. 117

Sección 392.62 – Operación segura, Ómnibuses. 117

Sección 392.63 – Remolque o empuje de ómnibus con pasajeros abordo. 118

Sección 392.64 – Viajes en vehículos cerrados sin salidas adecuadas. 118

Sección 392.65 – Reservada. 118

Sección 392.66 – Monóxido de carbono; Uso del vehículo cuando sea detectado. 118

Sección 392.68 – Reservada. 119

Sección 392.71 – Detectores de radares; uso y/o posesión. 119

PARTE 393 – PARTES Y ACCESORIOS NECESARIOS PARA UNA OPERACIÓN SEGURA 119

SUBPARTE A - EN GENERAL 119

Sección 393.1 – Alcance de las reglas de esta parte. 120

Sección 393.3 – Accesorios y equipo adicional. 120

Sección 393.5 – Definiciones. 120

Sección 393.7 – Materias incorporadas por referencia. 132

SUBPARTE B – DISPOSITIVOS DE ILUMINACIÓN, REFLECTORES Y EQUIPO ELÉCTRICO 136

Sección 393.9 – Funcionamiento de los faros y luces. 136

Sección 393.11 - Dispositivos de iluminación y reflectores. 137

Sección 393. 13 - Laminado retroreflectivo y requerimientos de reflectores reflectivos, para remolques y semi-remolques manufacturados antes del 1 de diciembre de 1993. 150

Sección 393.17 - Luces y reflectores, combinación en operaciones de carga y/o remolque. . 153

Sección 393.19 – Señales de Aviso de Emergencia. 159

Sección 393.20 – Reservado. 159

Sección 393.22 - Combinación de dispositivos de iluminación y reflectores. 159

Sección 393.23 - Los dispositivos de iluminación deben ser eléctricos. 160

Sección 393.24 - Requisitos para los faros delanteros y faros auxiliares..... 160

Sección 393.25 - Requisito para los faros o luces que no sean delanteros..... 161

Sección 393.26 - Requisitos para los reflectores. 163

Sección 393.27 - Reservado. 165

Sección 393.28 - Sistemas de instalación eléctrica. 165

Sección 393.29 - Reservada. 165

Sección 393.30 - Instalación de la batería..... 165

Sección 393.31 - Reservada. 166

Sección 393.32 Reservada. 166

Sección 393.33 - Reservada. 166

SUBPARTE C - FRENOS 166

Sección 393.40 - Sistemas de frenos requeridos. 166

Sección 393.41 - Sistema de freno (estacionamiento). 169

Sección 393.42 - Frenos requeridos en todas las ruedas. 171

Sección 393.43 - Desprendimiento y frenos de emergencia. 173

Sección 393.44 - Protección, líneas de frenos delanteras..... 175

Sección 393.45 - Tubería y manga de freno, ensamblaje de mangas y conectores. 175

Sección 393.46 - Reservada. 177

Sección 393.47 - Activadores de frenos, ajustadores, forros, cojinetes, tambores y rotores. 177

Sección 393.48 - Frenos funcionales. 178

Sección 393.49 - Una sola válvula para operar todos los frenos. 180

Sección 393.50 - Envases requeridos. 180

Sección 393.51 - Dispositivos de advertencia y medidores. 181

Sección 393.52 - Funcionamiento de frenos. 184

Sección 393.53 - Ajustadores automáticos de frenos e indicadores de ajuste de frenos. 187

Sección 393.55 – Sistema de frenos "Antilock" (Antilock Brake System) 188

SUBPARTE D - CRISTALES Y CONSTRUCCIÓN DE VENTANAS..... 190

Sección 393.60 - Cristales en aperturas específicas. 190

Sección 393.61 - Construcción de ventanas. 192

Sección 393.62 - Salidas de emergencias de ómnibuses..... 192

Sección 393.63 - Reservado 195

SUBPARTE E - SISTEMAS DE COMBUSTIBLE 195

Sección 393.65 - Todos los sistemas de combustible. 195

Sección 393.67 - Tanques de combustible líquido..... 197

Sección 393.68 - Tanques de Gas Natural Comprimido. 204

Sección 393.69 - Sistema de combustible de gas licuado de petróleo. 205

SUBPARTE F - DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO Y MÉTODOS DE REMOLQUE 206

Sección 393.70 - Dispositivos de acoplamiento y métodos de remolque, excepto para operación de carga y/o remolque..... 206

Sección 393.71 - Dispositivo de acoplamiento y métodos de remolque en operaciones de carga y/o remolque. 211

SUBPARTE G - PARTES MISCELANEAS Y ACCESORIOS 228

Sección 393.75 Llantas. 228

Sección 393.76 - Reservada. 231

Sección 393.77 - Reservada. 231

Sección 393.78 - Sistemas de limpiaparabrisas..... 231

Sección 393.79 - Reservada. 232

Sección 393.80 - Espejos retrovisores. 232

Sección 393.81 - Claxon (Bocina)..... 233

Sección 393.82 - Velocímetro. 233

Sección 393.83 - Sistemas de escape. 233

Sección 393.84 - Pisos. 235

Sección 393.85 - Reservada. 235

Sección 393.86 - Parachoques delanteros y traseros..... 235

Sección 393.87 - Banderas en cargas salientes o proyectadas. 239

Sección 393.88 - Receptores de televisión. 239

Sección 393.89 - Ómnibuses, protección del eje de Cardán 239

Sección 393.90 - Ómnibuses, barra o línea para pasajeros de pie. 240

Sección 393.91 - Ómnibuses, asientos prohibidos en los pasillos..... 240

Sección 393.92 - Reservada. 240

Sección 393.93 - Asientos, sistemas de cinturones de seguridad y su lugar de anclaje..... 241

Sección 393.94 - Nivel de ruido en el interior del vehículo. 242

SUBPARTE H - EQUIPO DE EMERGENCIA 244

Sección 393.95 - Equipo de emergencia en todas las unidades de fuerza motriz. 244

SUBPARTE I - PROTECCIÓN CONTRA DESPLAZAMIENTO O CAIDA DE LA CARGA.... 248

Sección 393.100 - ¿Qué tipo de vehículos de motor comerciales están sujetos a las normas de seguridad de la carga de esta subparte, y qué requisitos generales aplican?..... 248

Sección 393.102 – ¿Cuál es la norma mínima de funcionamiento para la seguridad de equipos y sistemas de la carga?..... 248

Sección 393.104 – ¿Qué criterios deberán cumplir los equipos y sistemas de seguridad de la carga para satisfacer los requisitos de esta subparte?..... 249

Sección 393.106 - ¿Cuáles son los requisitos generales para asegurar los artículos de la carga? 252

Sección 393.108 - ¿Cómo se determina el límite de capacidad (working load limit) de una atadura determinada?..... 254

Sección 393. 110 - ¿Qué otra cosa debo hacer para determinar el número mínimo de ataduras? 258

Sección 393. 112 - ¿Deberá ser ajustable una atadura? 259

Sección 393. 114 - ¿Cuáles son los requisitos para extremos de estructuras delanteras utilizadas como parte del sistema de seguridad de la carga? 260

393. 116 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar troncos? 261

Sección 393. 118 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar "dressed lumber"o productos similares de construcción? 265

Sección 393. 120 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar carretes de metal (metal coils)? ... 267

Sección 393.122 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar rollos de papel? 275

Sección 393. 124 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar tubos de hormigón (concrete pipe)? 281

Sección 393. 126 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar contenedores intermodales (intermodal containers)? 287

Sección 393.128 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar automóviles, camiones livianos y camiones de carga?..... 289

Sección 393.130 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar vehículos pesados, equipo y maquinaria?..... 290

Sección 393.132 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar vehículos aplastados?..... 291

Sección 393.134 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar contenedores "roll-on roll-of" y contenedores de elevador de gancho (hook lift)? 292

Sección 393.136 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar piedra grande? 294

SUBPARTE J - ARMAZONES, CABINAS Y COMPONENTES DEL CUERPO, ... 297

Sección 393.201 - Armazones..... 297

Sección 393.203 - Cabida y componentes del cuerpo..... 298

Sección 393.205 - Ruedas. 298

Sección 393.207 - Sistemas de suspensión. 299

Sección 393.209 - Sistema de guía direccional. 299

PARTE 394 – RESERVADA 300

PARTE 395 - HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES..... 301

Sección 395.1 - Alcance de las disposiciones de esta parte..... 301

Sección 395.2 – Definiciones. 305

Sección 395.3 - Tiempo máximo manejando y en servicio para vehículos que transportan propiedad. 307

Sección 395.5 - Tiempo máximo manejando y en servicio para vehículos que transportan pasajeros..... 308

Sección 395.7 - Reservada 309

Sección 395.8 - Registro de "status" de servicio del conductor. 309

Sección 395.10 - Reservada. 318

Sección 395.11 - Reservada. 318

Sección 395.12 - Reservada. 318

Sección 395.13 - Conductores declarados fuera de servicio. 318

Sección 395.15 - Aparatos o mecanismos de registro automático a bordo. 320

PARTE 396 – INSPECCIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO 326

Sección 396.1 – Alcance. 326

Sección 396.3 - Inspección, reparación y mantenimiento. 326

Sección 396.5 - Lubricación..... 328

Sección 396.7 - Operaciones inseguras prohibidas. 328

Sección 396.9 - Inspección de vehículos de motor en operación. 328

Sección 396.11 - Informe diario de inspección del vehículo por el Conductor. 330

Sección 396.13 - Inspección por el conductor. 332

Sección 396.15 - Inspección en operaciones de carga y/o remolque. 332

Sección 396.17 - Inspección periódica. 333

Sección 396.19 - Calificaciones del inspector. 335

Sección 396.21 - Requisito para el mantenimiento de registros de Inspecciones periódicas. 336

Sección 396.23 - Equivalente de Inspección periódica. 338

Sección 396.25 - Calificaciones de los inspectores de frenos. 339

PARTE 397 - TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS; REGLAS DE MANEJO Y ESTACIONAMIENTO 341

SUBPARTE A - EN GENERAL 341

Sección 397.1 - Aplicación de las Reglas de esta parte. 341

Sección 397.2 - Cumplimiento con el Reglamento de Seguridad en el Transporte. 342

Sección 397.3 - Leyes, Ordenanzas y Reglamentos locales. 342

Sección 397.5 - Vigilancia y atención de los vehículos de motor. 342

Sección 397.7 - Estacionamiento. 344

Sección 397.9 - Reservado. 345

Sección 397.11 - Fuegos. 345

Sección 397.13 - Fumar. 345

Sección 397.15 - Abastecimiento de combustible. 345

Sección 397.17 - Llantas. 346

Sección 397.19 - Instrucciones y documentos. 346

SUBPARTE B – RESERVADO 347

SUBPARTE C – RUTA DE MATERIALES PELIGROSOS NO RADIOACTIVOS 347

Sección 397.61 - Propósito y alcance. 347

Sección 397.63 – Aplicabilidad. 348

Sección 397.65 – Definiciones. 348

Sección 397.67 - Responsabilidad de ruta del acarreador. 350

Sección 397.69 - Designaciones de ruta en la vía pública, campo ocupado o derecho de prioridad..... 351

Sección 397.71 - Estándares federales. 352

Sección 397.73 – Información pública y requisitos de los informes..... 360

Sección 397.75 – Resolución de conflictos. 361

Sección 397.77 - Revisión judicial sobre la decisión de la disputa. 364

SUBPARTE D - RUTA A SEGUIR EN LA TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES CLASE 7 (RADIOACTIVOS)..... 364

Sección 397.101 - Requisitos para Acarreadores y Conductores. 364

Sección 397.103 – Requisitos para designaciones de ruta del Estado Libre Asociado. 369

SUBPARTE E – PROCEDIMIENTOS SOBRE DERECHO DE PRIORIDAD (preemption) (Cláusula de Supremacía)..... 370

Sección 397.201 - Propósito y alcance de los procedimientos. 370

Sección 397.203 - Estándares para determinar derecho de prioridad (preemption)..... 372

Sección 397.205 - Aplicación de derecho de prioridad. 372

Sección 397.207 - Aviso de derecho de prioridad. 374

Sección 397.209 - Procesamiento de derecho de prioridad (preemption). 374

Sección 397.211 - Determinación de derecho de prioridad (preemption). 375

Sección 397.213 - Renuncia de aplicación de derecho de prioridad. 376

Sección 397.215 - Aviso de renuncia. 378

Sección 397.217 - Procesamiento de renuncia. 379

Sección 397.219 - Orden y determinación de renuncia. 380

Sección 397.221 – Límite de tiempo. 382

Sección 397.223 - Petición de reconsideración. 382

Sección 397.225 - Revisión judicial..... 383

APÉNDICE D 384

TABLA DE DROGAS DESCUALIFICADORAS Y OTRAS SUSTANCIAS..... 384

Listado I - Sustancias Controladas 384

APÉNDICE G 392

NORMAS MÍNIMAS PARA INSPECCIONES PERIÓDICAS..... 392

COMPARACIÓN DEL APÉNDICE G Y EL NUEVO PROCEDIMIENTO UNIFORME DE INSPECCIÓN DEL CONDUCTOR – VEHÍCULO (INSPECCIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD CRÍTICOS DE VEHÍCULOS COMERCIALES Y CRITERIOS DE FUERA DE SERVICIO..... 412

DIFERENCIAS ENTRE LOS CRITERIOS FUERA DE SERVICIO Y LA INSPECCION ANUAL DE LA FMCSA 412

ARTÍCULO II – MULTAS ADMINISTRATIVAS APLICABLES A LAS VIOLACIONES A LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE Y MATERIALES PELIGROSOS..... 416

Sección 2.01 – Criterios para la imposición de multas 416

Sección 2.02 – Cuantías de las Multas 417

Sección 2.03 – Reincidencias Administrativas 420

Sección 2.04 – Efectos de la Reincidencia 421

Sección 2.05– Multas máximas 422

Sección 2.06- Procedimiento para la imposición de multas 422

Sección 2.07 – Celebración de Vista Pública 423

Sección 2.08 – Pago de multa 424

Sección 2.09 – Otras acciones 424

ANEJO I- DISPOSICIONES RELATIVAS AL MANEJO DE MATERIALES PELIGROSOS, ADOPTADOS POR REFERENCIA DEL TÍTULO 49 DEL CÓGIDO DE REGLAMENTOS FEDERALES, PARTES 171-173, 177-178 Y 180 425

INTRODUCCIÓN

La Comisión de Servicio Público de Puerto Rico, creada en virtud de la Ley Núm. 109, de 28 de junio de 1962, según enmendada, es el Organismo facultado para reglamentar y fiscalizar las empresas de servicio público, según definidas en el Artículo 2 de ésta, que incluye pero no se limita, a las empresas que se dedican a la transportación de carga mediante paga. Según el Artículo 14 de esta ley, esta Comisión tiene facultad además para reglamentar las empresas de vehículos privados dedicados al comercio en lo relativo a la seguridad de éstos. Con el propósito de uniformar y de recopilar en un mismo documento los requisitos de seguridad en el transporte, disposiciones relativas al manejo de materiales peligrosos y las penalidades administrativas que enfrentaría aquella persona natural o jurídica que incumpla con éstas, se presenta a continuación el Reglamento de Transporte Comercial.

ARTÍCULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Sección 1.01 – Título.

Este Reglamento se conocerá y citará como "**Reglamento para el Transporte Comercial**".

Sección 1.02 – Base Legal.

Se adopta este Reglamento al amparo de las disposiciones de la Ley Número 109 del 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico; el Título 49 del Código de Reglamentos Federales (Code of Federal Regulations, CFR por sus siglas en inglés) partes 171-173, 177-178 y 180 en lo relativo al manejo de materiales peligrosos y 390-393, 395-397 en cuanto a la seguridad en el transporte; Ley Núm. 22 de 7 de enero de 2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito" y de la Ley Número 170 del 12 de agosto de 1988, según enmendada, conocida como "Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme".

Sección 1.03 – Propósito.

Para adoptar del Título 49 del Código de Reglamentos Federales (Code of Federal Regulations, CFR por sus siglas en inglés) las partes 171-173, 177-178 y 180, por referencia, en lo relativo al manejo de materiales peligrosos y las partes

390-393, 395-397 en cuanto a la seguridad en el transporte. Para establecer además las multas administrativas por violaciones a las disposiciones relativas a materiales peligrosos y/o a seguridad en el transporte.

Sección 1.04 – Alcance y aplicabilidad

Este Reglamento aplica a todo patrono, empleado, conductor, acarreador público o privado, embarcador y vehículo de motor comercial, que transporte bienes o pasajeros en el comercio interestatal o intraestatal.

En el caso de que alguno de los antes mencionados intervenga además en el manejo de materiales peligrosos, serán de aplicación a éste, las partes 171-173, 177-178 y 180 del Título 49 del Código de Reglamentos Federales (Code of Federal Regulations, CFR por sus siglas en inglés), que se incorporan a este Reglamento por referencia.

Sección 1.05 – Interpretación por la Comisión.

La Comisión podrá mediante Resolución y/o Acuerdo al efecto, clarificar e interpretar las disposiciones de este Reglamento en caso de duda o conflicto en armonía con los propósitos generales de su ley habilitadora; conocimiento especializado, propósito de este Reglamento; disposiciones del Código Federal de Reglamentos sobre seguridad en el transporte y/o materiales peligrosos y aplicando, de estimarlo conveniente, la interpretación que haya efectuado previamente alguna agencia o tribunal con competencia de la jurisdicción federal.

Sección 1.06 – Disposiciones de otros reglamentos.

Las disposiciones de este Reglamento prevalecerán y se complementarán con las disposiciones de cualquier otro reglamento en vigor aprobado por la Comisión de Servicio Público, que sea de aplicación al caso en particular de seguridad en el transporte y manejo de materiales peligrosos. En caso de inconsistencia entre el texto en el idioma inglés y la traducción aquí contenida, prevalecerán las disposiciones contenidas en el idioma inglés.

Sección 1.07 – Adopción por referencia.

(a) Mediante el presente Reglamento se incorporan y se adoptan por referencia las partes 171-173, 177-178 y 180 del Titulo 49 del Código de Reglamentos Federales (Code of Federal Regulations) relativas al manejo de materiales peligrosos. Por estar éstas redactadas en el idioma inglés y por tratarse de disposiciones altamente técnicas, esta Comisión las incorpora mediante este mecanismo de adopción por referencia, no obstante, incluye copia de éstas como apéndice del presente reglamento, con el propósito de promulgar las mismas entre las personas a las cuales le serán aplicables.

(b) Se incorporan y se adoptan además todas las enmiendas a las partes 171-173, 177-178 y 180 en lo relativo al manejo de materiales peligrosos y 390-393, 395-397 relativas a la seguridad en el transporte, posteriores a las contenidas en el presente Reglamento. Esta incorporación de enmiendas serán automáticas sin necesidad de trámite ulterior de parte de este Organismo.

Sección 1.08 – Cláusula de salvedad.

Si cualquier disposición, palabra, oración, inciso o parte de este Reglamento fuera impugnada por cualquier razón ante un Tribunal y declarada inconstitucional o nula, tal sentencia no afectará, menoscabará o invalidará las restantes disposiciones de este Reglamento, sino que su efecto se limitará a la disposición, palabra, oración, inciso o parte así declarada inconstitucional o nula. La nulidad o invalidez de cualquier disposición, palabra, oración, inciso o parte en algún caso específico no afectará o perjudicará en sentido alguno su aplicación o validez en cualquier otro caso, excepto cuando específica y expresamente se invalide para todos los casos.

Sección 1.09 – Reconsideración.

Una parte adversamente afectada por una resolución u orden parcial o final de la Comisión podrá, dentro del término de veinte (20) días desde la fecha de archivo en autos de la notificación de la resolución u orden, presentar una Moción de Reconsideración, previo el pago de los derechos correspondientes y a

tenor con lo dispuesto en la Sección 30.00 (Reconsideración) de las Reglas de Procedimiento Administrativo de la Comisión de Servicio Público, Reglamento Núm. 7076 de 21 de diciembre de 2005 y con lo dispuesto en la Sección 3.15 de la Ley Núm. 170, *supra.*

Sección 1.10 – Revisión Judicial.

Una parte adversamente afectada por una orden o resolución final de la Comisión podrá presentar una solicitud de revisión ante el Tribunal de Apelaciones dentro de un término de treinta (30) días contados a partir de la fecha del archivo en autos de la copia de la notificación de la orden o resolución final de la Comisión. Disponiéndose que si la fecha de archivo en autos de copia de la notificación de la orden o resolución es distina a la del depósito en el correo de dicha notificación, el término se calculará a partir de la fecha del depósito en el correo. Para la presentación de un recurso de revisión judicial será discrecional la presentación de una Moción de Reconsideración previamente ante este Organismo, dentro del término dispuesto en la sección que antecede.

En caso de que la parte adversamente afectada por la orden o resolución final optare por presentar oportunamente una Moción de Reconsideración (entiéndase en cumplimiento con lo dispuesto en la Sección 1.10 de este Reglamento) el término para presentar el recurso de revisión judicial será interrumpido y estará sujeto a lo dispuesto en la Sección 3.15 de la Ley Núm. 170, *supra*.

Sección 1.11 – Derogación expresa.

Este Reglamento deroga el Reglamento Núm. 5648 de 24 de julio de 1996, conocido como "Reglamento de Seguridad en el Transporte" y el Reglamento Núm. 5740 de 22 de enero de 1998, conocido como "Reglamento de Materiales Peligrosos".

Sección 1.12 – Vigencia.

Este Reglamento comenzará a regir treinta (30) días después de su radicación en la Secretaría del Departamento de Estado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, conforme la Ley Núm. 170, *supra*.

PARTE 390 – DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS SOBRE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE – EN GENERAL

SUBPARTE A – APLICACIÓN GENERAL Y DEFINICIONES.

Sección 390.1 – Propósito.

Esta parte establece las disposiciones de aplicación general, definiciones, requisitos e información general según sean pertinentes a las personas sujetas a este Reglamento.

Sección 390.3 – Aplicación general.

(a) Las disposiciones de este Reglamento son aplicables a todos los patronos, empleados y vehículos de motor comerciales que transporten propiedad o pasajeros en el comercio interestatal e intraestatal.

(b) Las disposiciones de la Ley de Vehículos y Tránsito, Ley Número 22 del 7 de enero de 2000, según enmendada, son aplicables a toda persona que opere un vehículo de motor comercial cubierto por este Reglamento.

(c) Los acarreadores cubiertos por las disposiciones de este Reglamento podrán tener la obligación de mantener pólizas de seguros sobre Responsabilidad Pública conforme a los requisitos de la reglamentación aplicable.

(d) Requisitos adicionales – Nada de lo dispuesto en este Reglamento será interpretado para prohibir a un patrono requerir y poner en vigor requisitos más estrictos que los dispuestos en este Reglamento relativos a la seguridad de las operaciones y a la salud y seguridad de los empleados.

(e) Conocimiento y cumplimiento con las disposiciones reglamentarias.

(i) Cada patrono deberá conocer y cumplir con todas las disposiciones de este Reglamento que sean aplicables a la operación de ese acarreador.

(ii) Cada conductor y empleado debe ser instruido sobre todas las disposiciones aplicables de este Reglamento y deberá cumplir con las mismas.

(iii) Todo equipo y accesorios de un vehículo de motor requerido por este Reglamento deberán ser mantenidos conforme con todos los criterios de operación y diseño establecidos en este Reglamento.

(f) Excepciones. A menos que de otra manera sea específicamente establecido, las disposiciones de este Reglamento no aplicarán a :

(1) Toda operación de ómnibus escolar según se define en la Sección 390.5.

(2) Transportación llevada a cabo por el gobierno federal, estatal o subdivisión política del Estado, o una agencia establecida al amparo de un pacto entre Estados que haya sido aprobado por el Congreso de los Estados Unidos de América.

(3) La transportación ocasional de propiedad personal por individuos sin compensación ni para el beneficio de una empresa comercial.

(4) La transportación de cuerpos humanos o personas enfermas o lesionadas.

(5) Operación de camiones de bomberos y vehículos de rescate mientras están envueltos en emergencias y operaciones relacionadas.

(6) (i)El manejo de vehículos de motor comercial diseñados o utilizados para transportar entre nueve (9) a quince (15) pasajeros (incluyendo al conductor), no mediando

compensación directa, siempre y cuando el vehículo no cumpla con la con la definición de vehículo de motor comercial. Sin embargo, acarreadores operando este tipo de vehículos por compensación se les requiere cumplir con las secciones 390.15, 390.19, y 390.21(a) y (b) (2).

(ii) La operación de vehículos de motor comercial diseñados o utilizados para transportar entre nueve (9) a quince (15) pasajeros (incluyendo al conductor) mediando compensación directa, si el vehículo se provee y no está siendo operado más allá de ochenta y seis punto tres millas (86.3) del lugar donde por lo general el chofer se reporta a trabajar, y que tampoco cumpla de otra manera con la definición de vehículo de motor comercial, sin embargo, acarreadores operando estos vehículos por compensación están requeridos de cumplir con las secciones 390.15, 390.19, y 390.21(a) y (b) (2).

(g) Acarreadores que transportan materiales peligrosos en el comercio intraestatal. Las disposiciones que se encuentran en la Subparte B de esta Parte aplican a los acarreadores que transportan materiales peligrosos en el comercio intraestatal y a aquellos vehículos de motor que transportan materiales peligrosos en el comercio intraestatal:

(i) Parte 387, Niveles mínimos de responsabilidad financiera de los acarreadores, según indicado en la sección 387.3 de este Capítulo.

(ii) Sección 390.19, Informe de identificación del acarreador, y la sección 390.21, Marcado de vehículos de motor comerciales; están sujetos a las disposiciones de la sección 385.403 de este capítulo. Los acarreadores intraestatales que hayan comenzado operaciones previo al 1ro de enero del 2005 no se les requiere cumplir con la sección 390.19(a)(1).

Sección 390.5 – Definiciones.

Los siguientes términos dondequiera que se usen o se les haga referencia en este Reglamento, tendrán el significado que a continuación se expresa, salvo que del texto se desprenda un significado distinto.

(1) Acarreador – Significa una empresa pública o privada, dedicada a la transportación. El término acarreador incluye los agentes, oficiales y representantes del acarreador así como a empleados responsables de reclutar, supervisar, adiestrar o despacho de conductores, esto incluye también a los empleados responsables de la instalación, inspección y mantenimiento del equipo y/o accesorios de un vehículo de motor para propósitos de este Reglamento, la definición de acarreador incluye el término patrono.

(2) Acarreador por paga – Significa una persona dedicada a la transportación de bienes o pasajeros mediante paga.

(3) Acarreador Privado – Significa una persona que provee transportación de propiedad o pasajeros en un vehículo de motor comercial y que no es un acarreador mediante paga.

(4) Acarreador Privado de Pasajeros Comercial – Significa un acarreador privado dedicado a la transportación interestatal de pasajeros con fines comerciales pero no disponible al público en general.

(5) Acarreador Privado de Pasajeros no Comercial – Significa un acarreador privado dedicado a la transportación interestatal de pasajeros no contemplado en la definición de pasajeros comercial.

(6) Accidente – Significa:

(1) Excepto según dispuesto en el inciso (2) de esta definición, un suceso en el que está involucrado un vehículo de motor comercial en una vía pública que resulta en :

(i) Una muerte.

(ii) Una lesión corporal a una persona, que como resultado de esa lesión, inmediatamente recibe tratamiento médico fuera de la escena del accidente; o

(iii) Uno o más vehículos de motor sufren daños inhabilitadores como resultado del accidente, requiriendo que el vehículo sea transportado fuera de la escena del accidente por un camión grúa u otro vehículo.

(2) El término "accidente" no incluye:

(i) Un suceso que solo ocurra al subirse o bajarse de un vehículo de motor estacionado; o

(ii) Un suceso que solo ocurra al cargar y descargar el vehículo.

(7) Agricultor – Significa cualquier persona que explota una finca agrícola o está directamente dedicado al cultivo de la tierra, cosechas o ganado, los cuales:

(a) Son propiedad de esa persona; o

(b) Están bajo el control directo de esa persona.

(8) Asistencia directa – Significa transportación y otros servicios de ayuda provistos por un acarreador o sus conductores incidentales al reestablecimiento inmediato de servicios esenciales (tales como electricidad, cuidado médico, alcantarillado sanitario, agua, telecomunicaciones) o artículos esenciales (tales como alimentos y combustible). No incluye transportación relacionada a la rehabilitación a largo plazo de infraestructura física dañada o envíos o despachos comerciales de rutina luego de que la amenaza a la vida y propiedad haya pasado.

(9) CFR – Código de Reglamentos Federales (por sus siglas en inglés Code of Federal Regulations).

(10) Camión – Significa cualquier vehículo de motor auto impulsado a excepción de un camión remolcador diseñado y/o utilizado para la transportación de carga y propiedad.

(11) Camión tractor o remolcador – Significa un vehículo de motor autoimpulsado diseñado y/o utilizado primordialmente para remolcar otros vehículos.

(12) Clasificación de peso bruto combinado (GCWR) – Significa el peso indicado por el manufacturero como el peso total de un vehículo combinado cargado. En ausencia de valor especificado por el manufacturero, la clasificación del peso bruto combinado se determinará sumando la combinación de peso bruto del camión remolcador y el peso total de la unidad del arrastre y su carga.

(13) Clasificación del peso bruto del vehículo sencillo (GVWR) – Significa el peso indicado por el manufacturero como el peso bruto del vehículo sencillo cargado.

(14) Comercio interestatal – Significa cualquier negocio, tráfico o transportación entre Puerto Rico y lugares fuera de la jurisdicción de Puerto Rico.

(15) Comercio intraestatal – Significa cualquier negocio, tráfico o transportación que no esté incluido en el término comercio interestatal.

(16) Comisión de Servicio Público o Comisión – Significa la Agencia gubernamental del Estado Libre Asociado, creada en virtud de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada.

(17) Compensación directa – Significa el pago hecho al acarreador por los pasajeros o la persona actuando a favor de los pasajeros por los servicios de transportación provistos, el cual no incluye el cargo total u otra contribución por los servicios de transportación de carretera.

(18) Concentración del alcohol – Significa la concentración de alcohol en la sangre de una persona o en su aliento. Cuando se expresa en porcentaje significa los gramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o gramos de alcohol por 210 litros de aliento.

(19) Conductor – Cualquier persona que maneje un vehículo de motor.

(20) Conductor empleado por un solo patrono – Significa un conductor, que en un período de siete (7) días consecutivos es empleado o utilizado como conductor solamente por un acarreador. Este término incluye un conductor quien opera un vehículo de motor comercial de forma intermitente, casual u ocasional.

(21) Conductor con múltiples patronos – Significa un conductor que en cualquier período de siete (7) días es empleado o utilizado como conductor por más de un acarreador.

(22) Conductor de vehículos de uso agrícola– Significa una persona que solamente maneje un vehículo de motor que es:

(a) Controlado y manejado por un agricultor como un acarreador privado de propiedad o carga;

(b) Es utilizado para transportar:

(1) Productos agrícolas, o

(2) Maquinaria agrícola, artículos para uso agrícola, o ambos, desde o hasta una finca.

(c) No se utiliza en la transportación por paga.

(d) No transporta materiales peligrosos que requieran que el vehículo sea rotulado según requerido por el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.

(23) Convicción – Significa la determinación de culpabilidad o la determinación de que una persona ha violado o ha incumplido la ley por un Tribunal competente o por un Organismo administrativo autorizado, la confiscación de una fianza o colateral depositada para asegurar la comparecencia a corte, la aceptación de culpabilidad o de "nolo contendere" aceptada por el Tribunal, el pago de una multa o las costas o la violación de las condiciones para quedar en libertad sin fianza, irrespectivamente de si la penalidad es o no revocada, suspendida o dejada en probatoria.

(24) Daño inhabilitador – Significa daños que impiden que el vehículo de motor abandone la escena del accidente en su forma acostumbrada durante horas del día luego de reparaciones mínimas.

(1) Inclusiones. Daños al vehículo de motor que aunque en condiciones operables al continuar su marcha, agravaría los daños.

(2) Excepciones.

(i) Daños que pueden ser temporeramente corregidos en la escena del accidente sin partes o herramientas especiales.

(ii) Llantas inservibles, sin ningún otro daño del vehículo, aún cuando el vehículo no tenga llantas de repuesta.

(iii) Daño a los faros delanteros y traseros.

(iv) Daños a las luces direccionales, claxon o limpia parabrisas que hagan las mismas inoperantes.

(25) Desperdicios peligrosos – Significa cualquier material que esté sujeto a los requisitos del manifiesto de desperdicios peligrosos que administra la Junta de Calidad Ambiental de Puerto Rico, según requerido por la Agencia de Protección Ambiental ("EPA" por sus siglas en inglés) según especificado en la Parte 262 del Título 40 del Código de Reglamentos Federales ("CFR" por sus siglas en inglés) o estaría sujeto a estos requisitos si no tiene una autorización interina para un Estado bajo la Parte 123, Subparte F del Título 40 de Código de Reglamentos Federales.

(26) Detector de Radar – Significa cualquier mecanismo o dispositivo para detectar la emisión de microondas de radio, rayos láser o cualquier otra tecnología de medida de velocidad futura utilizadas por personal de la policía, responsables de hacer cumplir la ley para medir la velocidad de vehículos de motor comerciales en las vías públicas y autopistas para propósitos de hacer cumplir las leyes. Se excluyen de esta definición los detectores de radares que cumplen con los siguientes requisitos:

(i) Llevados fuera del compartimiento del chofer del vehículo de motor comercial. Para efectos de esta definición, el compartimiento de un vehículo de motor comercial que transporta pasajeros incluye el espacio designado para acomodar al chofer y los pasajeros; y

(ii) Es completamente inaccesible para, es inoperable por o imperceptible par el chofer cuando se encuentre operando el vehículo de motor.

(27) DOT – Departamento de Transporte Federal.

(28) Emergencia – Significa cualquier huracán, tornado, tormenta, lluvias torrenciales, marejadas, terremotos, inundaciones, deslizamiento de terrenos, explosiones o cualquier otro acontecimiento natural o producido por la mano del hombre que interrumpa la prestación de servicios esenciales (tales como energía eléctrica, cuidado médico, alcantarillado sanitario, agua, telecomunicaciones) o artículos de primera necesidad (tales como alimentos y combustible) o de otra manera constituyan una amenaza inmediata a la vida humana o al bienestar público, disponiéndose que dicho huracán, tornado u otro evento similar resulten en :

(1) Una declaración de emergencia por el Presidente de los Estados Unidos, o el Gobernador de Puerto Rico.

(2) La solicitud hecha por un oficial de la policía estatal o municipal para que una grúa mueva o remolque un vehículo accidentado o dañado.

(29) Empleado – Significa cualquier individuo que no sea el patrono, que sea empleado por un patrono y quien en el curso de su empleo afecte directamente la seguridad de un vehículo de motor comercial. Dicho término incluye al conductor de un vehículo comercial, (incluyendo un contratista independiente mientras opera un vehículo de motor comercial), un mecánico y un manejador de carga. Dicho término no incluye empleados de los Estados Unidos, de cualquier Estado y del Gobierno de Puerto Rico, o de cualquier subdivisión política de los mismos o de cualquier agencia establecida bajo un pacto entre Estados aprobado por el Congreso de los Estados Unidos, actuando dentro de las atribuciones de su empleo.

(30) FMCSA – Agencia Federal adscrita al Departamento de Transportación Federal y conocida como la "Federal Motor Carrier Safety Administration".

(31) Fatalidad – Significa cualquier lesión que cause la muerte de una persona al momento de ocurrir un accidente de un vehículo de motor o en un término de treinta (30) días contados a partir del día del accidente.

(32) Manejo de vehículos de motor comercial bajo la influencia de alcohol – Significa llevar a cabo una o más de las siguientes acciones en un vehículo de motor comercial: conducir mientras la concentración de alcohol es 0.04 o mayor, conducir bajo los efectos de alcohol según dispuesto en las leyes de Puerto Rico, o el negarse a someterse a aquellas pruebas requeridas por las

leyes de Puerto Rico o los requisitos de la Sección 392.5 (a) (2) para determinar si una persona está bajo los efectos de alcohol.

(33) Materiales peligrosos – Significa una sustancia o material la cual según determinado en el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público sea capaz de constituir un riesgo irrazonable a la salud, seguridad y propiedad cuando es transportado en el comercio y cuando haya sido así designada.

(34) Material del oficio – Incluye un material peligroso, que no sea un desperdicio peligroso que es transportado en un vehículo de motor:

(1) Para fines de proteger la salud y seguridad del conductor del vehículo y sus pasajeros;

(2) Con el fin de proveer apoyo y darle mantenimiento a un vehículo de motor [incluyendo el equipo auxiliar]; o

(3) Por un acarreador privado con el fin de proveer apoyo directamente al negocio principal que no sea uno de transporte mediante vehículos de motor.

(35) Oficina principal de negocios – Significa la oficina local designada por el acarreador, normalmente sus oficinas principales, donde se mantendrán los récords o registros requeridos por este Reglamento. Disposiciones de este Reglamento requieren mantener ciertos récords en otros locales que no sea la Oficina Principal de negocios.

(36) Ómnibus – Significa cualquier vehículo de motor diseñado, construido y utilizado para la transportación de pasajeros, incluyendo taxis.

(37) Ómnibus escolar – Significa un vehículo de motor de pasajeros el cual es diseñado o utilizado para cargar diez (10) o más pasajeros además del conductor y el cual según determinado por el Organismo Gubernamental competente es usado principalmente con el propósito de transportar estudiantes de escuela preescolar, primaria o secundaria a dichas escuelas desde el hogar o al hogar desde dichas escuelas.

(38) Operaciones de carga y remolque – Significa cualquier operación en el cual uno o más ejes de un vehículo de motor vacío o descargado están en la vía de rodaje durante el curso de transportación:

(i) En las facilidades del manufacturero;

(ii) Desde las facilidades de un manufacturero de autos y el comprador o el vendedor de autos;

(iii) Entre el vendedor de autos y otra entidad que venda o haga un arrendamiento por el auto y el vendedor o quien haga el arrendamiento.

(iv) A las facilidades de un acarreador o las facilidades de reparación luego de haberle ocurrido un daño inhabilitador (según se define en la sección 390.5) luego de haber sufrido un accidente; o

(v) A las facilidades de un acarreador o de reparación para hacerle reparaciones asociadas a fallas en el sistema o alguno de sus componentes; o

(vi) Asegurada a una silla de montar o de una barra de remolque.

(39) Operación de emergencia – Significa aquella operación en la cual un acarreador o conductor de un vehículo de motor comercial brinda asistencia directa para suplementar la capacidad y esfuerzos gubernamentales para salvar vidas o propiedad o proteger la salud y seguridad pública como resultado de una emergencia según definido en esta sección.

(40) Operación de ómnibus escolar – Significa el uso de un ómnibus escolar para transportar solamente estudiantes o personal escolar del hogar a la escuela y desde la escuela al hogar.

(41) Operador – Véase Conductor.

(42) Orden de Fuera de Servicio – Significa una declaración por cualquier oficial designado por la Comisión de Servicio Público o del FMCSA a dichos efectos de que el conductor, un vehículo de motor comercial o la operación de un acarreador está Fuera de Servicio según indicado en las secciones 392.5,

392.9(a), 395.13, 396.9, leyes o reglamentos compatibles o la "North American Uniform Out-of-Service Criteria".

(43) Patrono – Significa cualquier persona dedicada al comercio que posea o alquile un vehículo de motor comercial relacionado con la operación de su negocio, o asigna empleados a operar el mismo, pero dicho término no incluye al Gobierno de los Estados Unidos, Estado Libre Asociado de Puerto Rico, cualquier subdivisión política del Estado, o una agencia establecida bajo un pacto entre Estados aprobado por el Congreso de los Estados Unidos.

(44) Patrono anterior – Significa cualquier persona dedicada al comercio y siendo regulado por la Comisión de Servicio Público o el DOT, ha empleado al conductor en los tres (3) años previo, incluyendo cualquier posible patrono actual.

(45) Persona – Significa un individuo, sociedad, asociación, corporación, fideicomiso, o cualquier otro grupo organizado de individuos.

(46) Profesional de la salud – Significa una persona que ha sido licenciada, certificada y/o registrada de acuerdo a las leyes y reglamentos de Puerto Rico aplicables para llevar a cabo exámenes físicos. El término incluye pero no está limitado a doctores en medicina, doctores en osteopatía, asistentes médicos, enfermeras prácticas avanzadas y doctores quiroprácticos.

(47) Remolque o arrastre – Incluye:

(a) Remolque completo – Significa cualquier vehículo de motor que no sea un remolque o arrastre ajustable diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y de tal forma construido que ninguna parte de su peso, excepto el dispositivo de remolque, descansa sobre el vehículo remolcador. Un semiremolque o semiarrastre equipado con un eje auxiliar delantero ("converter dolly") será considerado como remolque completo.

(b) Remolque o arrastre ajustable – Significa cualquier vehículo de motor diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y fijado al vehículo remolcador por medio de una "barra" o "pértiga" o de otra forma fijado al vehículo remolcador, ordinariamente usado para transportar cargas largas o irregulares tales como pértigas, postes,

tubos o partes estructurales capaces generalmente, de sostenerse por sí solas como vigas entre las conexiones de apoyo.

(c) Semiremolque o semiarrastre – Significa cualquier vehículo de motor que no sea un remolque o arrastre ajustable diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y de tal forma construido que parte de su peso descansa en el vehículo remolcador.

(48) Sustancia peligrosa – Significa un material y sus mezclas o soluciones, identificados en el Apéndice de la Sección 172.101 del Reglamento de Materiales Peligrosos, "Listado de Sustancias Peligrosas y Cantidades que se Requiere sean Reportadas" cuando sean ofrecidas para ser transportadas en un envase, o en un vehículo de motor (si no están envasadas), y cuando la cantidad del material es igual o excede las cantidades que se requiere sean reportadas ("RQ" por sus siglas en inglés). Esta definición no aplica a productos de petróleo que sean lubricantes o combustibles, o a mezclas o soluciones de sustancias peligrosas si están en una concentración menor que la que se indica en la tabla de la Sección 171.8 del Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público, basada en la cantidad que se requiere sea reportada (RQ) según especificada para los materiales que aparecen en el listado del Apéndice de la Sección 172.101.

(49) Transportación de pasajeros en charters – Significa transportación en ómnibus para un grupo de personas que con un propósito común, bajo un mismo contrato, con una tarifa acordada por las partes, han adquirido el uso exclusivo del mismo para viajar juntos siguiendo un itinerario previamente establecido o según sea modificado después de haber salido del lugar de origen.

(50) USC – Siglas en inglés del United States Code. En este Código también aparecen listados los Reglamentos del Gobierno Federal.

(51) Vehículo de motor – Significa cualquier vehículo, máquina, remolque o semiremolque, arrastre o semiarrastre impulsado por fuerza mecánica y utilizado en las vías públicas para la transportación de pasajeros o propiedad o cualquier combinación de los mismos, según sea determinado por el Departamento de Transportación y Obras Públicas o la Comisión de Servicio Público, pero no incluye cualquier vehículo, locomotora o vehículo operado exclusivamente en un riel o rieles, o a un tranvía operado por energía

eléctrica tomada de un alambre fijo elevado que provee transportación similar al servicio de ferrocarril de tráfico ligero o tranvías.

(52) Vehículo de Motor Comercial – Significa cualquier vehículo auto impulsado o remolcado usado en las vías públicas para la transportación de pasajeros y propiedad cuando:

(1) El peso bruto del vehículo o el peso combinado del mismo equivale o sobrepasa las diez mil una (10,001) libras de peso; o

(2) El vehiculo está diseñado o es utilizado para transportar más de ocho (8) pasajeros (incluyendo el conductor) por paga; o

(3) Está diseñado o es utilizado para transportar más de quince (15) pasajeros, incluyendo al conductor, y no es usado para transportar pasajeros por compensación directa; o

(4) Es usado para la transportación de materiales peligrosos en una cantidad que requiera rotulación según dispuesto en el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.

(53) Vía pública – Significa cualquier calle, callejón o vía no importando que se halle en propiedad pública o privada, cuando está disponible para uso del público. "Disponible para uso del público" significa que dicha vía está disponible; excepto en determinado horario, durante condiciones climatológicas extremas o condiciones de emergencia; para uso de vehículos de motor de cuatro ruedas, y abiertas al público en general sin que exista portones, rótulos que prohíban su acceso u otras regulaciones que no sean restricciones basadas en el tamaño, peso o clase de registro. Los peajes o lugares de descanso no se consideran portones restrictivos.

(54) Zona Comercial – Significa el territorio contiguo a incluyendo la autopista cuando dentro de seiscientos pies (600") a lo largo de ésta hay edificios destinados para uso comercial y / o industrial. Esto incluye pero no está limitado a hoteles, bancos, o edificios de oficinas los cuales ocupan al menos trescientos pies (300") de "FRONTAGE" en un lado o a ambos lados de la autopista.

(55) Zona Residencial – Significa el territorio contigua a una autopista que no es de uso comercia y que por una distancia de trescientos pies (300”) o más a lo largo de dicha autopista está mayormente compuesta de residencias.

(56) Términos no definidos – Cualquier otro término no definido en esta sección que sea utilizado tendrá el significado común generalmente aceptado, excepto cuando dicho término haya sido definido en cualquier otra parte de este Reglamento.

Sección 390.7 – Reglas de interpretación.

Para fines de la administración y aplicación de este Reglamento salvo que se establezca lo contrario aplicarán las siguientes reglas de interpretación.

(1) Las palabras utilizadas en plural incluyen el singular y las palabras utilizadas en singular incluyen el plural a menos que en el contexto en particular indique claramente lo contrario.

(2) Las palabras en género masculino incluyen el género femenino.

(3) Las palabras utilizadas en tiempo presente incluyen el futuro.

(4) Oficial – incluye cualquier persona autorizada por ley a poner en vigor las disposiciones de este Reglamento.

(5) Escrito – incluye imprenta y maquinilla.

SUBPARTE B – REQUERIMIENTOS GENERALES E INFORMACIÓN.

Sección 390.9 – Efecto sobre leyes estatales y locales.

Excepto cuando se indique lo contrario, este Reglamento no podrá interpretarse para prohibir que se pongan en vigor leyes y reglamentos relativos a la seguridad en el transporte que pudieren ser aplicables.

Sección 390.11 – Obligación del acarreador de requerir el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables a los conductores.

Siempre que en las disposiciones de este Reglamento se imponga un deber o una prohibición a un conductor será el deber del acarreador el requerir el cumplimiento de dicho deber o prohibición. Si el acarreador es a su vez conductor, como tal queda igualmente obligado a cumplir con lo dispuesto en este Reglamento para los conductores.

Sección 390.13 – Ayudar o alentar las violaciones a este Reglamento.

Ninguna persona ayudará, alentará, instará, estimulará o requerirá a un acarreador o a sus empleados violar las disposiciones de este Reglamento.

Sección 390.15 – Cooperación en investigaciones y estudios especiales.

(a) Todo acarreador, a solicitud de un oficial autorizado por la Comisión, el FMCSA, la Policía Estatal o Municipal, deberá poner a su disposición los registros e información que le sea solicitada dentro del término especificado por el Oficial. Además, debe brindar toda la cooperación necesaria en la investigación de un accidente incluyendo respuestas completas y correctas.

(b) Los acarreadores deberán de mantener un registro de accidentes y enumerar cada accidente por un período de tres (3) años luego de haber ocurrido el mismo, para accidentes ocurridos luego del 29 de abril del 2003. Los accidentes ocurridos en o antes del 29 de abril del 2003, solo deben permanecer en el registro por un período de un (1) año luego de ocurrido el mismo. El registro guardado deberá contener la siguiente información:

(1) Una lista de accidentes según se define en la Sección 390.5 de este Reglamento, cada uno deberá incluir la siguiente información:

(i) Fecha del accidente;

(ii) Pueblos en cuya jurisdicción ocurrió el accidente;

(iii) Nombre del conductor;

(iv) Número de personas lesionadas;

(v) Número de muertos;

(vi) Si hubo alguna descarga de algún material peligroso que no sea el combustible del tanque del vehículo.

(2) Copia de todos los informes de accidentes requeridos o emitidos por entidades gubernamentales o aseguradoras.

Sección 390.16 – Reservada.

Sección 390.17 – Equipo adicional y accesorios.

Nada de lo dispuesto en este Reglamento podrá ser interpretado para prohibir el uso de equipo adicional y accesorios que no sean inconsistentes con o prohibidos por este Reglamento, disponiéndose que dicho equipo y accesorios no disminuirán la seguridad de las operaciones del vehículo de motor en el que sean utilizados.

Sección 390.19 – Informe de identificación del acarreador.

(a) Cada acarreador que conduce operaciones en el comercio interestatal deberá presentar un Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report), (Forma MCS 150) :

(1) Antes de comenzar operaciones

(2) Cada veinticuatro (24) meses, de acuerdo al siguiente programa:

Número de USDOT terminado en	Deberá llenar antes del último día

1	enero
2	febrero
3	marzo
4	abril
5	mayo
6	junio
7	julio
8	agosto
9	septiembre
0	octubre

(3) Si el penúltimo dígito del número del USDOT es impar, el acarreador deberá renovar su documentación cada año calendario impar. Si el penúltimo dígito del número del USDOT es par, el acarreador deberá renovar su documentación cada año calendario par.

(b) El Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report), (Forma MCS- 150), y las instrucciones están disponibles en la página de Internet de Federal Motor Carrier Safety Administration: http://www.fmcsa.dot.gov , o en sus oficinas locales, y en la página de la Comisión de Servicio Público: http://www.csp.gobierno.pr.

(c) El Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) MCS-150, deberá ser presentado con la Oficina de Análisis de Data y Sistemas de Información de la Federal Motor Carrier Safety Administration.

(1) La forma podrá ser presentada electrónicamente de acuerdo a las instrucciones de la Agencia, o podrá ser enviada a Federal Motor Carrier Safety Administration, Data Analysis and Information Systems.

(2) Un acarreador por paga deberá someter la Forma MCS-150 junto con su aprobación de autorización operativa (Forma OP-1 o OP-2) a la dirección a la cual hace referencia la forma, o la puede someter electrónicamente o por correo separadamente a la dirección mencionada anteriormente en esta sección.

(d) Sólo el nombre legal o el nombre comercial del acarreador podrá ser utilizado en el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS-150).

(e) El acarreador que fallara en presentar el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) Forma MCS-150, o proporcione información engañosa o haga declaraciones falsas en la Forma MCS-150 estará expuesto a las sanciones presentes en 49 U.S.C. 521(b)(2)((B).

(f) Luego de haber recibido y haber procesado el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS- 150) la Federal Motor Carrier Safety Administration le expedirá al acarreador un número de identificación (USDOT number). El acarreador colocará el número en cada vehículo de motor comercial, según se especifica en la Sección 390.21 de este Reglamento, junto con la información adicional requerida por esta sección u otros Reglamentos de la Comisión.

Sección 390.21 – Marcado de vehículos de motor comerciales.

(a) En General. Cada vehículo de motor comercial operado en el comercio y sujeto a las disposiciones de este Reglamento deberá ser marcado o rotulado según se especifica en los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección. (Vehículos de motor de uso comercial autoimpulsados operados por acarreadores mediante paga y autorizados por la Comisión podrán cumplir con los requerimientos de marcados establecidos por la Comisión.)

(b) Naturaleza del Marcado – El marcado deberá exponer la siguiente información:

(1) El nombre o nombre comercial del acarreador operando un vehículo de motor, como aparece en el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS-150), y sometido de acuerdo a la sección 390.19. Además, la ciudad o pueblo en que el acarreador mantiene su oficina principal de negocios o en el que el vehículo es usualmente operado.

(2) El número de identificación del acarreador emitido por la FMCSA y que deberá ser precedido por las letras "USDOT".

(3) El número de identificación del acarreador emitido por la Comisión de Servicio Público precedido con las letras CSP si fuere un acarreador público.

(4) Cuando un nombre diferente al del acarreador que opera un vehículo bajo su propia autoridad aparece en el marcado del vehículo, su nombre deberá ser seguido de la información requerida por los párrafos (b) (1), (2) de esta sección, precedidos por las palabras "operado por".

(5) Cualquier otra información de identificación puede ser expuesta en el vehículo siempre que no sea inconsistente o incompatible con la información requerida en este párrafo.

(6) Cada acarreador deberá cumplir con los siguientes requisitos relacionados a su operación:

(i) Todo vehículo de motor comercial que sea parte de la flota existente de un acarreador desde el 3 de julio del 2000 y que estén marcados con un número que fue expedido por la agencia predecesora de la FMCSA, deberá estar a tono con la parte (b)(2) de esta sección para el 3 de julio de 2002.

(ii) Todo vehículo de motor comercial que sea parte de la flota existente de un acarreador desde el 3 de julio del 2000, y que no esté marcado con el nombre legal ni comercial en ambos lados de su vehículo de motor, tal como aparece en el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS-150), deberá cumplir con lo dispuesto en el párrafo (b)(1) de esta sección para el 5 de julio de 2005.

(iii) Todo vehículo de motor comercial añadido a la flota de un acarreador en o después del 3 de julio de 2000, deberá cumplir con los requisitos de esta sección antes de ser puesto en servicio y estar operando en vías públicas.

(c) Tamaño, forma, localización y color del marcado o rotulación – El marcado deberá:

(1)Aparecer en ambos lados del vehículo de motor comercial;

(2)Estar en letras que contrasten con el color del vehículo;

(3)Ser fácilmente legible durante horas diurnas a una distancia de cincuenta pies (50') mientras el vehículo de motor comercial está estacionado; y

(4) Ser mantenido de manera que retenga la legibilidad requerida por el párrafo (c) (3) de esta sección.

(d) Construcción y durabilidad – El marcado puede ser pintado en el vehículo de motor o puede consistir de un dispositivo removible, si ese dispositivo cumple los requisitos de identificación y legibilidad de esta sección y dicho marcado deberá ser mantenido de tal manera que se mantenga legible como lo requiere esta sección.

(e) Vehículos de motor comerciales alquilados. Un acarreador operando un vehículo de motor bajo un contrato de arrendamiento por un término no mayor de treinta (30) días puede cumplir con los requerimientos de esta sección en dos formas:

(1) El vehículo es marcado de acuerdo a las disposiciones del párrafo (b) hasta el (d) de esta sección; o

(2) El vehículo es marcado como se dispone a continuación:

(i) El nombre o nombre comercial del arrendador es expuesto de conformidad con los párrafos (c) y (d) de esta sección,

(ii) El número de identificación del arrendador emitido por la Comisión de Servicio Público y/o el número del Departamento de Transportación Federal (USDOT) es expuesto de conformidad de los párrafos (c) y (d) de esta sección; y

(iii) El acuerdo de arrendamiento entre el arrendador y el acarreador arrendatario contiene conspicuamente la siguiente información:

(A) El nombre y dirección física completa de la Oficina principal de negocios del acarreador arrendatario;

(B) El número de identificación emitido al acarreador arrendatario por la Comisión de Servicio Público precedido de las letras CSP, y/o el número del Departamento de Transportación Federal (USDOT) si el acarreador tiene dicho número, precedido por las letras "USDOT". En vez del número de identificación requerido en este párrafo, lo siguiente podrá ser mostrado:

(1) Información que indique si el acarreador se dedica al comercio interestatal o intraestatal; e

(2) Información que indique si el acarreador arrendatario está transportando materiales peligrosos en el vehículo alquilado;

(C) LA ORACIÓN: "ESTE ARRENDADOR COOPERA CON TODOS LOS OFICIALES FEDERALES, ESTATALES Y LOCALES A TRAVES DE TODA LA NACIÓN PARA PROVEER LA IDENTIDAD DE LOS CLIENTES QUIENES OPERAN EL VEHÍCULO DE ALQUILER"; y

(iv) El acuerdo de arrendamiento entre el arrendador y el acarreador arrendatario es llevado en el vehículo alquilado durante el término de vigencia del acuerdo.

(f) En operaciones de carga. En operaciones de carga de vehículo, un dispositivo removible podrá ser fijado en ambos lados o en la parte de atrás del vehículo conducido. Cuando se remueve más de un vehículo a la vez el dispositivo podrá ser fijado en ambos lados de cualquier unidad o en la parte trasera de la última unidad. El

dispositivo removible mostrará el nombre o el nombre comercial del acarreador y el número de USDOT del acarreador.

Sección 390.23 – Relevo de cumplir con las disposiciones reglamentarias.

(a) Las partes 390 a la 399 de este Reglamento no aplicarán a cualquier acarreador o conductor, operando un vehículo de motor comercial para proveer ayuda de emergencia durante una emergencia sujeto a los siguientes límites de tiempo:

(1) Emergencias regionales.

(i) La exención dispuesta por el párrafo (a) (1), es efectiva solamente cuando :

(A) Una emergencia ha sido declarada por el Presidente de los Estados Unidos o el Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

(ii) Excepto como se dispone en la sección 390.25, esta exención se extenderá solo por la duración de la asistencia directa brindada por el acarreador o conductor en la ayuda de emergencia o treinta (30) días contados a partir de la declaración inicial de la emergencia o la exención de las disposiciones reglamentarias, la que sea menor.

(2) Emergencias locales.

(i) La exención dispuesta por el párrafo (a) (2) de esta sección es efectiva sólo cuando:

(A) Una emergencia ha sido declarada por el Presidente de los Estados Unidos, el Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

(ii) Esta exención no excederá la duración de la asistencia directa brindada por el acarreador o conductor en proveer la ayuda de emergencia, o cinco (5) días contados a partir de

la declaración inicial de la emergencia o exención del cumplimiento con este reglamento, lo que sea menor.

(3) Camiones Grúas respondiendo a emergencias.

(i) La exención dispuesta por el párrafo (a) (3) de esta sección es efectiva solamente cuando un requerimiento ha sido hecho por un oficial del Gobierno Estatal o Municipal para que una grúa remolque o mueva vehículos accidentados o dañados.

(ii) Esta exención no excederá la duración de la asistencia directa brindada por el acarreador o conductor en proveer ayuda de emergencia o veinticuatro (24) horas del requerimiento de ayuda hecho por un oficial de gobierno estatal o municipal, lo que sea menor.

(b) Luego de terminada la ayuda directa en casos de emergencias el acarreador o conductor está sujeto a los requerimientos de este Reglamento con las siguientes excepciones: el conductor puede regresar descargado al terminal del acarreador o al lugar al que el conductor normalmente se presenta a trabajar sin cumplir con las disposiciones de este Reglamento. Sin embargo, el conductor que informe al acarreador que necesita descanso inmediato se le permitirá al menos diez (10) horas consecutivas de descanso antes que se le requiera regresar a dicho terminal o lugar. Una vez que haya regresado al terminal u otro lugar, el conductor debe ser relevado de todos sus deberes y responsabilidades. La asistencia directa termina cuando el conductor o el vehículo de motor comercial es utilizada para transportar carga no destinada para la ayuda de emergencia o cuando el acarreador despacha dicho conductor o vehículo para otro lugar a iniciar operaciones en el comercio.

(c) Cuando un conductor haya sido relevado de todos sus deberes y responsabilidades luego de terminar la asistencia directa en casos de emergencia, ningún acarreador le permitirá o le requerirá que conduzca un vehículo de motor hasta que:

(1) El conductor haya cumplido con los requerimientos de la Sección 395.3 (a) y 395.5(a) de este capítulo; y

(2) El conductor tenga al menos treinta y cuatro (34) horas consecutivas de descanso, cuando:

(i) El conductor haya estado trabajando por más de 60 horas en 7 días consecutivos al momento en que el conductor es relevado de sus deberes si el patrono acarreador no opera todos los días de la semana; o

(ii) El conductor ha estado trabajando por más de 70 horas en 8 días consecutivos al momento que el conductor fue relevado de su trabajo si el patrono acarreador opera todos los días de la semana.

Sección 390.25 – Extensión al término de relevo del cumplimiento con las disposiciones reglamentarias en situaciones de emergencia.

El Gobernador de del Estado Libre Asociado de Puerto Rico puede extender el período de exención de treinta (30) días establecido en la Sección 390.23 (a) (1), pero no puede extender el período de cinco (5) días o el período exención de veinticuatro (24) horas establecidos en la sección 390.23 (a) (3). Cualquier acarreador o conductor interesado en extender el período exención de treinta (30) días deberá obtener la aprobación del representante de la oficina del FMCSA que declaró la emergencia antes de la expiración de dicho período de treinta (30) días tomando en consideración tanto la severidad de la situación de emergencia como la naturaleza de los servicios de ayuda a ser brindados por el acarreador o conductor. El acarreador deberá ofrecer toda la información necesaria que justifique la extensión de tiempo solicitado. De aprobarse una extensión al período de exención, se deberá establecer un período de tiempo límite e imponer al acarreador o conductor cualquier otra condición que se estime necesaria.

Sección 390.27 – Centros de Servicio.

Centro de Servicio	Territorios incluidos	Dirección de la oficina
Este	CT, DC, DE, MA, MD, ME, NJ, NH, NY, PA, PR, RI, VA, VT, WV, Islas Vírgenes	City Crescent Bldg #10, South Howard St., Suite 400, Baltimore, MD 21201
Centro	IA, IL, IN, KS, MI, MO, MN, NE, OH, WI	19900 Governors Drive, Suite 210, Olimpia Fields, IL 60461
Sur	AL, AR, FL, GA, KY, LA, MS, NC,NM, OK, SC,TN, TX	61 Forsyth St., SW, Suite 17T75, Atlanta, GA 30303-3104
Oeste	American Samoa, AK, AZ, CA, CO, GUAM, HI, ID, Islas Marianas, MT, ND, NV, OR, SD, UT, WA, WY	201 Mission St., Suite 2100, San Francisco, CA 94105

Sección 390.29 – Localización de registro y documentos.

(a) Un acarreador con varias oficinas o terminales podrá mantener los registros y documentos requeridos por este Reglamento en su lugar principal de negocios, una oficina regional o el local en donde se reporta a trabajar el conductor a menos que sea especificado de otra forma en este Reglamento.

(b) Todos los registros y documentos requeridos por este Reglamento que son mantenidas en una oficina regional o en el local en donde se reporta a trabajar el conductor deben estar accesibles para inspección cuando así sea solicitado por un agente especial o representante autorizado de la Comisión y del FMCSA. Estos documentos deberán ser presentados en la oficina principal del negocio del acarreador u otra localización especificada por el agente o representante autorizado dentro de las cuarenta y ocho (48) horas desde que la solicitud sea hecha. Sábados, domingos y días feriados están excluidos de las cuarenta y ocho (48) horas.

Sección 390.31 – Copias de registros y documentos.

(a) Todos los registros y documentos a ser mantenidos al amparo de este Reglamento serán preservados en su forma original por los períodos especificados a menos que los registros y documentos sean adecuadamente fotografiados y el microfilm sea retenido en vez del registro o documento original por el período de retención requerido.

(b) Para ser aceptables en vez de los registros o documentos originales, las copias fotográficas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Las copias fotográficas serán no menos accesibles que el registro o documento original según sea normalmente archivado o preservado y haya disponibles medios adecuados o facilidades para localizar, identificar, leer y reproducir dichas copias fotográficas.

(2) Cualquier característica significativa, rasgo u otro atributo del registro o documento original, el cual la fotografía en blanco y negro no preserve, deberá ser claramente indicada previo a que la fotografía sea tomada.

(3) El reverso de formularios pre-impresos no tienen que ser copiados si nada ha sido añadido a dicha materia pre-impresa común a todo formulario en particular, pero un espécimen identificado de cada formulario deberá estar en la película para referencia.

(4) La película utilizada para fotografiar las copias debe ser del tipo grabado permanente que cumpla, en todos los aspectos, con las especificaciones mínimas del Negociado Nacional de Normas (National Bureau of Standards), y todos los procesos recomendados por el fabricante deberán ser seguidos para protegerla de deterioro o destrucción accidental.

(5) Cada rollo de película deberá incluir un "microfilm" de un certificado o certificados estableciendo que las fotografías son reproducciones directas o facsímiles de los registros originales. Dicho certificado o certificados deberán ser hechos por la persona o personas que tengan conocimiento personal del material incluido en éste.

(c) Todos los registros y documentos que deberán ser mantenidos bajo este Reglamento pueden ser destruidos luego de que sean adecuadamente fotografiados para su preservación.

(d) Excepciones: Todos los registros, excepto aquellos que requieren ser firmados pueden ser mantenidos a través del uso de la tecnología computarizada siempre que el acarreador pueda producir, luego de habérsele requerido una lista (print out) de la información o datos requeridos.

Sección 390.33 - Vehículos utilizados para propósitos que no sean los contemplados en los definidos.

Siempre que un vehículo de motor de un tipo se utilice para realizar funciones normalmente llevadas a cabo por otro tipo de vehículo de motor, los requerimientos de este Reglamento se aplicarán a dicho vehículo de motor y su operación en la misma manera como si dicho vehículo de motor fuera en realidad del último tipo.

Ejemplo: Si un vehículo de motor que no sea un ómnibus es utilizado para llevar a cabo las funciones normalmente llevadas a cabo por un ómnibus, las disposiciones reglamentarias dispuestas para los ómnibuses y para la transportación de pasajeros serán aplicables a dicho vehículo.

Sección 390.35 - Certificados, informes y registros: falsificación reproducción o alteración.

Ningún acarreador, sus agentes, oficiales representantes o empleados podrán hacer o causar que se haga:

(a) Una Declaración fraudulenta o intencionalmente falsa sobre cualquier solicitud, certificado, informe o registro requerida por este Reglamento.

(b) Un asiento o anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud, certificado, informe o registro requerido para ser

usado, completado, o retenido, para cumplir con cualquier requerimiento de este Reglamento.

(c) Una reproducción, con propósitos fraudulentos de cualquier solicitud, certificado, informe, o registro requerido por este Reglamento.

Sección 390.37 - Violaciones y penalidades.

Cualquier persona que viole las disposiciones de este Reglamento puede estar sujeta a las sanciones civiles, criminales y administrativas que sean aplicables. (Véase Sección 1.07 de este Reglamento)

SUBPARTE C – RESERVADA

PARTE 391 - CALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES

SUBPARTE A - EN GENERAL

Sección 391.1 – Alcance de las disposiciones de esta parte, calificaciones adicionales; deberes de los acarreadores – conductores.

(a) Esta parte establece los requisitos mínimos para aquellas personas que manejan vehículos de motor, como, para o en beneficio de los acarreadores. También establece los deberes mínimos para los acarreadores en relación a las calificaciones de sus conductores.

(b) Cualquier acarreador que a la vez sea conductor deberá cumplir con los requisitos impuestos tanto a los conductores como a los acarreadores.

Sección 391.2 – Exenciones Generales.

(a) Operaciones acostumbradas en fincas – Las disposiciones de esta parte no aplican a un conductor que conduce un vehículo de motor controlado y operado por una persona dedicada a las operaciones de cosecha, si el vehículo es usado para:

(1) Transportar maquinaria agrícola, suministros o ambos hacia o desde una finca para operaciones de cosecha en una finca; o

(2) Transportar productos cosechados al mercado o almacén.

(b) Industrias Apícolas (abejas) – Las disposiciones de esta parte no aplican a un conductor que esté operando un vehículo de motor controlado y operado por un apicultor dedicado a la transportación de abejas.

(c) Ciertos conductores de vehículos de fincas – Las disposiciones de esta parte no le aplican a un conductor de vehículo de motor de finca excepto a un conductor de vehículo de finca que conduzca un vehículo de motor articulado (combinación) que tenga un peso bruto incluyendo su carga mayor de diez mil y (10,001) libras. (Para exenciones limitadas para conductores de vehículos de finca o vehículos articulados más pesados véase la Sec. 391.67)

SUBPARTE B – CALIFICACIÓN Y DESCALIFICACIÓN DE CONDUCTORES

Sección 391.11 – Calificación de Conductores.

(a) Ninguna persona manejará un vehículo de motor a menos que esté debidamente calificada para ello. Con excepción de lo provisto en la Sec. 391.63 un acarreador no requerirá a persona alguna manejar un vehículo de motor a menos que esté debidamente calificada para ello.

(b) Con excepción de lo provisto en la Subparte (G) de esta parte, una persona está calificada para manejar un vehículo motor si dicha persona:

(1) Tiene, por lo menos, 21 años de edad

(2) Puede leer y hablar (español o inglés) con suficiente claridad de modo que pueda hacerse entender y que entienda, a su vez, las señales de tránsito y que pueda responder a preguntas de oficiales representantes autorizados de la Comisión de Servicio Público. También, que pueda hacer las entradas pertinentes en los registros y documentos;

(3) Puede, por razón de experiencia y/o entrenamiento, operar con seguridad el vehículo que maneja;

(4) Está físicamente apta para manejar un vehículo de motor de acuerdo con la Subparte E – Cualificaciones Físicas y Exámenes de la Parte 391;

(5) Posee una licencia o permiso válido expedido por una autoridad competente;

(6) Ha preparado y suministrado al acarreador que lo emplea el certificado o lista de violaciones requerido en la Sección 391.27;

(7) No ha sido descalificado para manejar bajo las disposiciones de la Sección 391.15;

(8) Ha completado exitosamente una prueba de manejo y se le ha expedido un certificado de prueba de manejo de acuerdo con la Sección 391.31, o ha presentado un certificado de prueba de manejo el cual el acarreador que lo contrata lo acepta como equivalente a la prueba de manejo de acuerdo con la Sección 391.33;

Sección 391.13 – Responsabilidades de los conductores.

A fin de cumplir con los requerimientos de la Sección 392.9(a) y la Sección 393.9 de este Reglamento, un acarreador no solicitará o permitirá a una persona conducir un vehículo de motor comercial a menos que la persona:

(a) Pueda, por razón de experiencia y/o entrenamiento determinar si la carga que transporta (incluyendo el equipaje en vehículos de pasajeros) ha sido debidamente ubicada, distribuida y asegurada en el vehículo comercial que maneja.

(b) Está familiarizada con los métodos y procedimientos de asegurar la carga en el vehículo de motor comercial que maneja.

Sección 391.15 – Descalificación de Conductores.

(a) En general. Un conductor descalificado no manejará un vehículo de motor. Un acarreador no permitirá o requerirá a un conductor descalificado manejar un vehículo comercial de motor.

(b) Descalificación por pérdida de privilegios para manejar.

(1) Un conductor queda descalificado por la duración de su pérdida de privilegio para operar un vehículo comercial de motor en las vías públicas, temporera o permanentemente, por razón de la revocación, suspensión, retiro o denegación de la licencia, permiso o privilegio hasta que la licencia, permiso o privilegio sea restaurado por la autoridad que la revocó, suspendió, retiró o denegó.

(2) Un conductor que recibe una notificación de que su licencia, permiso o privilegio para operar un vehículo de motor comercial ha sido revocada, suspendida o retirada deberá notificar al acarreador que lo emplea del contenido de la notificación antes de finalizar las operaciones comerciales del siguiente día del que el conductor recibió la notificación.

(c) Descalificación por conducta criminal y otras ofensas.

(1) Regla General. Un conductor que haya sido convicto de, o le es confiscada la fianza o colateral por una acusación de, una ofensa descalificadora especificada en el inciso (c)(2) de esta sección será descalificado por el período de tiempo especificado en el inciso (c)(3) de esta sección, si:

(i) La ofensa fue cometida durante horas de servicio según se define en la sección 395.2 (a) de este Reglamento o según sea de otra manera especificado; y

(ii) La ofensa fue cometida mientras el conductor manejaba un vehículo de motor estando empleado por un acarreador o en la promoción de una empresa comercial en el comercio interestatal, intraestatal o extranjero.

(2) Ofensas descalificadoras - Las siguientes son ofensas descalificadoras:

(i) Operar un vehículo de motor bajo los efectos de alcohol. Esto incluye:

(A) Operar un vehículo de motor comercial mientras la concentración de alcohol en la sangre de la persona sea de 0.04 % porciento o mayor; o

(B) Operar o conducir un vehículo de motor bajo la influencia de alcohol según prescrito por la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Dispone que no se puede operar un vehículo de motor comercial mientras la concentración de alcohol en la sangre de la persona sea de 0.02% porciento o mayor; o

(ii) Operar un vehículo de motor bajo la influencia de una sustancia controlada incluida en el Listado I u otra sustancia identificada en el Apéndice D de este Reglamento, anfetaminas, drogas, narcóticos, una formulación de anfetamina, o un derivado de drogas narcóticas;

(iii) Transportación, posesión o uso ilegal de sustancia controlada incluida en el Listado I u otra sustancia identificada en el Apéndice D de este Reglamento, anfetaminas, drogas narcóticas, formulaciones de anfetaminas, o derivados de drogas mientras esté en servicio;

(iv) Abandonar la escena de un accidente mientras se esté operando un vehículo de motor comercial; o

(v) Un delito grave en que esté involucrado el uso de un vehículo de motor.

(3) Duración de la descalificación por conducta criminal.

(i) Primeros ofensores. Un conductor queda descalificado por un año después de la fecha de su convicción o pérdida por incumplimiento de fianza o colateral sí, durante los tres (3) años precedentes a dicha fecha no fue convicto de, o no perdió por incumplimiento de fianza o colateral por acusación de una ofensa que lo descalificaría bajo las disposiciones de esta sección. *Exención.* El período de descalificación será de seis (6) meses si la convicción o pérdida por incumplimiento de la fianza o colateral solamente atañe a la transportación o posesión de sustancias mencionadas en el párrafo (c) (2) (iii) de esta sección.

(ii) Ofensores subsecuentes. Un conductor queda descalificado por tres (3) años después de la fecha de su convicción o pérdida por incumplimiento de fianza o colateral sí, durante los tres (3) años precedentes a dicha fecha fue convicto de, o perdió por incumplimiento la fianza o colateral por acusación de una ofensa que lo descalificaría bajo las disposiciones de esta sección.

(d) Descalificación por violación a órdenes decretando Fuera de Servicio.

(1) Un conductor que sea convicto de violar una orden decretando Fuera de Servicio queda descalificado por el periodo de tiempo especificado en el párrafo (d) (2) de esta sección.

(2) Duración de la descalificación por violación a órdenes decretando Fuera de Servicio.

(i) *Primera violación* – Un conductor queda descalificado por no menos de 90 días ni mayor de un año, si el conductor es convicto de una primera violación de una orden decretando Fuera de Servicio.

(ii) *Segunda violación* – Un conductor queda descalificado por no menos de un año ni más de cinco años si, durante un periodo de 10 años, es convicto de dos violaciones a ordenes decretando Fuera de Servicio en incidentes separados.

(iii) *Tercera y violaciones subsiguientes* - Un conductor queda descalificado por no menos de tres (3) años ni más de cinco (5) años si, durante cualquier periodo de diez (10) años es convicto de tres (3) o más violaciones a ordenes decretando Fuera de Servicio en incidentes separados.

(iv) *Regla especial para ofensas de materiales peligrosos y pasajeros* - Un conductor queda descalificado por un periodo no menor de ciento ochenta (180) días ni mayor de dos (2) años si el conductor es convicto de una primera violación de una orden decretando Fuera de Servicio mientras transporta Materiales Peligrosos que requieran ser rotulados bajo las disposiciones del Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público, o está operando vehículos de motor comerciales diseñados para transportar más de quince (15) pasajeros, incluyendo al conductor. Un conductor queda descalificado por un periodo no menor de tres (3) años ni más de cinco (5) años sí, durante un periodo de diez (10) años, el conductor es convicto de cualesquiera violaciones subsiguientes a ordenes decretando Fuera de Servicio en incidentes separados, mientras transporta materiales peligrosos que requieran ser rotulados bajo el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público, o mientras opera un vehículo de motor comercial diseñado para transportar más de quince (15) pasajeros, incluyendo al conductor.

SUBPARTE C – ANTECEDENTES Y CARÁCTER

Sección 391.21 – Solicitud de Empleo.

(a) Excepto según provisto en la Subparte G de esta parte, ninguna persona manejará un vehículo de motor comercial a menos que haya completado, y provisto al acarreador que lo emplea, una solicitud de empleo que reúna los requisitos del inciso (b) de esta sección.

(b) La solicitud de empleo será hecha en una forma provista por el acarreador. Cada solicitud será completada por el solicitante, deberá ser firmada por él y deberá contener la siguiente información.

(1) Nombre y dirección del acarreador;

(2) El nombre, dirección, seguro social y fecha de nacimiento del solicitante;

(3) Las direcciones en las cuales el solicitante ha residido durante los tres (3) años previos a la fecha de la radicación de la solicitud;

(4) La fecha de la solicitud;

(5) El número y fecha de expiración de cada licencia para operar vehículos de motor que tenga el solicitante, y la autoridad que la expide;

(6) La naturaleza y extensión de la experiencia del solicitante en la operación de vehículos de motor, incluyendo los diferentes tipos de vehículos que ha operado;

(7) Una lista de todos los accidentes de vehículos de motor en los cuales el solicitante estuvo involucrado durante los tres (3) años previos a la fecha en que la solicitud fué radicada, especificando la fecha y naturaleza de cada accidente y si se causó alguna muerte o lesión personal;

(8) Una lista de las violaciones a la ley de tránsito, que no sean de estacionamiento, durante los tres (3) años previos a la fecha de radicación de la solicitud;

(9) Una declaración estableciendo en detalles los hechos y circunstancias de cualquier denegación, suspensión o revocación de cualquier licencia, permiso o privilegio para operar un vehículo de motor que haya sido expedida al solicitante o una declaración estableciendo que no ha ocurrido dicha denegación, suspensión o revocación;

(10)

(i) Una lista con los nombres y direcciones de los patronos durante los tres (3) años previos a la fecha de la solicitud

(ii) La fecha en que fue empleado, y

(iii) La razón de la terminación de dichos empleos; y

(iv) Luego del 29 de octubre de 2004, debe indicarse:

(A) Si el solicitante estaba sujeto al Reglamento de Seguridad en el Transporte y al Reglamento de Materiales Peligrosos en su empleo anterior.

(B) Si el trabajo en el que se desempeñaba fue uno designado por el DOT como uno de funciones sensitivas siendo por lo tanto sujeto a los requisitos de exámenes de sustancias controladas según se indica en la Parte 40 del título 49 del CFR.

(11) Para aquellos conductores que solicitan operar un vehículo de motor comercial según definido en la Parte 383 de este subcapítulo, una lista que incluya el nombre y la dirección de los patronos para los que el solicitante ha trabajado como chofer de un vehículo de motor comercial en los siete (7) años anterior a los tres (3) años a los que el inciso (b) (10) de esta sección hace referencia. Indique además las fechas de empleo y las razones por las que dejó el empleo.

(12) La siguiente certificación deberá aparecer al final de la solicitud de empleo y será firmada por el solicitante:

Por la presente certifico que esta solicitud fue completada por mí y que toda la información en ella es verdadera y completa a mi mejor entendimiento.

_____

Fecha

_____

Firma del Solicitante

(c) El acarreador puede requerir al solicitante que provea información adicional a la requerida en el inciso (b) de esta sección.

(d) Antes que la solicitud sea radicada, el acarreador informará al solicitante que la información provista según requerida en el párrafo (b)(10) de esta

sección puede ser usada, y que los patronos anteriores pueden ser consultados con el propósito de investigar los antecedentes del solicitante según es requerido por los incisos (d) y (e) de la Sec. 391.23. El futuro patrono deberá informarle por escrito al conductor de los derechos que tiene de querer objetar cualquier información que surgiese de las investigaciones, según se especifica el inciso (i) de la sección 391.23

Sección 391.23 – Investigar e Inquirir.

(a) Excepto según provisto en la Subparte G de esta parte, todo acarreador deberá investigar e inquirir lo siguiente en relación a todo conductor que emplee, que no sea una persona que haya sido regularmente empleado como conductor del acarreado por un período continuo de tiempo el cual haya empezado antes de 1 de enero de 1971:

(1) Solicitar una Certificación del Récord del Conductor de los últimos tres (3) años. Esta certificación deberá ser solicitada en la agencia apropiada de cada estado en el cual el conductor haya obtenido una licencia de conducir durante dichos tres (3) años.

(2) En el caso de aquellos acarreadores regulados por el Departamento de Transportación, se deberá investigar si el conductor posee un historial de manejo seguro.

(b) Copia de los documentos obtenidos en respuesta a las investigaciones hechas a cada una de las agencias pertinentes según requeridos por el inciso (a) (1) de esta sección, deberán formar parte del expediente del conductor dentro de un período que no excederá de treinta (30) días luego de que el conductor haya comenzado el empleo. Dichos documentos deberán permanecer en su record conforme lo dispone la Sección 391.51. Si la Certificación que se expide es una negativa o se indica que no existe información sobre dicho conductor, el acarreador deberá certificar por escrito que se han hecho diligencias al respecto y que aún así no se existe información sobre dicho conductor en dicha agencia. Las solicitudes a las agencias se harán de manera y conforme a lo requerido por cada agencia.

(c)

(1) Las respuestas obtenidas de las investigaciones conducidas referente al historial de seguridad conforme lo requiere el párrafo (a) (2) de

esta sección, o en ausencia de los mismos, una certificación de trámite hecho de buena fe para obtener los mismos; deberán formar parte del expediente del conductor dentro de los treinta (30) días siguientes a los que haya comenzado el empleo. Quedará fuera de este período de treinta (30) días el periodo requerido para ejercer el debido proceso de ley; de revisar la información recibida, solicitarle al patrono anterior que haga una corrección al informe, o incluir su versión de los mismos; a los cuales los conductores tienen derecho.

(2) La investigación puede consistir de entrevistas personales o por la vía telefónica, cartas o cualquier otro método de obtener información que el acarreador estime apropiado. Cada acarreador deberá hacer un registro escrito en relación a cada patrono anterior consultado, o las diligencias de buena fe para tratar de conseguirlo. Dicho registro debe incluir el nombre y dirección de cada patrono anterior, fecha en que fue consultado y sus comentarios en relación al conductor. Dicho registro deberá permanecer en los archivos del acarreador como parte del expediente de las calificaciones del conductor.

(3) Futuros patronos deberán reportar a cualquier patrono anterior que no haya cumplido con responder a la solicitud de información según requerido en los incisos anteriores. Copia de dicho reporte deberá guardarse en el expediente del conductor como parte de los trámites hechos para tratar de conseguir la información requerida por esta sección.

(4) Excepción. Para conductores que no tengan experiencia de trabajo con acarreadores regulados por el DOT, en los tres (3) años previos a dicha solicitud de empleo; se deberá colocar documentos que así lo certifiquen dentro de los treinta (30) días de que el conductor haya comenzado a trabajar para dicho patrono.

(d) El futuro patrono deberá como mínimo solicitar la información requerida en esta sección de cada uno de los patronos anteriores que hayan empleado al conductor para operan un vehículo de motor comercial en los últimos tres (3) años. La solicitud de información deberá especificar a donde los patronos anteriores tienen que enviar la información solicitada.

(1) Información general del conductor y verificación de empleo.

(2) Información según requerida por la sección 390.15 (b) (1) en los que el conductor haya estado involucrado en los tres (3) años previos a la fecha de esta solicitud de empleo.

(i) Lista de accidentes según definido en la sección 390.5.

(ii) Cualquier accidente que el patrono anterior desee notificar y del que haya retenido información conforme a la sección 390.15 (b) (2) o conforme a la política de la empresa de retener información detallada sobre accidentes menores.

(e) Los futuros patronos, además de obtener la información requerida por el inciso (b), deberán obtener la siguiente información de todos los acarreadores sujetos a las regulaciones del DOT y en los que el conductor haya sido empleado en los tres (3) años previos a la solicitud de dicho empleo y en el cual se haya desempeñado en una función sensitiva y en la cual se le haya requerido que se sometiera a una prueba de dopaje y alcohol.

(1) Si en los últimos tres (3) años el conductor ha hecho uso de alcohol y sustancias controladas en violación a las prohibiciones encontradas en la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico.

(2) Si el conductor ha fallado en completar el programa de rehabilitación según descrito en la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Si el patrono anterior desconoce dicha información (Ej. el patrono despidió al empleado al dar positivo en la prueba de dopaje) el futuro patrono deberá obtener documentos que certifiquen que ha completado dicho programa de manera satisfactoria directamente del conductor.

(3) Dado el caso de que el conductor haya completado el programa de rehabilitación y haya permanecido empleado, se deberá obtener la siguiente información del patrono anterior:

(i) Resultados de prueba de alcohol en la cual el conductor haya resultado con un 0.02 por ciento;

(ii) Resultado positivo en la prueba de dopaje;

(iii) Negación de realizarse las pruebas (incluyendo el descubrimiento de pruebas de dopaje que hayan sido adulteradas o substituidas).

(f) Para que el patrono prospectivo pueda obtener la información requerida por el inciso (e) de esta sección, deberá proveerle al patrono anterior un permiso por escrito otorgado por el conductor a dichos efectos. En el caso en que el conductor se niegue a dar su consentimiento por escrito, el patrono prospectivo no le permitirá al conductor que le opere un vehículo de motor comercial.

(g) Luego del 29 de octubre del 2004 es requerido de los patronos:

(1) Responder a cada solicitud de información detallada en los incisos (d) y (e) de esta sección dentro de treinta (30) días luego de haber recibido dicha solicitud. De no haber información referente al historial de manejo seguro para ese conductor deberá certificar que no existe la misma, incluyendo datos de identificación del conductor junto con la fecha de empleo.

(2) Tomar las precauciones necesarias para garantizar que los expedientes estén al día, lo más completos posibles y libre de errores.

(3) Proveer información detallada de la persona a contactar en el caso de que el conductor decida comunicarse con ese patrono anterior, con el propósito de solicitar que se corrija la información o en el caso que desee refutarla.

(4) Llevar un registro anual de cada una de las solicitudes de información y la respuesta a ellas. Se deberá incluir la fecha de la solicitud, la persona a quien se le proveyó la información y un resumen de la información que le fue provista.

(5) Excepciones. Hasta el 1ro de mayo del 2006, los acarreadores solo tienen que proveer información de accidentes ocurridos con posterioridad al 29 de abril del 2003.

(h) Se puede utilizar cualquier método para divulgar la información requerida en esta sección, incluyendo fax, carta o correo electrónico, proveyendo que sea garantice la confidencialidad de dicha información. Los patronos anteriores, sus agentes y aseguradoras deberán tomar todas las precauciones adecuadas para que el historial de manejo seguro de dicho conductor no sea divulgado a nadie que no esté directamente envuelto en el envío de los récords. Esto no aplicará a las aseguradoras del patrono anterior excepto que éste último no le proveerá resultados de pruebas de dopaje o de alcohol a dichas aseguradoras.

(i) (1) El futuro patrono tiene el deber de notificarle por escrito a los conductores que le soliciten empleo, y hayan sido regulados por el DOT, dentro de los tres (3) años previos a la solicitud; de sus derechos relacionados a la información provista por sus antiguos patronos. La notificación podrá ser incluida dentro de la solicitud de empleo, o en cualquier otro documento y deberá ser hecha previo a la toma de cualquier decisión de ofrecerle o no el empleo:

(1) El derecho de revisar la información provista por sus patronos.

(2) El derecho de solicitar se corrija cualquier error en la información provista y una vez corregida se vuelva a enviar con las correcciones pertinentes.

(3) El derecho de que se aneje a la información provista por el patrono anterior, una declaración refutando dicha información en el caso en que éstos no se pongan de acuerdo.

(2) Los conductores que hayan sido regulados por el DOT, en cualquier momento dentro de los previos tres (3) años, y que deseen revisar la información provista por sus antiguos patronos deberán solicitarlo por escrito. La información podrá ser revisada en cualquier momento, incluyendo el momento de solicitar empleo y a mas tardar treinta (30) días luego de comenzar a trabajar o de haber sido notificado que no le será dado el empleo.

(j)

(1) Los conductores que deseen se corrija información errónea en su expediente conforme al inciso (i) de esta sección, deberán solicitar la corrección al patrono que proveyó dicha información.

(2) Luego del 29 de octubre de 2004, el patrono que reciba dicha solicitud tiene dos (2) opciones. La primera opción será corregir la información incorrecta y reenviarla al patrono que la solicitó. La segunda opción será el notificar al conductor, dentro de los próximos quince (15) días de haber recibido la solicitud de corrección, que no está de acuerdo y por lo tanto no corregirá la información. De haber corregido la información y haberla reenviado según le haya sido solicitado, este patrono deberá retener la información corregida de este empleado como parte de su historial de manejo seguro y proveerla a los patronos subsecuentes al ser requerida. Si el patrono anterior corrige la data y la reenvía al futuro patrono, no hay necesidad de notificárselo al conductor.

(3) Los conductores que deseen refutar información contenida en sus expedientes, conforme al inciso (i) de esta sección, deberán enviar dicha declaración al patrono anterior en conjunto con una solicitud de que la anejen al historial de manejo seguro del conductor,

(4) Luego del 29 de octubre del 2004, dentro de cinco (5) días laborables de haber recibido la declaración refutando la información y la solicitud que se aneje a su historial, el patrono anterior deberá:

(i) Enviar una copia de la refutación al patrono prospectivo.

(ii) Anejar la copia de dicha refutación al expediente del empleado para ser incluida con la información que se provea en cualquier otra investigación iniciada por cualquier otro patrono por un período de tres (3) años.

(5) El conductor podrá someter una carta explicativa, sin tener que antes solicitar que se corrija la información, tampoco tendrá que hacerlo después.

(6) El conductor podrá reportar a la Comisión a cualquier patrono que no haya corregido información incorrecta o que haya fallado en anejar la carta explicativa junto con el historial de manejo seguro del empleado.

(k)

(1) El patrono prospectivo deberá utilizar la información descrita en los incisos (d) y (e) de esta sección solo para efectos de decidir emplear o no al conductor.

(2) El patrono prospectivo, sus agentes y casas aseguradoras deberán tomar todas las precauciones necesarias para garantizar la confidencialidad de los récords obtenidos y que su contenido no sea revelado a nadie que no intervenga directamente con el proceso de reclutamiento. El patrono prospectivo no proveerá información alguna a su casa aseguradora sobre resultados de pruebas de alcohol y / o dopaje.

(l)

(1) No se podrá iniciar acción judicial o administrativa por difamación, invasión de privacidad o interferencia contractual utilizando como base haber provisto o haber utilizado la información conforme a esta sección:

(i) En contra de un acarreador por solicitar información conforme los incisos (d) y (e) de esta sección, de una persona que se le esté considerando ofrecer un empleo de conductor de un vehículo de motor comercial.

(ii) La persona que ha provisto dicha información;

(iii) Los agentes o aseguradores de la persona descrita en los incisos (l) (1) (i) ó (ii) de esta sección, excepto que este límite de responsabilidad no operará en torno a información referente a pruebas de alcohol y / o dopaje.

(2) La protección concedida en el inciso (l) (1) de esta sección no aplicará a personas que a sabiendas provean información falsa o que no cumplan con los procedimientos especificados para este tipo de investigaciones.

Sección 391.25 – Investigación y Revisión anual del registro de manejo.

(a) Excepto según lo provisto en la Subparte G de esta parte cada acarreador deberá al menos una vez cada doce (12) meses verificar el registro de conducir de cada conductor que emplea, en la agencia estatal apropiada de cada uno de los estados de los cuales el conductor posee una licencia de conductor de vehículo comercial dentro del período de tiempo antes indicado.

(b) Excepto según lo provisto en la Subparte G de esta parte cada acarreador deberá al menos una vez cada doce (12) meses revisar el registro de conducir de cada conductor que emplea para determinar si el conductor reúne los requisitos mínimos para un manejo seguro o si está descalificado para manejar un vehículo de motor de acuerdo a la sección 391.15.

(1) Al revisar el registro de manejo, el acarreador deberá considerar cualquier evidencia de que el conductor haya violado las disposiciones de este Reglamento y del Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.

(2) El acarreador deberá considerar también el registro de accidentes del conductor y cualquier evidencia de que el conductor haya violado las leyes que gobiernan la operación de vehículos de motor, y deberá darle gran peso a violaciones tales como exceso de velocidad, manejar imprudentemente y manejar bajo los efectos del alcohol o drogas, esto indicará que el conductor ha exhibido un menosprecio por la seguridad del público.

(c) Mantener archivo.

(1) Una copia de la(s) respuesta(s) de cada agencia estatal con relación a la investigación requerida por el párrafo (a) de esta sección debe ser mantenida en el archivo de calificación del conductor.

(2) Una anotación, estableciendo la fecha en la cual la revisión fue llevada a cabo y el nombre de la persona que revisó el registro de manejo, deberá ser incluida en el expediente de calificaciones del conductor.

Sección 391.27 – Registro de Violaciones.

(a) Excepto según lo provisto en la Subparte G de esta parte, cada acarreador deberá, al menos cada 12 meses, requerir de cada conductor empleado que prepare, y le entregue una lista de todas las violaciones a la ley de tránsito, que no sean de estacionamiento, o que en virtud de las cuales dicho conductor haya perdido la fianza o colateral durante los 12 meses precedentes.

(b) Cada conductor deberá proveer la lista requerida de acuerdo con el inciso (a) de esta sección. Si el conductor no ha sido convicto de, ni ha perdido fianza o colateral por razón de cualquier violación, deberá así certificarlo.

(c) El formulario o la certificación será provista por el acarreador. La siguiente forma puede ser usada para cumplir con esta sección:

CERTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO DE MOTOR

Certifico que la siguiente constituye una lista verdadera y completa de violaciones (excluyendo las de estacionamiento) por las cuales he sido convicto o multado durante los pasados 12 meses.

Fecha	Infracción	Lugar
_____	_____	_____
_____	_____	_____
_____	_____	_____

Tipo de vehículo que operaba _____

Si no hubo violaciones, certifico que no he sido convicto ni multado durante los pasados doce (12) meses.

Fecha de Certificación Firma del Conductor

Nombre de la Compañía Dirección

Revisado por: Firma Posición

(d) El acarreador retendrá la lista o certificado requerido en este artículo en su archivo como parte del expediente de las calificaciones del conductor.

(e) Conductores que han provisto la información requerida por la sección 391.28 de este Reglamento no necesitan repetir la información en la lista anual de violaciones requerida en esta sección.

SUBPARTE D – EXÁMENES Y PRUEBAS

Sección 391.31 – Prueba de Manejo.

(a) Excepto según lo provisto en la Subparte G, ninguna persona manejará un vehículo de motor a menos que primeramente haya completado exitosamente una prueba de manejo y se le haya expedido un certificado de examen según lo provisto en esta sección.

(b) La prueba de manejo será ofrecida por el acarreador o una persona designada por éste. Sin embargo, cuando el conductor sea a la vez el acarreador, la prueba de manejo le será ofrecida por otra persona que sea competente para evaluar y determinar si la persona es capaz de operar con seguridad un vehículo de motor, o el vehículo de motor que intenta manejar.

(c) La prueba de manejo deberá ser de suficiente duración de modo que pueda darle, a la persona que lo ofrece, la oportunidad de evaluar las destrezas de la persona que lo toma en la operación del vehículo y demás equipo asociado. La prueba será con el vehículo que el acarreador intenta asignarle y deberá cubrir, por lo menos lo siguiente:

(1) La inspección pre viaje según requerida por la Sección 392.7 de este Reglamento;

(2) Enganche y desenganche, cuando sea aplicable;

(3) Encendido del vehículo;

(4) Uso de los controles y equipo de seguridad del vehículo de motor comercial;

(5) Manejo del vehículo de motor comercial en tráfico y mientras rebasa otros vehículos;

(6) Viraje del vehículo de motor comercial;

(7) Frenado del vehículo de motor comercial y reducción de velocidad por otros medios que no sea el freno; y

(8) Marcha en retroceso y estacionamiento del vehículo de motor comercial.

(d) El acarreador proveerá el formulario de la prueba de manejo en la cual la persona que ofrece la prueba evaluará la actuación de la persona que lo tomó en cada operación o actividad mencionada anteriormente. Una vez completado el formulario, la persona que ofreció la prueba deberá firmarlo.

(e) Si la prueba de manejo es exitosamente completada, el examinador expedirá un certificado de prueba de manejo. Dicho certificado será, sustancialmente, como especificado en el inciso (f) de esta sección.

(f) La forma para certificado de prueba de manejo será sustancialmente como sigue:

CERTIFICADO DE PRUEBA DE MANEJO

Nombre del Conductor: _____
Núm. de Seguro Social: _____
Núm. de Licencia: _____
Estado: _____
Tipo de Remolcador: _____
Tipo de Remolque: _____
Si la unidad es para transportar pasajeros, tipo de ómnibus: _____
Certifico que el conductor mencionado realizó la prueba de manejo bajo mi supervisión el día_____ de _____ de _____ y que esta prueba consistió de aproximadamente _____ millas de manejo. Considero que el conductor aludido posee los conocimientos y destrezas necesarias para de forma segura manejar el tipo de vehículo de motor arriba indicado.

_____ _____

(Firma del Examinador) (Posición)

(Organización y Dirección del Examinador)

(g) Una copia del certificado requerido por el inciso (e) de esta sección le será entregado a la persona que fue examinada. El acarreador mantendrá en el expediente de calificaciones del conductor que fue examinado.

(1) El original de la forma firmada de la prueba de manejo requerida por el inciso (d) de esta sección; y

(2) El original, o la copia del certificado requerido por el inciso (e) de esta sección.

Sección 391.33 - Equivalente de prueba de manejo.

(a) En lugar de, y como equivalente de la prueba de manejo requerida por la Sección 391.31 una persona que desee manejar un vehículo de motor puede presentar y el acarreador aceptar:

(1) Una licencia de conducir válida expedida para operar categorías específicas de vehículos de motor incluyendo "Comercial Drivers Licence", CDL por sus siglas en inglés que para su expedición se haya requerido haber completado exitosamente una prueba de manejo en un vehículo de motor del mismo tipo que el acarreador intenta asignarle; o

(2) Una copia de un certificado válido de la prueba de manejo que se le haya expedido de acuerdo a la Sección 391.31 durante los tres (3) años precedentes.

(b) Si el conductor presenta, y el acarreador acepta, una licencia o un certificado como equivalente a la prueba de manejo, el acarreador retendrá en su archivo como parte del expediente de las calificaciones del conductor una copia legible de la licencia o certificado.

(c) El acarreador puede requerir a cualquier persona que presente una licencia o certificado como equivalente a la prueba de manejo que tome una prueba de manejo o cualquier otra prueba de su habilidad para manejar como una condición para su empleo como conductor.

SUBPARTE E – CALIFICACIONES FÍSICAS DE CONDUCTORES Y EXÁMENES

Sección 391.41 – Calificaciones físicas para conductores.

(a) Ninguna persona manejará un vehículo de motor comercial a menos que esté físicamente cualificado para ello, excepto según provisto en la Sección 391.67, y que tenga en su persona el original, o una copia fotostática, del certificado de examen médico estableciendo que está físicamente calificado para manejar un vehículo de motor.

(b) Una persona está físicamente calificada para manejar un vehículo de motor comercial si dicha persona:

(1) No ha perdido un pie, una pierna, una mano, un brazo, o le ha sido otorgada una dispensa de acuerdo a la Sección 391.49;

(2) No tiene impedimento en:

(i) Una mano o dedo (s) que pueda interferir con la fuerza de agarrar o sujetar;

(ii) Un brazo, pie o pierna que pueda interferir con la habilidad para llevar a cabo funciones normales asociadas con la operación de un vehículo de motor; o cualquier otro defecto o limitación el cual interfiera con la habilidad para llevar a cabo funciones normales asociadas con la operación de un vehículo de motor; o le ha sido otorgada una dispensa de acuerdo a la Sección 391.49.

(3) No tiene historial médico establecido o un diagnóstico clínico de diabetes melitosa que requiera insulina para su control;

(4) No tiene un diagnóstico clínico de infarto miocardial, angina pectoral, insuficiencia coronaria, trombosis, o cualquier otra enfermedad cardiovascular de una variedad conocida por ir acompañada de síncopes, disnea, colapso o falla cardiaca congestiva.

(5) No tiene establecido historial médico o diagnóstico clínico de cualquier mal funcionamiento respiratorio que pueda interferir con su habilidad para controlar un vehículo de motor comercial con seguridad;

(6) No tiene diagnóstico clínico de alta presión que pueda interferir con su habilidad para operar un vehículo de motor comercial con seguridad;

(7) No tiene establecido historial médico o diagnóstico clínico de enfermedades reumáticas, artríticas, musculares, ortopédicas, neuromusculares o vasculares que pudieren interferir con su habilidad para controlar y operar un vehículo de motor comercial con seguridad;

(8) No tiene establecido historial médico o diagnóstico clínico de epilepsia o cualquier otra condición que pudiera causar pérdida en la habilidad para controlar un vehículo de motor comercial;

(9) No tiene enfermedad mental, nerviosa, orgánica o funcional, o un desorden psiquiátrico que pudiere intervenir con su habilidad para conducir un vehículo de motor comercial con seguridad;

(10) Tiene agudeza visual a distancia de por lo menos 20/40 (Snellen) en cada ojo sin lentes correctivos o agudeza visual separadamente corregida a 20/40 (Snellen) o mejor con lentes correctivos, agudeza visual binocular de por lo menos 20/40 (Snellen) en ambos ojos con o sin lentes correctivos, campo de visión de por lo menos 70 grados en el meridiano horizontal en cada ojo, y la habilidad para reconocer los colores de señales de tráfico y mecanismos en rojo, verde y amarillo;

(11) Percibe un susurro vocal forzado en el mejor oído a no menos de cinco (5) pies con o sin el uso de una ayuda auditiva o, si examinado por uso de un mecanismo audiométrico, no tiene una pérdida promedio de audición en el mejor oído mayor de 40 decibeles a 500 Hz, 1,000 Hz y 2,000 Hz con o sin ayuda auditiva cuando el mecanismo audiométrico es calibrado por el "American National Standard" (antes ASA Standard) z24.5-1951;

(12)

(i) No usa drogas identificadas en Listado I de drogas u otras sustancias identificadas en el Apéndice D de este Reglamento, anfetaminas, narcóticos o cualquier otra droga que forme hábito.

(ii) Excepción. El conductor podrá usar tal sustancia o droga si es prescrita por un médico licenciado que:

(A) Esté familiarizado con el historial médico del conductor, sus deberes asignándoles; y

(B) Haya advertido al conductor que la sustancia o droga prescrita no le afectará adversamente la habilidad para operar el vehículo de motor en forma segura; y

(13) No tiene un diagnóstico clínico de alcoholismo.

Sección 391.43 – Examen médico; certificado de examen físico.

(a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, el examen médico deberá ser hecho por un doctor en medicina autorizado a ejercer la profesión.

(b) Un optómetra licenciado puede llevar a cabo aquella parte del examen médico relativa a la agudeza visual, campo de visión, y la habilidad para reconocer colores según se especifica en el inciso (10) de la Sección 391.41 (b).

(c) Los doctores en medicina deberán:

(1) Tener conocimiento de las demandas específicas físicas y mentales que están asociadas con la operación de un vehículo de motor comercial y de los requisitos de esta subparte del Reglamento, incluyendo la criteria de asesoramiento médico preparado por la FMCSA como guía para ayudar al médico a tomar la decisión de si la persona está calificada; y

(2) Ser competentes y utilizar los protocolos médicos necesarios para realizar adecuadamente los exámenes médicos requeridos por esta sección.

(d) Reservada.

(e) Reservada

(f) El examen médico será llevado a cabo, y sus resultados serán registrados, sustancialmente de acuerdo con las siguientes instrucciones y forma de examen:

INSTRUCCIONES PARA LLEVAR A CABO Y REGISTRAR EXÁMENES FÍSICOS

El doctor debe de estar familiarizado con la sección 391.41 de este Reglamento y previo a llevar a cabo el examen físico deberá revisar las instrucciones que se ofrecen a continuación Conteste cada pregunta con un Si o un No donde sea apropiado, y anotar los resultados donde se indica. El médico debe estar consciente de las rigurosas demandas físicas y responsabilidades emocionales y mentales del conductor de un vehículo de motor comercial. En el interés de la seguridad pública al médico le es requerido certificar que el conductor no tiene un defecto físico, mental u orgánico de tal naturaleza que afecte la habilidad del conductor para operar con seguridad un vehículo de motor comercial.

Información general. El propósito de este historial y examen físico es para detectar la presencia de defectos físicos, mentales u orgánicos de tal carácter y extensión que afecten la habilidad del solicitante para operar con seguridad un vehículo de motor comercial. El examen debe ser hecho cuidadosamente y por lo menos tan completo como se indica en el formulario adjunto. Historial de ciertos defectos puede ser causa de rechazo e indicar la necesidad para hacer ciertos exámenes de laboratorio practicarle un examen más completo. Condiciones detectadas o aquellas que sean preexistentes pueden ser anotadas aún cuando su estado no conlleve a denegar su Certificado Médico. Sin embargo, estos defectos deben ser discutidos con el solicitante y él debe ser aconsejado para tomar los pasos necesarios para asegurar la corrección, particularmente de aquellos que de ser descuidados, pueden conducir a una condición que pueda afectar su habilidad para manejar con seguridad.

Apariencia general y desarrollo. Anote marcado sobrepeso. Anote cualquier defecto en la postura, cojera perceptible, temblor u otros defectos que puedan ser causados por alcoholismo, intoxicación de tiroides y otras enfermedades.

Cabeza-ojos. Cuando se utilice una gráfica que no sea la "Snellen", los resultados de dicho examen deben ser expresados en valores comparables a la norma del examen "Snellen". Si el solicitante utiliza lentes correctivos, éstos deben ser usados mientras la agudeza visual del solicitante esté siendo examinada. Si apropiado, indique en el Certificado del Médico Examinador, mediante cotejo del encasillado, "calificado sólo cuando utilice lentes correctivos". Al registrar la distancia de visión utilice veinte pies (20') como normal. Reporte toda visión como fracción con el veinte (20) como numerador y el tipo más pequeño de letra a veinte pies (20') como denominador. Anote "prosis", descarga, campos de visión, desbalance del músculo ocular, ceguera de color, cicatriz de la córnea, exoftalmos, que no sea corregido por los lentes correctivos. Conductores monoculares no están calificados para operar vehículos comerciales de motor bajo las disposiciones de este Reglamento. Si el conductor habitualmente utiliza lentes de contacto, o intenta hacerlo mientras maneje, debe existir suficiente evidencia que indique que tiene buena tolerancia y está bien adaptado a su uso. El uso de lentes de contacto debe ser anotado en el registro.

Oídos. Anote evidencia de mastoide o enfermedad del oído medio, descarga, síntoma de vértigo aural, o Síndrome de Menier. Cuando registre la audición, registre la distancia desde el paciente en la cual una voz de murmullo forzado puede ser primeramente escuchada. Para el examen de murmullo de voz, el individuo debe de estar parado al menos a cinco pies del examinador con el oído señalando hacia donde se encuentre el examinador. El otro oído es cubierto. Utilizando el aliento que permanece luego de una espiración normal, el examinador susurra palabras o números al azar tales como 66, 18,23, etc. El examinador no deberá utilizar solo materiales sibilantes para probar el sonido. El otro oído debe de ser examinado de la misma manera. Si el individuo falla la prueba de murmullo de voz, se le debe de administrar la prueba audiométrica. Si un audiómetro es utilizado para examinar la audición, registre la pérdida de decibeles a 500 Hz, 1,000 Hz y 2,000 Hz. Describa en la forma la media de pérdida de decibel a 500 Hz, 1,000 Hz y 2,000 Hz. Si el individuo falla el examen audiométrico y el examen de murmullo de voz no ha sido administrado, el

examen de murmullo de voz debe de ser administrado para determinar si cumple con el estándar aplicable a ese examen.

Garganta. Anote la evidencia de enfermedad, deformidades irremediables de la garganta que puedan intervenir con la alimentación o respiración, o cualquier condición de la laringe que pueda interferir con la operación segura de un vehículo de motor.

Tórax-corazón. Examinación estetoscópica es requerida. Anote murmullos y arritmia, y cualquier historial presente o pasa do de enfermedades cardiovasculares, de una variedad conocida de venir acompañada de síncope, disnea, colapso, corazón engrandecido o fallas congestivas del corazón. Electrocardiograma es requerido cuando los hallazgos así lo indiquen.

Presión de sangre. Si un conductor padece de hipertensión y/o está siendo medicado para la hipertensión, debe de ser recertificado con más frecuencia. El certificado de un individuo diagnosticado con hipertensión leve (presión inicial de la sangre mayor de 140/90 pero menor de 159/99) será válido por un (1) año. En el momento de la recertificación si la presión de la persona es de 140/90 o menor se le podrá recertificar por un (1) año adicional; no obstante si su presión sobrepasa 140/90 y es menor de 160/100 se le expedirá esta sola vez un certificado con tres (3) meses de duración. Un individuo que se le haya diagnosticado que padece de Hipertensión en su Segunda Etapa (Su presión se encuentra entre 160/100 y 170/109) deberá tratar su condición, en esta situación se le puede expedir un certificado esta única vez por un período de tres (3) meses. Una vez el individuo haya reducido su presión a 140/90 o menos, podrá ser certificada anualmente. Un individuo diagnosticado con hipertensión severa [tercera etapa], (presión sanguínea de 180/110 o mayor) no podrá ser certificado hasta tanto la presión de la sangre sea reducida a 140/90 o menor. Cuando esto ocurra se le podrá emitir una certificación de seis (6) meses puede de duración.

Pulmones. Indique si se detecta expansión en el tórax. Anote resultados del ritmo respiratorio, la presencia de sonidos que denoten que se respira con dificultad, anormalidad en los alvéolos, disnea o cianosis. La detección de anormalidades en la cavidad pulmonar podría conllevar se practiquen exámenes adicionales, tales como evaluaciones de la función pulmonar y / o se soliciten radiografías del tórax.

Abdomen y vísceras. Anote agrandamiento del hígado, agrandamiento del bazo, masas anormales, hernias y debilitamiento y ablandamiento significativo de la pared abdominal. Si el diagnóstico sugiere que la condición puede interferir con el control y la operación segura de un vehículo de motor comercial, el individuo deberá someterse a exámenes más rigurosos y se requerirá evaluación.

Genito-Urinario y estudios rectales. Se requiere que se administre un urinálisis. La presencia de proteínas, sangre o azúcar en la orina podría ser un indicador de que se requiere se administren pruebas adicionales para descartar problemas médicos subyacentes. Indique la presencia de hernias. Cualquier condición que cause incomodidad deberá ser evaluada detenidamente para determinar si esta pudiese interferir con la operación segura de un vehículo de motor comercial.

Neurológico. Anote si el equilibrio, la coordinación o el patrón del habla están afectados, parestesia, reflejos asimétricos profundos del tendón, anormalidades sensoriales y posicionales, anormalidades en los reflejos patelares (patellar) y Babinski, ataxia. Respuestas neurológicas anormales pueden reflejar la necesidad de que practiquen exámenes más rigurosos para determinar si existe alguna condición médica subyacente en el individuo. A cualquier condición neurológica detectada se le debe evaluar la naturaleza y severidad de la condición, el grado de limitación presente, la probabilidad de limitaciones progresivas, y el potencial de una incapacidad súbita. En instancias en que el médico examinador ha determinado que es apropiado un monitoreo frecuente de una condición se deberá expedir un certificado por un período más corto.

Espina. Anote si ha sido sometido a cirugía y la presencia de deformidades, límites en la movilidad, o sensibilidad en el área. Detección de alguna de estas condiciones será causa suficiente para someterle a exámenes adicionales.

Extremidades. Examine cuidadosamente las extremidades superiores e inferiores. Registre la pérdida de impedimento de una pierna, pié, dedos, brazo o mano. Anote cualquiera y todas las deformidades, la presencia de atrofia, semiparálisis, o venas varicosas. Si una deformidad en una mano o dedo existe, determine si suficiente agarre está presente que permita al conductor mantener y asegurar el agarre en el guía. Si una deformidad en la pierna existe, determine si existe suficiente movilidad y fuerza que permita al conductor operar los pedales adecuadamente. Atención particular debe ser dada a, y un registro debe

ser hecho de cualquier impedimento o defecto estructural el cual pueda impedimento o defecto estructural el cual pueda interferir con la habilidad del conductor para operar un vehiculo de motor con seguridad.

Laboratorio y otros hallazgos especiales. Pruebas o exámenes adicionales serán administrados basados en el historial médico o en descubrimientos basados en las pruebas practicadas para este examen físico.

Diabetes. Si la insulina es necesaria para controlar una condición diabética, el conductor no está calificado para conducir un vehículo de motor comercial en el comercio interestatal. Si una diabetes leve es detectada al momento del examen y es estabilizada mediante uso de una droga hipoglicémica, y una dieta que puede ser obtenida mientras el conductor está en servicio, no debe ser considerada descalificante. Sin embargo, el conductor debe permanecer bajo supervisión médica adecuada.

Luego de ser completado el examen físico, el médico deberá fechar y firmar el formulario y proveer su nombre completo, dirección de la oficina, número de licencia y número de teléfono. La examinación médica completada debe de ser retenida en los archivos de la oficina del médico.

Medical Examination Report
FOR COMMERCIAL DRIVER FITNESS DETERMINATION

649-F (6045)

1. DRIVER'S INFORMATION Driver completes this section

Driver's Name (Last, First, Middle)	Social Security No.	Birthdate M / D / Y	Age	Sex ☐ M ☐ F	New Certification ☐ Recertification ☐ Follow-up ☐	Date of Exam
Address	City, State, Zip Code	Work Tel: ( ) Home Tel: ( )	Driver License No.	License Class ☐ A ☐ B ☐ C ☐ D ☐ Other	State of Issue	

2. HEALTH HISTORY Driver completes this section, but medical examiner is encouraged to discuss with driver.

Yes No

☐ ☐ Any illness or injury in the last 5 years?
☐ ☐ Head/Brain injuries, disorders or illnesses
☐ ☐ Seizures, epilepsy
☐ medication_____

☐ ☐ Eye disorders or impaired vision (except corrective lenses)
☐ ☐ Ear disorders, loss of hearing or balance
☐ ☐ Heart disease or heart attack, other cardiovascular condition
☐ medication_____

☐ ☐ Heart surgery (valve replacement/bypass, angioplasty, pacemaker) ☐
☐ ☐ High blood pressure medication_____
☐ ☐ Muscular disease
☐ ☐ Shortness of breath

Yes No

☐ ☐ Lung disease, emphysema, asthma, chronic bronchitis
☐ ☐ Kidney disease, dialysis
☐ ☐ Liver disease
☐ ☐ Digestive problems
☐ ☐ Diabetes or elevated blood sugar controlled by:
☐ diet
☐ pills
☐ insulin
☐ ☐ Nervous or psychiatric disorders, e.g., severe depression
☐ ☐ medication_____
☐ ☐ Loss of, or altered consciousness

Yes No

☐ ☐ Fainting, dizziness
☐ ☐ Sleep disorders, pauses in breathing while asleep, daytime sleepiness, loud snoring
☐ ☐ Stroke or paralysis
☐ ☐ Missing or impaired hand, arm, foot, leg, finger, toe
☐ ☐ Spinal injury or disease
☐ ☐ Chronic low back pain
☐ ☐ Regular, frequent alcohol use
☐ ☐ Narcotic or habit forming drug use

For any YES answer, indicate onset date, diagnosis, treating physician's name and address, and any current limitation. List all medications (including over-the-counter medications) used regularly or recently.

I certify that the above information is complete and true. I understand that inaccurate, false or missing information may invalidate the examination and my Medical Examiner's Certificate.

Driver's Signature_____ Date_____

Medical Examiner's Comments on Health History (The medical examiner must review and discuss with the driver any "yes" answers and potential hazards of medications, including over-the-counter medications, while driving. This discussion must be documented below.)

TESTING (Medical Examiner completes Section 3 through 7) Name: Last, First, Middle,

3. VISION

Standard: At least 20/40 acuity (Snellen) in each eye with or without correction. At least 70 degrees peripheral in horizontal meridian measured in each eye. The use of corrective lenses should be noted on the Medical Examiner's Certificate.

INSTRUCTIONS: When other than the Snellen chart is used, give test results in Snellen-comparable values. In recording distance vision, use 20 feet as normal. Report visual acuity as a ratio with 20 as numerator and the smallest type read at 20 feet as denominator. If the applicant wears corrective lenses, these should be worn while visual acuity is being tested. If the driver habitually wears contact lenses, or intends to do so while driving, sufficient evidence of good tolerance and adaptation to their use must be obvious. ***Monocular drivers are not qualified.***

Numerical readings must be provided.

ACUITY	UNCORRECTED	CORRECTED	HORIZONTAL FIELD OF VISION
Right Eye	20/	20/	Right Eye °
Left Eye	20/	20/	Left Eye °
Both Eyes	20/	20/	

Applicant can recognize and distinguish among traffic control signals and devices showing standard red, green, and amber colors? ☐ Yes ☐ No

Applicant meets visual acuity requirement only when wearing:
☐ Corrective Lenses

Monocular Vision: ☐ Yes ☐ No

Complete next line only if vision testing is done by an opthalmologist or optometrist

Date of Examination | Name of Ophthalmologist or Optometrist (print) | Tel. No. | License No./ State of Issue | Signature

4. HEARING

Standard: a) Must first perceive forced whispered voice ≥ 5 ft., with or without hearing aid, or b) average hearing loss in better ear ≤ 40 dB
☐ Check if hearing aid used for tests. ☐ Check if hearing aid required to meet standard.

INSTRUCTIONS: To convert audiometric test results from ISO to ANSI, -14 dB from ISO for 500Hz, -10dB for 1,000 Hz, -8.5 dB for 2000 Hz. To average, add the readings for 3 frequencies tested and divide by 3.

Numerical readings must be recorded.

a) Record distance from individual at which forced whispered voice can first be heard.	Right ear \ Feet	Left Ear \ Feet

b) If audiometer is used, record hearing loss in decibels. (acc. to ANSI Z24.5-1951)	Right Ear			Left Ear		
	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz
	Average:			Average:		

5. BLOOD PRESSURE/ PULSE RATE

Numerical readings must be recorded. Medical Examiner should take at least two readings to confirm BP.

Blood Pressure	Systolic	Diastolic

Driver qualified if ≤140/90.

Pulse Rate: ☐ Regular ☐ Irregular

Record Pulse Rate:_____

Reading	Category	Expiration Date	Recertification
140-159/90-99	Stage 1	1 year	1 year if ≤140/90. One-time certificate for 3 months if 141-159/91-99.
160-179/100-109	Stage 2	One-time certificate for 3 months.	1 year from date of exam if ≤140/90
≥180/110	Stage 3	6 months from date of exam if ≤140/90	6 months if ≤ 140/90

6. LABORATORY AND OTHER TEST FINDINGS

Numerical readings must be recorded.

URINE SPECIMEN	SP. GR.	PROTEIN	BLOOD	SUGAR

Urinalysis is required. Protein, blood or sugar in the urine may be an indicaton for further testing to rule out any underlying medical problem.
Other Testing (Describe and record) _____

7. PHYSICAL EXAMINATION

Height:_____ (in.) Weight:_____ (lbs.) Name: Last, First, Middle,

The presence of a certain condition may not necessarily disqualify a driver, particularly if the condition is controlled adequately, is not likely to worsen or is readily amenable to treatment. Even if a condition does not disqualify a driver, the medical examiner may consider deferring the driver temporarily. Also, the driver should be advised to take the necessary steps to correct the condition as soon as possible particularly if the condition, if neglected, could result in more serious illness that might affect driving.

Check YES if there are any abnormalities. Check NO if the body system is normal. Discuss any YES answers in detail in the space below, and indicate whether it would affect the driver's ability to operate a commercial motor vehicle safely. Enter applicable item number before each comment. If organic disease is present, note that it has been compensated for. See *Instructions to the Medical Examiner* for guidance.

BODY SYSTEM	CHECK FOR:	YES*	NO
1. General Appearance	Marked overweight, tremor, signs of alcoholism, problem drinking, or drug abuse.		
2. Eyes	Pupillary equality, reaction to light, accommodation, ocular motility, ocular muscle imbalance, extraocular movement, nystagmus, exophthalmos. Ask about retinopathy, cataracts, aphakia, glaucoma, macular degeneration and refer to a specialist if appropriate.		
3. Ears	Scarring of tympanic membrane, occlusion of external canal, perforated eardrums.		
4. Mouth and Throat	Irremediable deformities likely to interfere with breathing or swallowing.		
5. Heart	Murmurs, extra sounds, enlarged heart, pacemaker, implantable defibrillator.		
6. Lungs and chest, not including breast examination	Abnormal chest wall expansion, abnormal respiratory rate, abnormal breath sounds including wheezes or alveolar rales, impaired respiratory function, cyanosis. Abnormal findings on physical exam may require further testing such as pulmonary tests and/ or xray of chest.		

BODY SYSTEM	CHECK FOR:	YES*	NO
7. Abdomen and Viscera	Enlarged liver, enlarged spleen, masses, bruits, hernia, significant abdominal wall muscle weakness.		
8. Vascular System	Abnormal pulse and amplitude, carotid or arterial bruits, varicose veins.		
9. Genito-urinary System	Hernias.		
10. Extremities- Limb impaired. Driver may be subject to SPE certificate if otherwise qualified.	Loss or impairment of leg, foot, toe, arm, hand, finger. Perceptible limp, deformities, atrophy, weakness, paralysis, clubbing, edema, hypotonia. Insufficient grasp and prehension in upper limb to maintain steering wheel grip. Insufficient mobility and strength in lower limb to operate pedals properly.		
11. Spine, other musculoskeletal	Previous surgery, deformities, limitation of motion, tenderness.		
12. Neurological	Impaired equilibrium, coordination or speech pattern; asymmetric deep tendon reflexes, sensory or positional abnormalities, abnormal patellar and Babinki's reflexes, ataxia.		

*COMMENTS: _____

Note certification status here. See Instructions to the Medical Examiner for guidance.

☐ Meets standards in 49 CFR 391.41; qualifies for 2 year certificate
☐ Does not meet standards
☐ Meets standards, but periodic monitoring required due to _____
Driver qualified only for: ☐3 months ☐6 months ☐1 year ☐ Other

Temporarily disqualified due to (condition or medication):_____

Return to medical examiner's office for follow up on _____

☐ Wearing corrective lense
☐ Wearing hearing aid
☐ Accompanied by a _____waiver/ exemption. Driver must present exemption at time of certification.
☐ Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate
☐ Driving within an exempt intracity zone (See 49 CFR 391.62)
☐ Qualified by operation of 49 CFR 391.64

Medical Examiner's signature_____
Medical Examiner's name _____
Address _____
Telephone Number _____

If meets standards, complete a Medical Examiner's Certificate as stated in 49 CFR 391.43(h). (Driver must carry certificate when operating a commercial vehicle.)

49 CFR 391.41 Physical Qualifications for Drivers

THE DRIVER'S ROLE

Responsibilities, work schedules, physical and emotional demands, and lifestyles among commercial drivers vary by the type of driving that they do. Some of the main types of drivers include the following: turn around or short relay (drivers return to their home base each evening); long relay (drivers drive 9-11 hours and then have at least a 10-hour off-duty period), straight through haul (cross country drivers); and team drivers (drivers share the driving by alternating their 5-hour driving periods and 5-hour rest periods.)

The following factors may be involved in a driver's performance of duties: abrupt schedule changes and rotating work schedules, which may result in irregular sleep patterns and a driver beginning a trip in a fatigued condition; long hours; extended time away from family and friends, which may result in lack of social support; tight pickup and delivery schedules, with irregularity in work, rest, and eating patterns, adverse road, weather and traffic conditions, which may cause delays and lead to hurriedly loading or unloading cargo in order to compensate for the lost time; and environmental conditions such as excessive vibration, noise, and extremes in temperature. Transporting passengers or hazardous materials may add to the demands on the commercial driver.

There may be duties in addition to the driving task for which a driver is responsible and needs to be fit. Some of these responsibilities are: coupling and uncoupling trailer(s) from the tractor, loading and unloading trailer(s) (sometimes a driver may lift a heavy load or unload as much as 50,000 lbs. of freight after sitting for a long period of time without any stretching period); inspecting the operating condition of tractor and/or trailer(s) before, during and after delivery of cargo; lifting, installing, and removing heavy tire chains; and, lifting heavy tarpaulins to cover open top trailers. The above tasks demand agility, the ability to bend and stoop, the ability to maintain a crouching position to inspect the underside of the vehicle, frequent entering and exiting of the cab, and the ability to climb ladders on the tractor and/or trailer(s).

In addition, a driver must have the perceptual skills to monitor a sometimes complex driving situation, the judgment skills to make quick decisions, when necessary, and the manipulative skills to control an oversize steering wheel, shift gears using a manual transmission, and maneuver a vehicle in crowded areas.

§391.45 PHYSICAL QUALIFICATIONS FOR DRIVERS

(a) A person shall not drive a commercial motor vehicle unless he is physically qualified to do so and, except as provided in §391.67, has on his person the original, or a photographic copy, of a medical examiner's certificate that he is physically qualified to drive a commercial motor vehicle.

(b) A person is physically qualified to drive a motor vehicle if that person:

(1) Has no loss of a foot, a leg, a hand, or an arm, or has been granted a Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate (formerly Limb Waiver Program) pursuant to §391.49.

(2) Has no impairment of: (i) A hand or finger which interferes with prehension or power grasping; or (ii) An arm, foot, or leg which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or any other significant limb defect or limitation which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or has been granted a SPE Certificate pursuant to §391.49.

(3) Has no established medical history or clinical diagnosis of diabetes mellitus currently requiring insulin for control;

(4) Has no current clinical diagnosis of myocardial infarction, angina pectoris, coronary insufficiency, thrombosis, or any other cardiovascular disease of a variety known to be accompanied by syncope, dyspnea, collapse, or congestive cardiac failure.

(5) Has no established medical history or clinical diagnosis of a respiratory dysfunction likely to interfere with his ability to control and drive a commercial motor vehicle safely.

(6) Has no current clinical diagnosis of high blood pressure likely to interfere with his ability to operate a commercial motor vehicle safely.

(7) Has no established medical history or clinical diagnosis of rheumatic, arthritic, orthopedic, muscular, neuromuscular, or vascular disease which interferes with his ability to control and operate a commercial motor vehicle safely.

(8) Has no established medical history or clinical diagnosis of epilepsy or any other condition which is likely to cause loss of consciousness or any loss of ability to control a commercial motor vehicle;

(9) Has no mental, nervous, organic, or functional disease or psychiatric disorder likely to interfere with his ability to drive a commercial motor vehicle safely;

(10) Has distant visual acuity of at least 20/40 (Snellen) in each eye without corrective lenses or visual acuity separately corrected to 20/40 (Snellen) or better with corrective lenses, distant binocular acuity of at least 20/40 (Snellen) in both eyes with or without corrective lenses, field of vision of at least 70 degrees in the horizontal meridian in each eye, and the ability to recognize the colors of traffic signals and devices showing standard red, green and amber;

(11) First perceives a forced whispered voice in the better ear not less than 5 feet with or without the use of a hearing aid, or, if tested by use of an audiometric device, does not have an average hearing loss in the better ear greater than 40 decibels at 500 Hz, 1,000 Hz and 2,000 Hz with or without a hearing device when the audiometric device is calibrated to the American National Standard (formerly ASA Standard) Z24.5-1951;

(12) (i) Does not use a controlled substance identified in 21 CFR 1308.11 Schedule I, an amphetamine, a narcotic, or any other habit-forming drug. (ii) Exception: A driver may use such a substance or drug, if the substance or drug is prescribed by a licensed medical practitioner who: (A) is familiar with the driver's medical history and assigned duties; and (B) Has advised the driver that the prescribed substance or drug will not adversely affect the driver's ability to safely operate a commercial motor vehicle; and

(13) Has no current clinical diagnosis of alcoholism.

INSTRUCTIONS TO THE MEDICAL EXAMINER

General Information

The purpose of this examination is to determine a driver's physical qualification to operate a commercial motor vehicle (CMV) in interstate commerce according to the requirements in 49 CFR 391.41-49. Therefore, the medical examiner must be knowledgeable of these requirements and guidelines developed by the FMCSA to assist the medical examiner in making the qualification determination. The medical examiner should be familiar with the driver's responsibilities and work environment and is referred to the section on the form, **The Driver's Role**.

In addition to reviewing the **Health History** section with the driver and conducting the physical examination, the medical examiner should discuss common prescriptions and over-the-counter medications relative to the side effects and hazards of these medications while driving. Educate the driver to read warning labels on all medications. History of certain conditions may be cause for rejection, particularly if required by regulation, or may indicate the need for additional laboratory tests or more stringent examination perhaps by a medical specialist. These decisions are usually made by the medical examiner in light of the driver's job responsibilities, work schedule and potential for the conditions to render the driver unsafe.

Medical conditions should be recorded even if they are not cause for denial, and they should be discussed with the driver to encourage appropriate remedial care. This advice is especially needed when a condition, if neglected, could develop into a serious illness that could affect driving.

If the medical examiner determines that the driver is fit to drive and is also able to perform non-driving responsibilities as may be required, the medical examiner signs the medical certificate which the driver must carry with his/her license. The certificate must be dated. **Under current regulations, the certificate is valid for two years, unless the driver has a medical condition that does not prohibit driving but does require more frequent monitoring.** In such situations, the medical certificate should be issued for a shorter length of time. The physical examination should be done carefully and at least as complete as is indicated by the attached form. Contact the FMCSA at (202) 366-1790 for further information (a vision exemption, qualifying drivers under 49 CFR 391.64, etc.).

Interpretation of Medical Standards

Since the issuance of the regulations for physical qualifications of commercial drivers, the Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) has published recommendations called Advisory Criteria to help medical examiners in determining whether a driver meets the physical qualifications for commercial driving. These recommendations have been condensed to provide information to medical examiners that (1) is directly relevant to the physical examination and (2) is not already included in the medical examination form. The specific regulation is printed in italics and it's reference by section is highlighted.

Federal Motor Carrier Safety Regulations
-Advisory Criteria-

Loss of Limb:
§391.41(b)(1)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no loss of a foot, leg, hand or an arm, or has been granted a Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate pursuant to Section 391.49.

Limb Impairment:
§391.41(b)(2)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no impairment of: (i) A hand or finger which interferes with prehension or power grasping; or (ii) An arm, foot, or leg which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or (iii) Any other significant limb defect or limitation which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or (iv) Has been granted a Skill Performance Evaluation (SPE) Certificate pursuant to Section 391.49.

A person who suffers loss of a foot, leg, hand or arm or whose limb impairment in any way interferes with the safe performance of normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle is subject to the Skill Performance Evaluation Certification Program pursuant to section 391.49, assuming the person is otherwise qualified.

With the advancement of technology, medical aids and equipment modifications have been developed to compensate for certain disabilities. The SPE Certification Program (formerly the Limb Waiver Program) was designed to allow persons with the loss of a foot or limb or with functional impairment to qualify under the Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSRs) by use of prosthetic devices or equipment modifications which enable them to safely operate a commercial motor vehicle. Since there are no medical aids equivalent to the original body or limb, certain risks are still present, and thus restrictions may be included on individual SPE certificates when a State Director for the FMCSA determines they are necessary to be consistent with safety and public interest.

If the driver is found otherwise medically qualified (391.41(b)(3) through (13)), the medical examiner must check on the medical certificate that the driver is qualified only if accompanied by a SPE certificate. The driver and the employing motor carrier are subject to appropriate penalty if the driver operates a motor vehicle in interstate or foreign commerce without a curent SPE certificate for his/her physical disability.

Diabetes
§391.41(b)(3)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no established medical history or clinical diagnosis of diabetes mellitus currently requiring insulin for control.

Diabetes mellitus is a disease which, on occasion, can result in a loss of consciousness or disorientation in time and space. Individuals who require insulin for control have conditions which can get out of control by the use of too much or too little insulin, or food intake not consistent with the insulin dosage. Incapacitation may occur from symptoms of hyperglycemic or hypoglycemic reactions (drowsiness, semiconsciousness, diabetic coma or insulin shock).

The administration of insulin is, within itself, a complicated process requiring insulin, syringe, needle, alcohol sponge and a sterile technique. Factors related to long-haul commercial motor vehicle operations, such as fatigue, lack of sleep, poor diet, emotional conditions, stress, and concomitant illness, compound the dangers, the FMCSA has consistently held that a diabetic who uses insulin for control does not meet the minimum physical requirements of the FMCSRs.

Hypoglycemic drugs, taken orally, are sometimes prescribed for diabetic individuals to help stimulate natural body production of insulin. If the condition can be controlled by the use of oral medication and diet, then an individual may be qualified under the present rule. CMV drivers who do not meet the Federal diabetes standard may call (202) 366-1790 for an application for a diabetes exemption.
(See Conference Report on Diabetic Disorders and Commercial Drivers and Insulin-Using Commercial Motor Vehicle Drivers at:
http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Cardiovascular Condition
§391.41(b)(4)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no current clinical diagnosis of myocardial infarction, angina pectoris, coronary insufficiency, thrombosis or any other cardiovascular disease of a variety known to be accompanied by syncope, dyspnea, collapse or congestive cardiac failure.

The term "has no current clinical diagnosis of" is specifically designed to encompass: "*a clinical diagnosis of*" (1) a current cardiovascular condition, or (2) a cardiovascular condition which has not fully stabilized regardless of the time limit. The term "*known to be*

accompanied by" is designed to include a clinical diagnosis of a cardiovascular disease (1) which is accompanied by symptoms of syncope, dyspnea, collapse or congestive cardiac failure; and/or (2) which is likely to cause syncope, dyspnea, collapse or congestive cardiac failure.

It is the intent of the FMCSRs to render unqualified, a driver who has a current cardiovascular disease which is accompanied by and/or likely to cause symptoms of syncope, dyspnea, collapse, or congestive cardiac failure. However, the subjective decision of whether the nature and severity of an individual's condition will likely cause symptoms of cardiovascular insufficiency is on an individual basis and qualification rests with the medical examiner and the motor carrier. In those cases where there is an occurrence of cardiovascular insufficiency (myocardial infarction, thrombosis, etc.), it is suggested before a driver is certified that he or she have a normal resting and stress electrocardiogram (ECG), no residual complications and no physical limitations, and is taking no medication likely to interfere with safe driving.

Coronary artery bypass surgery and pacemaker implantation are remedial procedures and thus, not unqualifying. Implantable cardioverter defibrillators are disqualifying due to risk of syncope. Coumadin is a medical treatment which can improve the health and safety of the driver and should not, by its use, medically disqualify the commercial driver. The emphasis should be on the underlying medical condition(s) which require treatment and the general health of the driver. The FMCSA should be contacted at (202) 366-1790 for additional recommendations regarding the physical qualification of drivers on coumadin.
(See Cardiovasular Advisory Panel Guidelines for the Medical examination of Commercial Motor Vehicle Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Respiratory Dysfunction
§391.41(b)(5)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no established medical history or clinical diagnosis of a respiratory dysfunction likely to interfere with ability to control and drive a commercial motor vehicle safely.

Since a driver must be alert at all times, any change in his or her mental state is in direct conflict with highway safety. Even the slightest impairment in respiratory function under emergency conditions (when greater oxygen supply is necessary for performance) may be detrimental to safe driving.

There are many conditions that interfere with oxygen exchange and may result in incapacitation, including emphysema, chronic asthma, carcinoma, tuberculosis, chronic bronchitis and sleep apnea. If the medical examiner detects a respiratory dysfunction, that in any way is likely to interfere with the driver's ability to safely control and drive a commercial motor vehicle, the driver must be referred to a specialist for further evaluation and therapy. Anticoagulation therapy for deep vein thrombosis and/or pulmonary thromboembolism is not unqualifying once optimum dose is achieved, provided lower extremity venous examinations remain normal and the treating physician gives a favorable recommendation.
(See Conference on Pulmonary/Respiratory Disorders and Commercial Drivers at:
http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm

Hypertension
§391.41(b)(6)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no current clinical diagnosis of high blood pressure likely to interfere with ability to operate a commercial motor vehicle safely.

Hypertension alone is unlikely to cause sudden collapse; however, the likelihood increases when target organ damage, particularly cerebral vascular disease, is present. This regulatory criteria is based on FMCSA's Cardiovascular Advisory Guidelines for the Examination of CMV Drivers, which used the Sixth Report of the Joint National Committee on Detection, Evaluation, and Treatment of High Blood Pressure (1997).

Stage 1 hypertension corresponds to a systolic BP of 140-159 mmHg and/or a diastolic BP of 90-99 mmHg. The driver with a BP in this range is at low risk for hypertension-related acute incapacitation and may be medically certified to drive for a one-year period. Certification examinations should be done annually thereafter and should be at or less than 140/90. If less than 160/100, certification may be extended one time for 3 months.

A blood pressure of 160-179 systolic and/or 100-109 diastolic is considered Stage 2 hypertension, and the driver is not necessarily unqualified during evaluation and institution of treatment. The driver is given a one time certification of three months to reduce his or her blood pressure to less than or equal to 140/90. A blood pressure in this range is an absolute indication for anti-hypertensive drug therapy. Provided treatment is well tolerated and the driver demonstrates a BP value of 140/90 or less, he or she may be certified for one year from date of the initial exam. The driver is certified annually thereafter.

A blood pressure at or greater than 180 (systolic) and 110 (diastolic) is considered Stage 3, high risk for an acute BP-related event. The driver may not be qualified, even temporarily, until reduced to 140/90 or less and treatment is well tolerated. The driver may be certified for 6 months and biannually (every 6 months) thereafter if at recheck BP is 140/90 or less.

Annual recertification is recommended if the medical examiner does not know the severity of hypertension prior to treatment.

An elevated blood pressure finding should be confirmed by at least two subsequent measurements on different days.

Treatment includes nonpharmacologic and pharmacologic modalities as well as counseling to reduce other risk factors. Most antihypertensive medications also have side effects, the importance of which must be judged on an individual basis. Individuals must be alerted to the hazards of these medications while driving. Side effects of somnolence or syncope are particulary undesirable in commercial drivers.

Secondary hypertension is based on the above stages. Evaluation is warranted if patient is persistently hypertensive on maximal or near-maximal doses of 2-3 pharmacologic agents. Some causes of secondary hypertension may be amenable to surgical intervention or specific pharmacologic disease.
(See Cardiovascular Advisory Panel Guidelines for the Medical Examination of Commercial Motor Vehicle Drivers at:
http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Rheumatic, Arthritic, Orthopedic, Muscular, Neuromuscular or Vascular Disease §391.41(b)(7)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no established medical history or clinical diagnosis of rheumatic, arthritic, orthopedic, muscular, neuromuscular or vascular disease which interferes with the ability to control and operate a commercial motor vehicle safely.

Certain diseases are known to have acute episodes of transient muscle weakness, poor muscular coordination (ataxia), abnormal sensations (paresthesia), decreased muscular tone (hypotonia), visual disturbances and pain which may be suddenly incapacitating. With each recurring episode, these symptoms may become more pronounced and remain for longer periods of time. Other diseases have more insidious onsets and display symptoms of muscle wasting (atrophy), swelling and paresthesia which may not suddenly incapacitate a person but may restrict his/her movements and eventually interfere with the ability to safely operate a motor vehicle. In many instances these diseases are degenerative in nature or may result in deterioration of the involved area.

Once the individual has been diagnosed as having a rheumatic, arthritic, orthopedic, muscular, neuromuscular or vascular disease, then he/she has an established history of that disease. The physician, when examining an individual, should consider the following: (1) the nature and severity of the individual's condition (such as sensory loss or loss of strength); (2) the degree of limitation present (such as range of motion); (3) the likelihood of progressive limitation (not always present initially but may manifest itself over time); and (4) the likelihood of sudden incapacitation. If severe functional impairment exists, the driver does not qualify. In cases where more frequent monitoring is required, a certificate for a shorter period of time may be issued. (See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers at:
http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Epilepsy
§391.41(b)(8)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no established medical history or clinical diagnosis of epilepsy or any other condition which is likely to cause loss of consciousness or any loss of ability to control a motor vehicle.

Epilepsy is a chronic functional disease characterized by seizures or episodes that occur without warning, resulting in loss of voluntary control which may lead to loss of consciousness and/or seizures. Therefore, the following drivers cannot be qualified: (1) a driver who has a medical history of epilepsy; (2) a driver who has a current clinical diagnosis of epilepsy; or (3) a driver who is taking antiseizure medication.

If an individual has had a sudden episode of a nonepileptic seizure or loss of consciousness of unknown cause which did not require antiseizure medication, the decision as to whether that person's condition will likely cause loss of consciousness or loss of ability to control a motor vehicle is made on an individual basis by the medical examiner in consultation with the treating physician. Before certification is considered, it is suggested that a 6 month waiting period elapse from the time of the episode. Following the waiting period, it is suggested that the individual have a complete neurological examination. If the results of the examination are negative and antiseizure medication is not required, then the driver may be qualified.

In those individual cases where a driver has a seizure or an episode of loss of consciousness that resulted from a known medical condition (e.g., drug reaction, high temperature, acute infectious disease, dehydration or acute metabolic disturbance), certification should be deferred until the driver has fully recovered from that condition and has no existing residual complications, and not taking antiseizure medication.

Drivers with a history of epilepsy/seizures off antiseizure medication and seizure-free for 10 years may be qualified to drive a CMV in interstate commerce. Interstate drivers with a history of a single unprovoked seizure may be qualified to drive a CMV in interstate commerce if seizure-free and off antiseizure medication for a 5-year period or more.
(See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers at:
http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Mental Disorders
§391.41(b)(9)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no mental, nervous, organic or functional disease or psychiatric disorder likely to interfere with ability to drive a motor vehicle safely.

Emotional or adjustment problems contribute directly to an individual's level of memory, reasoning, attention, and judgment. These problems often underlie physical disorders. A variety of functional disorders can cause drowsiness, dizziness, confusion, weakness or paralysis that may lead to incoordination, inattention, loss of functional control and susceptibility to accidents while driving. Physical fatigue, headache, impaired coordination, recurring physical ailments and chronic "nagging" pain may be present to such a degree that certification for commercial driving is inadvisable. Somatic and psychosomatic complaints should be thoroughly examined when determining an individual's overall fitness to drive. Disorders of a periodically incapacitating nature, even in the early stages of development, may warrant disqualification.

Many bus and truck drivers have documented that "nervous trouble" related to neurotic, personality, or emotional or adjustment problems is responsible for a significant fraction of their preventable accidents. The degree to which an individual is able to appreciate, evaluate and adequately respond to environmental strain and emotional stress is critical when assessing an individual's mental alertness and flexibility to cope with the stresses of commercial motor vehicle driving.

When examining the driver, it should be kept in mind that individuals who live under chronic emotional upsets may have deeply ingrained maladaptive or erratic behavior patterns. Excessively antagonistic, instinctive, impulsive, openly aggressive, paranoid or severely depressed behavior greatly interfere with the driver's ability to drive safely. Those individuals who are highly susceptible to frequent states of emotional instability (schizophrenia, affective psychoses, paranoia, anxiety or depressive neuroses) may warrant disqualification. Careful consideration should be given to the side effects and interactions of medications in the overall qualification determination. See Psychiatric Conference Report for specific recommendations on the use of medications and potential hazards for driving.
(See Conference on Psychiatric Disorders and Commercial Drivers at:
http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Vision
§391.41(b)(10)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has distant visual acuity of at least 20/40 (Snellen) in each eye with or without corrective lenses or visual acuity separately corrected to 20/40 (Snellen) or better with corrective lenses, distant binocular acuity of at least 20/40 (Snellen) in both eyes with or without corrective lenses, field of vision of at least 70 degrees in the horizontal meridian in each eye, and the ability to recognize the colors of traffic signals and devices showing standard red, green, and amber.

The term "ability to recognize the colors of" is interpreted to mean if a person can recognize and distinguish among traffic control signals and devices showing standard red, green and amber, he or she meets the minimum standard, even though he or she may have some type of color perception deficiency. If certain color perception tests are administered, (such as Ishihara, Pseudoisochromatic, Yarn) and doubtful findings are discovered, a controlled test using signal red, green and amber may be employed to determine the driver's ability to recognize these colors.

Contact lenses are permissible if there is sufficient evidence to indicate that the driver has good tolerance and is well adapted to their use. Use of a contact lens in one eye for distance visual acuity and another lens in the other eye for near vision is not acceptable, nor telescopic lenses acceptable for the driving of commercial motor vehicles.

If an individual meets the criteria by the use of glasses or contact lenses, the following statement shall appear on the Medical Examiner's Certificate: "Qualified only if wearing corrective lenses."

CMV drivers who do not meet the Federal vision standard may call (202) 366-1790 for an application for a vision exemption.
(See Visual Disorders and Commercial Drivers at:
http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Hearing
§391.41(b)(11)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
First perceives a forced whispered voice in the better ear at not less than 5 feet with or without the use of a hearing aid, or, if tested by use of an audiometric device, does not have an average hearing loss in the better ear greater than 40 decibels at 500 Hz, 1,000 Hz, and 2,000 Hz with or without a hearing aid when the audiometric device is calibrated to American National Standard (formerly ADA Standard) Z24.5-1951.

Since the prescribed standard under the FMCSRs is the American Standards Association (ANSI), it may be necessary to convert the audiometric results from the ISO standard to the ANSI standard. Instructions are included on the Medical Examination report form.

If an individual meets the criteria by using a hearing aid, the driver must wear that hearing aid and have it in operation at all times while driving. Also, the driver must be in possession of a spare power source for the hearing aid.

For the whispered voice test, the individual should be stationed at least 5 feet from the examiner with the ear being tested turned toward the examiner. The other ear is covered. Using the breath which remains after a normal expiration, the examiner whispers words or random numbers such as 66, 18,

23, etc. The examiner should not use only sibilants (s sounding materials). The opposite ear should be tested in the same manner. If the individual fails the whispered voice test, the audiometric test should be administered.

If an individual meets the criteria by the use of a hearing aid, the following statement must appear on the Medical Examiner's Certificate "Qualified only when wearing a hearing aid."

(See Hearing Disorders and Commercial Motor Vehicle Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medrports.htm)

Drug Use
§391.41(b)(12)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Does not use a controlled substance identified in 21 CFR 1308.II. *Schedule I, an amphetamine, a narcotic, or any other habit-forming drug. Exception: A driver may use such a substance or drug, if the substance or drug is prescribed by a licensed medical practitioner who is familiar with the driver's medical history and assigned duties; and has advised the driver that the prescribed substance or drug will not adversely affect the driver's ability to safely operate a commercial motor vehicle.*

This exception does not apply to methadone. The intent of the medical certification process is to medically evaluate a driver to ensure that the driver has no medical condition which interferes with the safe performance of driving tasks on a public road. If a driver uses a Schedule I drug or other substance, an amphetamine, a narcotic, or any other habit-forming drug, it may be cause for the driver to be found medically unqualified. Motor carriers are encouraged to obtain a practitioner's written statement about the effects on transportation safety of the use of a particular drug.

A test for controlled substances is not required as part of this biennial certification process. The FMCSA or the driver's employer should be contacted directly for information on controlled substances and alcohol testing under Part 382 of the FMCSRs.

The term "uses" is designed to encompass instances of prohibited drug use determined by a physician through established medical means. This may or may not involve body fluid testing. If body fluid testing takes place, positive test results should be confirmed by a second test of greater specificity. The term "habit-forming" is intended to include any drug or medication generally recognized as capable of becoming habitual, and which may impair the user's ability to operate a commercial motor vehicle safely.

The driver is medically unqualified for the duration of the prohibited drug(s) use and until a second examination shows the driver is free from the prohibited drug(s) use. Recertification may involve a substance abuse evaluation, the successful completion of a drug rehabilitation program, and a negative drug test result. Additionally, given that the certification period is normally two years, the examiner has the option to certify for a period of less than 2 years if this examiner determines more frequent monitoring is required.

(See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers and Conference on Psychiatric Disorders and Commercial Drivers at: http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/medreports.htm)

Alcoholism
§391.41(b)(13)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no current clinical diagnosis of alcoholism.

The term "current clinical diagnosis of" is specifically designed to encompass a current alcoholic illness or those instances where the individual's physical condition has not fully stabilized, regardless of the time element. If an individual shows signs of having an alcohol-use problem, he or she should be referred to a specialist. After counseling and/or treatment, he or she may be considered for certification.

(g) Si el médico examinador encuentra que la persona examinada está físicamente calificada para manejar un vehículo de motor de acuerdo con la Sección 391.41 (b), deberá completar un certificado en la forma prescrita en el inciso (h) de esta sección y proveer una copia a la persona examinada y otra al acarreador que lo emplea.

(h) El siguiente certificado médico deberá ser completado en en tinta:

MEDICAL EXAMINER'S CERTIFICATE

I certify that I have examined _____ In accordance with the Federal Motor Carrier Safety Regulations (49 CFR 391.41-391.49) and with knowledge of the driving duties, I find this person is qualified; and, if applicable, only when:

- ☐ wearing corrective lenses
- ☐ wearing hearing aid
- ☐ accompanied by a _____ waiver exemption
- ☐ driving within an exempt intracity zone (49 CFR 391.62)
- ☐ accompanied by a Skill Performance Evaluation Certificate (SPE)
- ☐ Qualified by operation of 49 CFR 391.64

The information I have provided regarding this physical examination is true and complete. A complete examination form with any attachment embodies my findings completely and correctly, and is on file in my office.

SIGNATURE OF MEDICAL EXAMINER	TELEPHONE	DATE

MEDICAL EXAMINER'S NAME (PRINT)	☐ MD ☐ DO ☐ Physician Assistant	☐ Chiropractor ☐ Advanced Practice Nurse

MEDICAL EXAMINER'S LICENSE OR CERTIFICATE NO./ISSUING STATE

SIGNATURE OF DRIVER	DRIVER'S LICENSE NO.	STATE

ADDRESS OF DRIVER

MEDICAL CERTIFICATE EXPIRATION DATE

Sección 391.45 – Personas que deben ser médicamente examinadas y certificadas.

Excepto según provisto en la Sección 391.67, las siguientes personas deberán ser médicamente examinadas y certificadas de acuerdo con la Sección 391.43 como físicamente calificadas para manejar un vehículo de motor comercial.

(a) Cualquier persona que no haya sido médicamente examinada y certificada como físicamente apta para manejar un vehículo de motor comercial;

(b) (1) Cualquier conductor que no haya sido médicamente examinado y certificado como físicamente apto para manejar un vehículo de motor durante los veinticuatro meses precedentes.

(2) Reservada.

(c) Cualquier conductor cuya habilidad para desempeñar sus deberes normales haya sido limitada o debilitada por una lesión o enfermedad física o mental.

Sección 391.47 – Resolución de conflictos de evaluación médica.

(a) Solicitudes. Solicitudes para la determinación de las calificaciones médicas de un conductor bajo las normas en esta parte sólo serán aceptadas si cumplen con los requisitos de esta sección.

(b) Contenido. Las solicitudes serán aceptadas para consideración solamente si cumplen con las siguientes condiciones:

(1) La solicitud deberá contener el nombre y dirección del conductor, acarreador y todos los médicos involucrados en el procedimiento.

(2) El solicitante deberá someter evidencia de que existe un desacuerdo entre el doctor del conductor y el doctor del acarreador relativo a las calificaciones del conductor.

(3) El solicitante deberá someter una copia de la opinión o informe incluyendo los resultados de todos los exámenes de un médico imparcial, especialista en el campo el cual el conflicto médico surge. El especialista deberá ser uno en que estén de acuerdo el acarreador y el conductor.

(i) En los casos en que el conductor rehúse acordar un especialista y el solicitante sea el acarreador, el solicitante deberá someter una declaración de su consentimiento a someter la materia a un médico imparcial especialista en el campo, prueba de que ha solicitado al conductor someterse al médico especialista, y la respuesta, si alguna, del conductor a su solicitud.

(ii) En los casos en que el acarreador rehúse acordar un especialista, el conductor deberá someter una opinión y los resultados de los exámenes de un médico especialista imparcial, evidencia de que ha solicitado al acarreador que consienta a someter la materia al médico especialista, y la respuesta, si alguna, del acarreador a su solicitud.

(4) El solicitante deberá incluir una declaración explicando en detalle por qué la decisión del médico especialista identificada en el inciso (b) (3) de esta sección, es inaceptable.

(5) El solicitante deberá someter evidencia que el médico especialista mencionado en el inciso (b) (3) de esta sección, fue provisto, con anterioridad a su determinación con el historial médico del conductor y una declaración de consentimiento del trabajo que el conductor lleva a cabo.

(6) El solicitante deberá someter el historial y la declaración de trabajo provista al médico especialista bajo el inciso (b) (5) de esta sección.

(7) El solicitante deberá someter todos los registros médicos que hayan opinado sobre las calificaciones del conductor.

(8) El solicitante deberá someter una descripción y una copia de toda la evidencia escrita y documental sobre la cual la parte solicitante descansa para sostener su solicitud.

(9) Reservada.

(10) El solicitante deberá someter tres copias de la solicitud y todos los registros.

(c) Información. La Comisión o la persona u oficina en quien delegue puede requerir información adicional del solicitante si determina que no se puede llegar a una decisión con la evidencia sometida. Si el solicitante falla en someter la información requerida, la comisión o la persona u oficina en quien delegue puede rehusarse a expedir una determinación.

(d)(1) Acción. Con el recibo de una solicitud satisfactoria la Comisión o la persona u oficina en quien delegue (a) deberá notificar a las partes (el conductor, acarreador, o cualquier otra parte interesada) que la solicitud ha sido aceptada y que una determinación será hecha. Una copia de toda la evidencia recibida será unida al aviso.

(2) Contestación. Cualquier parte puede someter una contestación al aviso dentro de los quince (15) días de notificado. Dicha contestación deberá estar acompañada por toda la evidencia que la parte desea que la Comisión o la persona u oficina en que delegue considere al hacer su determinación. La evidencia sometida debe incluir todos los registros médicos y resultados de exámenes sobre los cuales descansa su solicitud.

(3) Partes. Una parte, para los propósitos de esta sección incluye al acarreador y al conductor o a cualquiera que someta una solicitud.

(e) Solicitudes de Reconsideración, peso de la prueba: Cualquier parte podrá solicitar reconsideración de la determinación de la Comisión, o persona u oficina en quien la misma haya delegado la determinación de conformidad con lo establecido en la Sección 1.09 de este Reglamento. El peso de la prueba en dicho procedimiento es del peticionario.

(f) "Status" del conductor. Una vez la solicitud sea sometida a la Comisión, o persona u oficina en que la misma delegue, el

conductor se considerará descalificado hasta el momento en que se tome determinación o que otra manera sea ordenado.

Sección 391.49 – Normas alternativas para la calificación física cuando existe pérdida de miembros o impedimentos físicos.

(a) Una persona que no está físicamente calificada para manejar bajo la Sección 391.41 (b) (1) o (2) y que de otra forma esté calificado para manejar un vehículo de motor si la Comisión, podría manejar un vehículo de motor comercial si la Comisión, persona u oficina en quien delegue le ha otorgado una dispensa.

(b) Dispensa.

(1) Solicitud. Una carta de solicitud de dispensa puede ser sometida conjuntamente por la persona que busca la dispensa de la descalificación física (solicitud del conductor) y por el acarreador que emplearía al conductor solicitante si la solicitud es otorgada.

(2) Dirección de la solicitud. La solicitud debe ser dirigida a la Comisión, persona u oficina en quien la misma delegue.

(3) Excepción. Una solicitud de dispensa puede ser sometida unilateralmente por un conductor solicitante. La solicitud debe ser dirigida a la Comisión, persona u oficina en que la misma delegue. El conductor solicitante deberá cumplir con todos los requisitos del inciso (c), excepto aquellos indicados en los subincisos (c) (1) (i) y (iii). El conductor solicitante deberá responder a los requisitos de los incisos (c) (2) (i) al (v) de esta sección, si la información le es conocida.

(c) La carta de solicitud para una dispensa deberá contener:

(1) Identificación del solicitante (s):

(i) Nombre y dirección completa del acarreador solicitante;

(ii) Nombre y dirección completa del conductor solicitante;

(iii) El número de identificación de la Comisión de Servicio Público, si alguno; y/o el número de identificación del Departamento de Transportación Federal; y

(iv) Una descripción del impedimento del conductor solicitante por el cual la dispensa es solicitada.

(2) Descripción del tipo de trabajo que el conductor llevará a cabo:

(i) Lugares o área geográfica en la cual el conductor operará para el acarreador co-solicitante.

(ii) Período de tiempo en que el conductor conducirá y/o estará en servicio por día;

(iii) Tipo de bienes o carga a ser transportada;

(iv) Tipo de operación de manejar (relevo, propio dueño, y otros); y

(v) Número de años de experiencia operando, el tipo de vehículo (s) solicitado en la carta de solicitud y el total de años de experiencia operando todo tipo de vehículos de motor.

(3) Descripción del vehículo (s) que el conductor solicitante intenta manejar:

(i) Camión o camión tractor u ómnibus, modelo y año, (si conocido);

(ii) Tren de empuje ("drive train");

(A) Tipo de transmisión (automática o manual, si manual, indique número de velocidades);

(B) Transmisión auxiliar (si alguna) y número de velocidades; y

(C) Eje trasero (indique su velocidad sencilla, dos (2) velocidades, o tres (3) velocidades).

(iii) Tipo de sistema de frenos;

(iv) Dirección, manual o motrizmente asistida;

(v) Descripción del tipo de remolque (s) tales como "van", plataformas, tanque de carga, "drop frame", "lowboy", o pértida ("pole");

(vi) Número de semi-remolques o remolques completos a ser remolcados de una sola vez;

(vii) Para vehículos de pasajeros indique la capacidad de pasajeros;

(viii) Descripción de cualquier modificación hecha al vehículo para el conductor solicitante; incluir fotografía cuando sea aplicable.

(4) De otra manera calificado.

(i) El acarreador co-solicitante deberá certificar que el conductor solicitante está de otra manera calificado bajo las disposiciones de esta parte;

(ii) En el caso de una solicitud unilateral, el conductor solicitante deberá certificar que está de otra manera calificado bajo las disposiciones de esta parte;

(5) Firma de solicitante (s):

(i) La firma del conductor solicitante y la fecha en que fue firmada:

(ii) La firma oficial del acarreador (si la solicitud tiene co-solicitante), título y fecha firmada. Dependiendo de la estructura organizacional del acarreador (corporación,

asociación o propietario), el firmante de la solicitud deberá ser un oficial, socio o propietario.

(d) La carta de solicitud para una dispensa deberá estar acompañada por:

(1) Una copia de los resultados del examen médico llevados a cabo de acuerdo a la Sección 391.43;

(2) Una copia del certificado médico completado de acuerdo a la Sección 391.43 (f);

(3) Un resumen de la evaluación médica completada por cualquier fisiatra o cirujano ortopédico autorizado a ejercer la profesión en Puerto Rico;

Nota: El acarreador co-solicitante o el conductor solicitante deberá proveer al fisiatra o al cirujano ortopédico una descripción de las tareas del trabajo que se le requiere realizar al conductor solicitante.

(i) El resumen de evaluación médica para el conductor solicitante descalificado bajo la Sección 391.41 (b) (1) deberá incluir:

(A) Una evaluación de las capacidades funcionales del conductor según se relacionen a la habilidad del conductor para llevar a cabo las tareas normales asociadas con la operación del vehículo de motor, y

(B) Una declaración por el examinador de que el solicitante es capaz de apretar con precisión (e.g. manipular, tiradores o interruptores) y tiene poder de agarre (e.g. aguantar y maniobrar el guía) con cada extremidad superior por separado. Este requerimiento no es aplicable a una persona que se le haya otorgado una dispensa, previo a la vigencia de este Reglamento.

(ii) El resumen de evaluación médica para un solicitante descalificado bajo la Sección 391.41 (b) (2) deberá incluir:

(A) Una explicación de cómo y por qué el impedimento interfiere con la habilidad del conductor llevar a cabo tareas normales asociadas con la operación del vehículo;

(B) Una evaluación y opinión médica de si la condición probablemente permanezca estable por el resto de la vida del conductor; y

(C) Una declaración del examinador de que el solicitante es capaz de apretar con precisión (e.g. manipular tiradores e interruptores) y tiene poder de agarre (aguantar y maniobrar el guía) con cada extremidad superior por separado. Este requerimiento no aplica a una persona a quien se le haya otorgado una dispensa previo a la vigencia de este Reglamento.

(4) Una descripción de los aparatos prostáticos u ortopédicos utilizados por el conductor solicitante, si alguno;

(5) Prueba de Manejo:

(i) Una copia de la prueba de manejo del conductor solicitante administrada por el acarreador solicitante y el certificado expedido de acuerdo a la Sección 391.31 (b) a la (g); o

(ii) Un solicitante unilateral será responsable de tener una prueba de manejo administrado por un acarreador o una persona competente para administrar el examen y evaluar los resultados.

(6) Solicitud de empleo:

(i) Una copia de la solicitud de empleo del conductor solicitante completada de acuerdo a la Sección 391.21; o

(ii) Un solicitante unilateral será responsable por el sometimiento de una copia de solicitud de empleo de su última posición como conductor comercial. Si no estuvo previamente empleado como conductor comercial, así deberá declararlo.

(7) Una copia de la dispensa de ciertos defectos físicos del conductor solicitante expedida por cualesquiera de los Estados de los Estados Unidos cuando fuere aplicable; y

(8) Una copia del Registro de Manejo por los pasados tres (3) años de cada Estado en el cual una licencia o permiso de manejar vehículos de motor ha sido obtenida.

(e) Acuerdo. Un acarreador que emplee un conductor con una dispensa consiente a:

(1) Radicar dentro de treinta (30) días ante la Comisión o la persona u oficina en que delegue, aquellos documentos e información que puedan ser requeridos sobre las actividades de conducir, accidentes, arrestos, suspensiones, revocaciones o retiro de licencias, y convicciones en los que involucre al conductor. Esto aplica independientemente de que la dispensa del conductor sea una unilateral o tenga un acarreador co-solicitante;

(i) Un acarreador que a la vez sea co-solicitante podrá radicar los documentos requeridos ante la Oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre el lugar donde está localizada su oficina principal de negocios; o en las Oficinas Centrales de la Comisión de Servicio Público; o

(ii) Un acarreador que emplea a un conductor a quien se le haya otorgado una dispensa unilateral podrá radicar los documentos requeridos ante la Oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre el lugar donde esté localizado el domicilio del conductor o en las Oficinas Centrales de la Comisión de Servicio Público.

(2) Evaluar al conductor mediante una prueba de manejo usando el remolque que el acarreador intenta que el conductor opere o en sustitución, aceptar un certificado de prueba de manejo de otro acarreador si el tipo de remolque o arrastre es similar, o aceptar la prueba de manejo realizada durante la Evaluación de Ejecución de Destrezas si es un tipo de remolque similar al del acarreador en perspectiva;

(3) Evaluar al conductor mientras no esté manejando para aquellas tareas de su trabajo relacionadas con la seguridad asociadas con cualquier tipo de remolque a ser utilizado y cualquier otra tarea de su trabajo mientras no está manejando relacionadas con la seguridad o las tareas particulares a las operaciones del acarreador que emplea; y

(4) Utilizar al conductor para operar el tipo de vehículo de motor definido en la dispensa sólo cuando el conductor cumple con las condiciones de la dispensa.

(f) El conductor deberá suplir a cada acarreador que lo emplea una copia de la dispensa.

(g) La Comisión o la persona u oficina en quién delegue podrá requerir al conductor solicitante que demuestre su habilidad para operar seguramente el vehículo de motor que intenta conducir. En la dispensa otorgada se identificará la unidad de fuerza (power unit) (camión-remolque, Ómnibus) para el cual se otorga la dispensa. Asimismo, identificará el tipo de remolque usado en la Evaluación de Ejecución de Destrezas, sin embargo, la dispensa no estará limitada a ese tipo de remolque. Un conductor podrá usar la dispensa con otros tipos de remolque si ha completado

exitosamente una prueba de manejo de acuerdo con el párrafo (e) (2) de esta sección. Las tareas del trabajo según establecidas en el párrafo (e) (3) de esta sección, no son evaluadas durante una Evaluación de Ejecución de Destrezas.

(h) La Comisión o la persona u oficina en quien delegue puede denegar la solicitud para la dispensa o puede otorgarla en todo o en parte y expedir la dispensa sujeta a dichos términos, condiciones y limitaciones que estime consistentes con el interés público. La dispensa es válida por un período que no exceda (2) años desde la fecha de expedición, y puede ser renovada con treinta (30) días de anticipación a la fecha de expiración.

(i) La solicitud de renovación de dispensa podrá ser sometida a la Oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre la residencia legal del conductor o en las Oficinas Centrales de la Comisión si la dispensa fue expedida unilateralmente. Si la dispensa tiene un co-solicitante, entonces la solicitud de renovación deberá ser sometida a la oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre el lugar donde ubique la Oficina principal de negocios del acarreador. La solicitud de renovación de dispensa deberá contener lo siguiente:

(1) Nombre y dirección completa del acarreador que actualmente emplee al solicitante;

(2) Nombre y dirección completa del conductor;

(3) Fecha de efectividad de la dispensa actual;

(4) Fecha de expiración de la dispensa actual;

(5) Total de millas manejadas bajo la actual dispensa;

(6) Número de accidentes incurridos mientras manejaba bajo la actual dispensa, incluyendo fecha de accidente (s) número de muertes, número de heridos, y el monto estimado en dólares en daños a la propiedad;

(7) Un informe de examen médico al día;

(8) Un resumen de evaluación médica de acuerdo al inciso (d) (3) de esta sección si una condición médica inestable existe. Todas las condiciones de impedimento clasificadas bajo la Sección 391.41 (b) (1) son consideradas inestables. Refiérase al inciso (d) (3) (ii) de esta sección para ver que condición indicada en la sección 391.41 (b) (2) se considera estable.

(9) Una copia al día del registro de manejo del período de vigencia de la dispensa en efecto;

(10) Notificación de cualquier cambio en el tipo de vehículo de motor que el conductor operará;

(11) La firma del conductor y la fecha en que fue firmada; y

(12) La firma del acarreador co-solicitante y la fecha en que fue firmada.

(j) (1) Con la otorgación de la dispensa la Comisión o la persona u oficina en quien delegue notificará al conductor solicitante y al acarreador co-solicitante (de ser aplicable) mediante resolución. Los términos, condiciones y limitaciones de la dispensa serán establecidos en la resolución. El acarreador deberá mantener una copia de la dispensa en el expediente de calificaciones del conductor. Una copia de la dispensa será retenida en archivo del acarreador por un período de tres años después de la fecha de terminación del empleo del conductor. El conductor solicitante deberá tener la dispensa o una copia legible en su posesión siempre que se encuentre en servicio.

(2) Al aprobar la evaluación de ejecución de destreza, la Comisión, persona u oficina en quien delegue para la región en la cual el conductor solicitante tiene su residencia, debe notificar al conductor, por carta y adjuntar sustancialmente la dispensa en la siguiente forma:

Dispensa

Nombre de la Agencia en Cuestión:

Dirección de la Agencia:

Teléfono:

Expedida conforme el subcapítulo B de la Sección 391.49 del Reglamento de Seguridad en el Transporte de la Comisión de Servicio Público.

Nombre del Conductor:

Fecha de expedición:

Seguro Social:

Fecha de Nacimiento:

Fecha de expiración:

Dirección:

Incapacidad del conductor:

Marca Una: _____ *Nueva*_____ *Renovación*

Licencia de Conducir: _____

(Pueblo) *(Número)*

Conforme al subcapítulo B de la Sección 391.49 del Reglamento de Seguridad en el Transporte de la Comisión de Servicio Público, la solicitud del conductor para dispensa es en efecto otorgada autorizando al conductor antes mencionado a operar en el comercio interestatal o exterior bajo las disposiciones señaladas abajo. Esta dispensa es otorgada por el período de tiempo señalado arriba, no puede exceder de (2) años, sujeta a revisión periódica, de ser necesaria. Esta dispensa puede ser renovada con la presentación de la solicitud de renovación. La continuación de la dispensa va a depender del estricto cumplimiento del conductor hacía las disposiciones señaladas abajo y la obediencia al Reglamento de Seguridad en el Transporte de la Comisión de Servicio Público. Cualquier falla para cumplir con las disposiciones, puede ser causa para la cancelación.

CONDICIONES: Como condición para la dispensa, reportes de todos los accidentes, arrestos, suspensiones, revocaciones, licencias de conducir o permisos retirados y convicciones que envuelvan al conductor en cuestión deben

ser reportadas por escrito a la agencia en cuestión por el acarreador empleador dentro de los (30) días de haber ocurrido.

LIMITACIONES:

1. *Tipo de vehículo (unidad de fuerza):*
2. *Modificación (es) al vehículo:*
3. *Prótesis o dispositivos ortopédicos (Requeridos se usen mientras maneja)*
4. *Provisiones adicionales:*

AVISO: A TODOS LOS ACARREADORES que emplean a un conductor con dispensa. Este certificado se le otorga por la unidad de fuerza solamente. Es responsabilidad del acarreador empleador, evaluar al conductor con una prueba de manejo donde se use el tipo de remolque o arrastre que el acarreador pretende sea utilizado por el conductor para transportar o en su lugar, aceptar la prueba de manejo del remolque o arrastre hecha durante la evaluación de ejecución de destreza si es un tipo de remolque o arrastre similar al del acarreador prospectivo. También es la responsabilidad del acarreador empleador evaluar al conductor por aquellas tareas de trabajo no relacionada a la seguridad en el manejo asociada con el tipo de remolque o arrastre utilizado, así como, cualquier otra tarea de trabajo no relacionada a la seguridad en el manejo o tareas relacionadas al trabajo, únicas para las operaciones del acarreador empleador.

La evaluación de ejecución de destreza del conductor antes mencionado fue hecha por un especialista del programa de evaluación de ejecución de destreza. Fue completada satisfactoriamente utilizando la antes mencionada unidad de fuerza y _____(remolque o arrastre, si aplica). El tractor o camión tiene _____transmisión.

Favor leer el párrafo de AVISO arriba.

Nombre:

Firma:

Título:

Fecha:

(k) La Comisión o la persona u oficina en quien delegue podrá revocar una dispensa otorgada, previa celebración de vista siempre que notifique a la parte concesionaria de la dispensa su intención de revocar la misma y las

razones que lo justifican y le brinde oportunidad razonable para defenderse. Cualquier parte afectada podrá solicitar reconsideración conforme a lo establecido en la Sección 1.09 de este Reglamento. Asimismo cualquier parte afectada podrá acudir en revisión al Tribunal competente conforme a lo establecido en la Sección 1.10 de este Reglamento.

(l) La falsificación de información en la carta de solicitud, la solicitud de renovación, o la falsificación de información requerida por esta sección por el solicitante o acarreador está prohibida.

SUBPARTE F – EXPEDIENTES Y REGISTROS

Sección 391.51 – Requisitos generales para expedientes de calificaciones del conductor

(a) Todo acarreador mantendrá un expediente de calificaciones para cada conductor que emplea. El expediente de calificaciones del conductor puede ser combinado con su expediente personal.

(b) El expediente de calificaciones para un conductor deberá contener:

(1) La solicitud de empleo del conductor completada según lo dispuesto en la Sección 391.21 de este Reglamento.

(2) Copia de la respuesta dada por cada agencia de cada Estado al cual se le haya solicitado el Informe del Record de Manejo del conductor conforme a lo establecido en la Sección 391.23 (a) (1) de este Reglamento;

(3) El certificado de la prueba de manejo emitida al conductor de acuerdo a lo dispuesto en la Sección 391.31 (e) de este Reglamento, o una copia de la licencia o certificado que el acarreador aceptó como equivalente a la prueba de manejo según lo dispuesto en la Sección 391.33 de este Reglamento.

(4) La respuesta dada por cada agencia de Estado a la investigación anual del expediente del conductor requerida por la sección 391.25(a) de este Reglamento.

(5) Una nota relacionada a la revisión anual del expediente de conducir del conductor según se requiere en la sección 391.25 (c) (2) de este Reglamento.

(6) Una lista o certificado relacionado a las violaciones de la Ley de Vehículos de Motor y ordenanzas requeridas por la Sección 391.27 de este Reglamento.

(7) El certificado del médico examinador de la calificación física del conductor para conducir un vehículo de motor según lo dispuesto por la sección 391.43 (f) de este Reglamento, o una copia fotográfica legible del certificado.

(8) Una Resolución de la Comisión o la persona u oficina en quien esta delegue garantizando una dispensa de una descalificación física, si una dispensa fue otorgada bajo la sección 391.49 de este Reglamento.

(c) Excepto lo dispuesto en el inciso (d) de esta sección, cada expediente de calificaciones del conductor debe de ser retenido por el tiempo que el conductor esté empleado por ese acarreador y por tres (3) años después que cese su empleo para dicho acarreador.

(d) Los siguientes documentos podrán ser removidos del expediente de calificaciones del conductor luego de haber transcurrido (3) años de haber cesado su empleo con el acarreador:

(1) La respuesta de cada agencia de Estado a la investigación anual del expediente del conductor requerido por la sección 391.25(a) de este Reglamento.

(2) La nota relacionada a la investigación anual del expediente del conductor como dispuesto por la sección 391.25 (c) (2) de este Reglamento.

(3) La lista o certificación relacionada a las violaciones a la Ley de Vehículos de motor y sus ordenanzas según dispuesto por la sección 391.27 de este Reglamento.

(4) Un certificado de un médico examinador de las calificaciones físicas del conductor para manejar un vehículo de motor comercial o la copia fotográfica del certificado tal y como es requerido por la sección 391.43(f) de este Reglamento.

(5) La Resolución expedida bajo la sección 391.49 de este Reglamento garantizando una dispensa de descalificación física.

SUBPARTE G – EXENCIONES LIMITADAS

Sección 391.53 - Informe del Historial de Manejo Seguro del Conductor.

(a) Luego del 29 de octubre de 2004, cada acarreador deberá mantener un registro que contenga el resultado de la investigación dirigida a obtener el historial de manejo seguro de cada nuevo o posible conductor conforme lo requerido en los incisos (d) y (e) de la Sección 391.23. Este expediente deberá ser guardado en un lugar seguro y que su acceso sea restringido.

(1) El acarreador debe asegurarse que el acceso a esta información está limitado a aquel personal envuelto en el proceso de reclutamiento o aquellos que controlan el acceso a esta data. El asegurador del acarreador podrá también tener acceso a ella con exclusión de los resultados de las pruebas de consumo de alcohol y dopaje.

(2) Esta información solo deberá ser utilizada para fines de darle el empleo.

(b) El expediente deberá tener:

(1) Una copia de la autorización firmada por el conductor y en la cual autoriza al acarreador prospectivo a obtener información del historial de detección de uso de alcohol y la

prueba de dopaje conforme lo dispone la Sección 391.23 (d).

(2) Una copia de las respuestas de los obtenidas a la solicitud de información dirigida a los patronos anteriores, hechas conforme lo disponen los subincisos (d) y (e) de la Sección 391.23 o evidencia de los trámites de buena fe dirigidos a obtener dicha información. Este record deberá contener el nombre y la dirección de cada patrono, fecha en que fue contactado, y la información del conductor que le fuera provista por dicho patrono. Deberá indicarse la imposibilidad de conseguir a cualquier patrono así como la falta de que este no le proveyera la información referente al historial de manejo seguro del conductor.

(c) El historial de manejo seguro de cada conductor se deberá mantener en el expediente del empleado por la duración de su empleo y por tres (3) años luego de haber terminado el mismo.

(d) Un acarreador deberá mostrar todos los records e información contenidos en este expediente a un representante autorizado de la FMCSA, la Comisión u otra parte autorizada; luego de habérsele así solicitado dentro de un período de tiempo especificado por la parte que hace dicha solicitud.

Sección 391.55 – Expedientes de Conductores de Vehículos Combinados.

(a) Todo acarreador deberá mantener un expediente para cada conductor – instructor de manejo de vehículos combinados. Dicha información podrá ser mantenida en el expediente de personal.

(b) Para un instructor de destrezas su expediente deberá incluir la información requerida por los incisos (b) (1) y (b) (2) de esta sección. Si el instructor se limita a dar clases en el salón su expediente deberá incluir la información requerida en el inciso (b) (1) de esta sección.

(1) Evidencia de que el instructor cumple con los requisitos de la sección 380.301 o la 380.303 del título 49 del CFR;

(2) Una copia fotostática de la licencia de conducir del instructor de la categoría apropiada para el vehículo al que hace referencia esta sección.

Sección 391.61 - Conductores que estaban regularmente empleados antes del primero de enero de 1971.

Las disposiciones de las Secciones 391.21 (relativas a solicitudes de empleo), 391.23 (relativa a investigaciones) y 391.33 (relativa a la prueba de manejo) no le son aplicables a conductores que han estado regularmente empleados (según definido en la Sección 390.5 de este Reglamento) como conductores de un acarreador por un período continuo el cual empezó antes del 1ro de enero de 1971, siempre y cuando continúe siendo un conductor regularmente empleado de dicho acarreador.

Sección 391.63 - Conductor con múltiples patronos.

(a) Si un acarreador contrata a un conductor con múltiples patronos según definido en la Sección 390.5 de este Reglamento el acarreador deberá cumplir con las disposiciones de esta parte, excepto:

(1) El requerimiento de solicitud de empleo de acuerdo con la Sección 391.21;

(2) Las investigaciones especificadas en la Sección 391.23 en relación a dicha persona;

(3) La revisión anual del registro de manejo de la persona según se dispone en la Sección 391.25 *(b)*; o

(4) La solicitud anual del Historial de manejo conforme lo dispone la Sección 391.25 (a); o

(5) El certificado o registro de violaciones según se dispone en la Sección 391.27. Realizar la revisión anual del expediente de conducir de la persona requerido por la Sección 391.25 (b) de este Reglamento.

(b) Antes que el acarreador permita a una persona descrita en el inciso (a) de esta sección manejo un vehículo de motor *comercial*, el acarreador deberá obtener su nombre, número de seguro social, el número de identificación, tipo y Estado que expide su licencia para operar vehículos de motor comercial. El acarreador deberá retener dicha información en sus archivos por tres (3) años contados a partir de que dicha persona cese en el empleo.

Sección 391.64 – Apadrinamiento para ciertos conductores participando en estudios de programas de dispensas de visión y diabetes.

(a) Las disposiciones de la sección 391.41 (b)(3) no aplican a un conductor que fue un candidato adecuado y que participó para el 31 de mayo de 1996 en un programa de estudio de dispensa referente a la operación de vehículos de motor comerciales, por conductores diabéticos controlados por insulina cuando:

(1) El conductor es examinado físicamente una vez al año. Este examen incluye una evaluación por un panel de endocrinólogos certificados y / o elegibles que puedan certificar el hecho de que el conductor está:

(i) Calificado de otra manera bajo la sección 391.41 de este Reglamento.

(ii) Libre de reacciones a la insulina (un individuo está libre de reacciones a la insulina si ese individuo no tiene hipoglicemia severa o hipoglicemia desprevenida, y tiene menos de una reacción documentada de hipoglicemia por mes;

(iii) Es capaz y ha demostrado el deseo de monitorear adecuadamente y manejar su diabetes; y

(iv) No sufre ninguna disminución en sus habilidades para conducir debido a su condición diabética.

(2) El conductor está de acuerdo y cumple con las siguientes condiciones:

(i) Debe de cargar siempre consigo mientras conduce, un recurso de glucosa que pueda ser rápidamente absorbido;

(ii) El conductor es capaz de y monitorea sus niveles de azúcar una (1) hora antes de conducir y al menos una vez cada cuatro (4) horas mientras esté conduciendo o se encuentra en servicio antes de manejar, utilizando un equipo computadorizado de detección de glucosa equipado con memoria.

(iii) Debe de someter al endocrinólogo o médico examinador un registro de niveles de azúcar en la sangre durante el examen médico anual o cuando de otra forma sea requerido por un agente autorizado de la Comisión.

(iv) Proveer una copia del reporte del endocrinólogo al médico examinador al momento del examen médico anual; y

(v) Proveer una copia de la certificación médica anual al patrono para retener en el expediente de calificación del conductor y retener una copia de la certificación y mantenerla consigo mientras conduce para presentarla a cualquier oficial estatal o agente autorizado de la Comisión si así es requerido.

(b) Las disposiciones de la sección 391.41 (b)(10) no aplican a un conductor que fuera partícipe para el 31 de marzo de 1996 de un programa de estudio de dispensa relacionado a la operación de vehículos de motor comerciales por conductores con impedimento visual en un (1) ojo cuando :

(1) El conductor es examinado físicamente una vez al año, incluyendo un examen por un oftalmólogo u optómetra que certifique que el conductor:

(i) Está de otra forma calificado bajo la sección 391.41 de este Reglamento; y

(ii) Continúa en medir al menos 20/40 (Snellen) en el ojo sano.

(2) El conductor provee una copia del reporte oftalmológico u optómetra al médico examinador al momento del examen médico anual.

(3) El conductor provee una copia de la certificación médica anual al patrono para retenerla en el expediente de calificación del conductor, y retiene una copia de la certificación consigo mientras conduce para presentarla a un oficial estatal u agente autorizado de la Comisión si así es requerida.

Sección 391.65 – Conductores provistos por otros acarreadores.

(a) Un acarreador puede contratar a un conductor que no está regularmente empleado como conductor de dicho acarreador sin cumplir con los requisitos generales aplicables al expediente de calificaciones del conductor de esta parte si:

(1) El conductor está regularmente empleado por otro acarreador; y

(2) El acarreador que regularmente emplea al conductor certifica que el conductor está debidamente calificado para manejar un vehículo de motor comercial en una declaración escrita que:

(i) Está firmada y fechada por un oficial o empleado autorizado del acarreador;

(ii) Contiene la firma y nombre del conductor;

(iii) Certifica que el conductor está empleado regularmente según definido en la Sección 390.5;

(iv) Certifica que el conductor está debidamente calificado para manejar un vehículo de motor según se dispone en la Parte 391 de este Reglamento;

(v) Informa la fecha de expiración del certificado médico del conductor;

(vi) Especifica la fecha de expiración de este certificado el cual no será mayor de dos (2) años o la fecha de expiración del certificado médico, lo que ocurra primero; y

(vii) Después del 1ro. de abril de 1977, está sustancialmente de acuerdo con la siguiente forma:

_____

(Nombre del Conductor)

_____

(Núm. de Seguro Social)

_____

(Firma del Conductor)

Por la presente certifico que el conductor arriba mencionado, según definido en la Sección 390.5 está regularmente manejando un vehículo del acarreador más adelante mencionado y está completamente calificado bajo la Parte 391 del Reglamento de Seguridad en el Transporte. Su actual certificado médico expira el (fecha) _____.

Este certificado expira:

_____

(Fecha no más tarde que la fecha expiración del certificado médico).

Expedido en _____

(Fecha)

Expedido por _____

(Nombre del Acarreador)

_____

(Dirección)

_____

(Firma) (Título)

(b) Un acarreador que obtenga un certificado de acuerdo con el inciso (a) (2) de esta sección deberá:

(1) Contactar el acarreador que certificó las calificaciones del conductor bajo esta sección para verificar la validez del certificado. Este contacto puede ser hecho en persona, por teléfono o mediante carta.

(2) Retener una copia de dicho certificado en sus archivos por tres años.

(c) Un acarreador, el cual certifique las calificaciones de un conductor bajo esta sección será responsable por la veracidad de la información contenida en el certificado. El certificado perderá su validez una vez el conductor deja de trabajar con el acarreador que expidió dicho certificado o tan pronto no cualifique conforme a las disposiciones de este Reglamento.

Sección 391.67 – Conductores de vehículos de finca de vehículos de motor comercial articulados.

Las siguientes reglas en esta parte no le aplican a un conductor de vehículo de finca (según definido en la Sección 390.5) que tenga 18 años o más y que manejen un vehículo de motor articulado:

(a) Sección 391.11 (b) (1), (b) (6), y (b) (8) (relativas a las calificaciones del conductor en general).

(b) Subparte C (relativa a las investigaciones sobre antecedentes de carácter y registro de manejo de los conductores).

(c) Subparte D (relativa a prueba de manejo).

(e) Subparte F (relativa al mantenimiento de archivos y registros).

Sección 391.68 – Acarreadores privados de pasajeros (no comerciales).

Las siguientes reglas de esta parte no aplican a acarreadores privados de pasajeros (no comerciales) y a sus conductores:

(a) Sección 391 (b) (1), (b) (6) y (b) (8) (relativo a las calificaciones generales del conductor).

(b) Subparte C (relativa a las investigaciones sobre antecedentes, carecer y registro de conductores).

(c) Aquella parte de las Secciones 391.41 y 391.45 que requieran que el conductor sea médicamente examinado y que tenga el certificado médico en su persona.

(d) Subparte F (relativa al mantenimiento de archivos y registros).

Sección 391.69 – Acarreadores privados de pasajeros (comerciales).

Las disposiciones de la Sección 391.21 (relativa a la solicitud de empleo), 391.23 (relativa a las investigaciones), y 391.31 (relativa a la prueba de manejo) no aplican a un conductor que haya sido empleado por un solo patrono (según definido en la Sección 390.5) y que dicho patrono sea a su vez un acarreador de pasajeros privados (comercial) al 1 de julio de 1994, mientras dicho conductor continúe empleado por este mismo y único acarreador.

Sección 391.71 – Reservada.

PARTE 392 – MANEJO DE VEHÍCULOS DE MOTOR

SUBPARTE A – EN GENERAL

Sección 392.1 – Alcance de las reglas de esta parte.

Todo acarreador, sus oficiales, agentes, representantes, y empleados responsables de la administración, mantenimiento, operación, o manejo de los vehículos de motor, o la contratación, supervisión, entrenamiento, asignación, o despacho de los conductores deberán ser instruidos en y cumplir con las reglas de esta parte.

Sección 392.2 – Reglas de operación aplicables.

Todo vehículo de motor deberá ser operado de acuerdo con las leyes, ordenanzas y reglamentos de del Estado Libre Asociado y de la Comisión de Servicio Público. Sin embargo, si un reglamento de la FMCSA, impone un deber mayor de cuidado que dicha ley, ordenanza o reglamentación se deberá cumplir el reglamento del FMCSA.

Sección 392.3 – Conductor enfermo o fatigado.

Ningún conductor manejará un vehículo de motor, y ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor manejar un vehículo de motor, cuando la habilidad de dicho conductor esté disminuida, o pueda disminuir, por fatiga, enfermedad o cualquier otra causa que haga insegura la operación de dicho vehículo. Sin embargo, en caso de una emergencia grave donde el peligro a los ocupantes del vehículo, o al público en general pueda aumentar de cumplirse con esta sección, el conductor puede continuar manejando hasta el sitio más cercano posible, en el cual el peligro haya cesado.

Sección 392.4 – Drogas y otras sustancias.

(a) Ningún conductor podrá estar en servicio y poseer, estar bajo la influencia de, o usar las siguientes drogas u otras sustancias;

(1) Cualquier droga u otra sustancia identificada en el Listado Número 1 del Apéndice D de este Reglamento;

(2) Anfetaminas o cualesquiera fórmula de las mismas (incluyendo, pero sin limitarse a píldoras, estimulantes y "bennies").

(3) Una droga narcótica o cualquier derivado de ésta;

(4) Cualquier otra sustancia al grado que pueda incapacitar para operar o manejar con seguridad un vehículo de motor.

(b) Ningún acarreador podrá requerir o permitir a un conductor violar el inciso (a) de esta sección.

(c) Los sub-incisos 2, 3 y 4 del inciso (a) no aplican a la posesión o uso de una sustancia administrada a un conductor por o bajo las instrucciones de un

médico quien haya advertido al conductor, que la sustancia no afectará su habilidad para operar con seguridad un vehículo de motor.

(d) Según usado en esta sección, "posesión" no incluye la posesión de una droga u otra sustancia la cual ha sido declarada y transportada como parte del cargamento.

Sección 392.5 – Prohibición de alcohol.

(a) Ninguna persona podrá:

(1) Consumir una bebida intoxicante independientemente de su contenido alcohólico, o estar bajo la influencia de una bebida intoxicante dentro de cuatro (4) horas antes de entrar en servicio u operar, o tener el control físico de un vehículo de motor; o

(2) Consumir una bebida alcohólica, independientemente de su contenido alcohólico, o estar bajo la influencia de una bebida alcohólica, o tener una medida concentrada o presencia detectada de alcohol en su cuerpo, mientras esté en servicio o manejando un vehículo de motor; o

(3) Estar en servicio u operar un vehículo de motor comercial mientras el conductor posee vino de no menos de la mitad de un porciento de alcohol por volumen, cerveza y bebidas destiladas. Sin embargo, esto no aplica a la posesión de vino, cerveza y bebidas destiladas que son:

(i) Declaradas y transportadas como parte del cargamento; o

(ii) En posesión o autorizadas por pasajeros de ómnibuses.

(c) Ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor:

(1) Violar cualquier disposición del inciso (a) de esta sección; o

(2) Estar en servicio u operar un vehículo de motor si por la apariencia general o conducta del conductor, o por otra evidencia sustancial el conductor parece haber consumido una bebida intoxicante dentro de las cuatro (4) horas precedentes.

(d) Cualquier conductor a quien se haya encontrado incurso en violación a las disposiciones del inciso (a) o (b) de esta sección será declarado fuera del servicio inmediatamente por un período de veinticuatro (24) horas, disponiéndose que:

(1) El período de veinticuatro (24) horas fuera del servicio comenzará a partir de la emisión de la orden decretando al conductor fuera de servicio.

(2) Ningún conductor podrá violar los términos de una orden decretándole fuera del servicio a tenor con lo dispuesto en esta sección.

(e) Cualquier conductor a quien se le haya emitido una orden decretándolo fuera del servicio a tenor con lo dispuesto en esta sección deberá:

(1) Informar la emisión de tal orden a su patrono dentro de venticuatro (24) horas; e

(2) Informar la emisión de tal orden al funcionario gubernamental designado por el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que expidió su licencia de conducir o lo autorizó a operar vehículos de motor comerciales cubiertos por este Reglamento, dentro de treinta (30) días a menos que el conductor solicite una reconsideración de la Orden. En este último caso de la Orden ser confirmada el conductor deberá informar de la misma al funcionario gubernamental designado dentro de treinta (30) días de haber sido confirmada.

(f) Cualquier conductor u operador sujeto a una orden decretándolo fuera del servicio a tenor con lo dispuesto en esta sección podrá solicitar reconsideración de tal Orden ante la Comisión de Servicio Público, persona u oficina en quien la misma delegue conforme a lo establecido en la Sección 1.09 de este Reglamento. Cualquier conductor que no esté de acuerdo con la determinación de la Comisión, persona u oficina en quien la

misma delegue, podrá recurrir al Tribunal de Apelaciones conforme a lo establecido en la Sección 1.10 de este Reglamento.

Sección 392.6 - Programas de viajes que cumplan con límites de velocidad.

Ningún Acarreador programará un viaje, y tampoco permitirá o requerirá la operación de un vehículo de motor comercial, entre puntos o terminales en tal período de tiempo que es necesario operar el vehículo de motor comercial a velocidades mayores que aquellas prescritas por la Ley de Vehículos y Tránsito y/o aquellos otros Reglamentos aprobados por las autoridades pertinentes.

Sección 392.7 – Equipo, inspección y uso.

Ningún vehículo de motor comercial será manejado a menos que el conductor esté satisfecho de que las siguientes partes y accesorios están en buenas condiciones, tampoco ningún conductor fallará en hacer uso de dichas partes y accesorios cuando y según sea necesario:

- Frenos de servicio, incluyendo las conexiones de frenos del arrastre o remolque.
- Frenos de estacionamiento (Freno de mano).
- Mecanismo del guía o direccional.
- Luces y reflectores.
- Llantas.
- Claxon.
- Parabrisas y limpia parabrisas.
- Espejos retrovisores.
- Mecanismo de acoplamiento.

Sección 392.8 – Equipo de emergencia, inspección y uso.

Ningún vehículo de motor comercial será manejado a menos que el conductor de éste esté satisfecho de que el equipo de emergencia requerido por las Secciones 393.95 de este Reglamento esté en su lugar y listo para su uso; tampoco ningún conductor omitirá hacer uso de dicho equipo cuando y según sea necesario.

Sección 392.9 – Inspección de la carga, aparatos y sistemas para seguridad de la carga.

(a) En general. Ningún conductor operará un vehículo de motor comercial, y ningún acarreador permitirá o requerirá a ningún conductor manejar un vehículo de motor comercial a menos que:

(1) La carga del vehículo de motor comercial esté adecuadamente distribuida y asegurada según se especifica en las secciones 393.100 a la 393.142 de este Reglamento.

(2) La compuerta trasera, puertas, encerados del vehículo de motor comercial, su llanta de repuesto y otro equipo usado en su operación, y los medios de sujetar su carga estén asegurados; y

(3) La carga del vehículo de motor comercial o cualquier otro objeto no obstruye la visión del conductor hacia adelante o los lados (excepto por conductores de "self steer dollies"), no interfiere con el libre movimiento de sus brazos o piernas, no impide un acceso libre al equipo requerido en emergencias y tampoco impide una salida libre y rápida del compartimiento del conductor.

(b) Conductores de camiones o camiones remolcadores. Excepto según lo provisto en el inciso (b) (4) de esta sección, el conductor de un camión o de un camión remolcador deberá:

(1) Asegurarse que lo dispuesto en el inciso (a) de esta sección se haya cumplido antes de manejar el vehículo de motor comercial;

(2) Examinar la carga del vehículo y el equipo de asegurar la carga dentro de las cincuenta (50) millas de haber comenzado el viaje y hacer los arreglos pertinentes a la carga o mecanismos de asegurar la carga que sean necesarios para mantener una operación segura; incluyendo el añadir mecanismos de seguridad adicionales para asegurar que la carga no se deslice en o dentro de, o caiga del vehículo de motor comercial; y

(3) Reexaminar la carga del vehículo de motor comercial y el equipo de asegurar la carga periódicamente durante el curso de la transportación y hacer los arreglos pertinentes a la carga o mecanismos de asegurar la carga, incluyendo el añadir mecanismos de seguridad adicionales, para así asegurar que la carga no se deslice en o dentro de, o caiga del vehículo de motor comercial. Un reexamen periódico y cualquier arreglo necesario debe ser hecho:

(i) El conductor hace un cambio en su status de servicio; o

(ii) El vehículo de motor comercial haya sido manejado por tres (3) horas; o

(iii) Una vez el vehículo de motor comercial haya sido manejado por ciento cincuenta (150) millas, lo que ocurra primero.

(4) Las reglas de este párrafo no aplican al conductor de un vehículo sellado, al cual se le haya ordenado o instruido no abrir el vehículo para inspeccionar su cargamento, o al conductor de un vehículo que haya sido cargado de tal manera que haga imposible la inspección de la carga.

Sección 392.9(a) – Autoridad de operación.

(a) Autoridad de operación requerida. Un vehículo de motor que provea transportación y que se le requiera tener permiso, no deberá ser operado sin

(1) El permiso requerido, o

(2) Proveyendo un servicio no contemplado en el permiso.

(b) Penalidades. Será puesto fuera de servicio aquel vehículo de motor, que requiriendo tener permiso, se encuentra proveyendo un servicio de

transportación; de determinarse que el acarreador responsable de dicho vehículo o servicio está en violación al párrafo (a) de esta sección. Además, el acarreador estará sujeto a penalidades conforme lo establece la sección 14901 del título 49 del USC.

(c) Revisión Administrativa. Sobre la emisión de una orden de fuera de servicio bajo el inciso (b) de esta sección, el conductor deberá acatar dicha orden inmediatamente. En caso de no estar de acuerdo no dicha orden, se le proveerá una oportunidad para revisión de acuerdo conforme lo dispone esta Comisión o en su defecto la Ley de Procedimiento Administrativo, según enmendada, en un tiempo que no excederá de los diez (10) días de haber solicitado la revisión de dicha orden.

SUBPARTE B - MANEJO DE VEHICULOS

Sección 392.10 - Reservada.

Sección 392.11 - Reservada.

Sección 392.12 - Reservada.

Sección 392.13 - Reservada.

Sección 392.14 - Condiciones peligrosas; precaución extrema.

Precaución extrema debe ser ejercida en la operación de un vehículo de motor comercial cuando condiciones peligrosas, tales como lluvia, polvo, neblina, humo o cualquier otra condición, pueda afectar adversamente la visibilidad o tracción. La velocidad deberá ser reducida cuando dichas condiciones existan. Si las condiciones son demasiado peligrosas la operación del vehículo de motor comercial debe ser descontinuada hasta que el vehículo de motor comercial pueda ser seguramente operado. Sin embargo, cuando el cumplimiento de estas reglas pueda aumentar el riesgo o peligro de los ocupantes, el vehículo de motor

comercial puede ser operado hasta el punto más cercano posible donde la seguridad de los ocupantes sea la adecuada.

Sección 392.15 – Reservada

Sección 392.16 – Uso de cinturones de seguridad.

Un vehículo de motor comercial que tenga un cinturón de seguridad instalado en el asiento del conductor no será manejado a menos que el conductor se haya abrochado el cinturón de seguridad.

Sección 392.18 – Reservada.

SUBPARTE C – VEHÍCULOS DETENIDOS

Sección 392.20 – Reservada.

Sección 392.21 – Reservada.

Sección 392.22 – Señales de emergencia, vehículos detenidos.

(a) Luces intermitentes de advertencia de peligro. Cuando un vehículo de motor comercial se detenga en la porción transitada de una carretera, por cualquier razón que no sea paradas debidas al tráfico, el conductor de dicho vehículo deberá inmediatamente encender las luces intermitentes o señales de emergencia en la parte delantera y posterior del vehículo de motor comercial como una advertencia de peligro al tráfico vehicular, y deberán estar encendidas hasta que el conductor coloque los dispositivos de seguridad requeridos en el inciso (b) de esta sección. Las luces intermitentes serán usadas durante el tiempo en que se remuevan los dispositivos de seguridad antes del movimiento del vehículo. Las luces intermitentes pueden ser usadas cuando el vehículo de motor comercial esté detenido en además de,

pero no en sustitución de los dispositivos de seguridad requeridos en el inciso (b) de esta sección.

(b) Colocación de mecanismos de advertencia.

(1) Regla general. Excepto según provisto en el inciso (b) (2) de esta sección, cuando un vehículo de motor se detenga en la porción transitada de una carretera, por cualquier razón que no sean paradas debidas al tráfico, el conductor deberá tan pronto como pueda, pero en cualquier caso dentro de diez (10) minutos, colocar los mecanismos de advertencia con los cuales el vehículo esté equipado de conformidad con la Sección 393.95 de este Reglamento de la siguiente manera:

(i) Uno en el lado del vehículo paralelo al tráfico, dentro de los diez (10) pies de la parte delantera y/o posterior del vehículo;

(ii) Uno a una distancia aproximada de cien (100) pies del vehículo detenido en el centro del carril o tramo ocupado por el vehículo y en dirección del tráfico que se acerca por dicho carril o tramo; y

(iii) Uno a una distancia aproximada de cien (100) pies desde el vehículo detenido en dirección opuesta a los colocados de acuerdo al inciso (b) (1) (i) y (ii) de esta sección, en el centro del carril o tramo ocupado por el vehículo.

(2) Reglas especiales.

(i) Cartuchos de iluminación y señales encendidas por combustible líquido. El conductor de un vehículo comercial equipado con solo cartuchos de iluminación o señales encendidas por combustible líquido deberá colocar un cartucho de iluminación encendido o señales encendidas por combustible líquido en cada uno de los lugares especificados en el inciso (b) (1) de esta sección. Deberá haber al menos uno de los dispositivos mencionados en cada uno de los lugares indicados, mientras el vehículo esté detenido. Antes de mover el vehículo, el conductor deberá extinguir y remover cada cartucho de iluminación y señales encendidas por combustible líquido.

(ii) Horas diurnas. Excepto según provisto en el inciso (b) (2) (iii) de esta sección, durante el tiempo en que no se requiere que los faros principales delanteros estén encendidos, tres (3) triángulos reflectivos bidireccionales, o tres (3) cartuchos de iluminación o señales encendidas por combustible deberán ser colocadas según indicado en el inciso (b) (1) de esta acción dentro del término de diez (10) minutos. En la eventualidad de que el conductor elija usar sólo cartuchos de iluminación o señales encendidas por combustible líquido en vez de triángulos reflectores bidireccionales o banderas rojas, el conductor debe asegurarse que al menos uno de dichos *dispositivo*s se mantenga encendido en cada lugar indicado mientras el vehículo esté detenido o estacionado.

(iii) Negocios o distritos residenciales. No es compulsorio el uso de mecanismos de emergencia en un área comercial o residencial, excepto durante el tiempo en que se requiere el uso de los faros delanteros y cuando la iluminación de la vía pública o autopista es insuficiente para permitir que un vehículo de motor comercial sea claramente visible a las personas que transcurren por la misma, a una distancia de quinientos (500) pies.

(iv) Cuestas, curvas y obstrucciones. Si un vehículo de motor se detiene dentro de quinientos (500) pies de una curva, cuesta o cualquier otra obstrucción a la vista, el conductor colocará el dispositivo de seguridad o advertencia requerido en el inciso (b) (1) de esta sección, en la dirección de la obstrucción a la vista a una distancia de cien (100) a quinientos (500) pies desde el vehículo detenido de tal manera que advierta adecuadamente a los otros usuarios de la carretera.

(v) Carreteras divididas o de una sola dirección. Si un vehículo de motor se detiene en una porción o tramo de una carretera de una sola dirección, el conductor colocará los *dispositivo*s de seguridad o advertencia requeridos en el inciso (b) (1) de esta sección, uno a una distancia de doscientos (200) pies y otro a cien (100) pies en la dirección en que se aproxima el tráfico en el centro del tramo o carril ocupado por el vehículo.

Deberá también colocar un dispositivo de seguridad o advertencia al lado del vehículo dentro de diez (10) pies de la parte posterior del vehículo.

(vi) Escape, materiales inflamables. Si gasolina o cualquier otro líquido inflamable, o combustible líquido o gas se filtrase o escapase de un envase de combustible o de un vehículo de motor detenido en la carretera, ninguna señal de emergencia que produzca flama podrá ser encendida o colocada excepto a una distancia de cualesquiera de tales sustancias inflamables que asegure que la misma no producirá un fuego o explosión.

Sección 392.24 - Señales de emergencia; productores de flama.

Ningún conductor, sujetará o pegará, ni permitirá a persona alguna colocar, sujetar o pegar, cualquier señal de emergencia que produzca flama en cualquier parte del vehículo de motor comercial.

Sección 392.25 - Señales de emergencia; cargas peligrosas.

Ningún conductor usará o permitirá el uso de cualquier señal de emergencia que produzca flama para proteger un vehículo de motor comercial que transporte explosivos División 1.1, División 1.2, o División 1.3; vehículo de motor con tanque de carga usado para la transportación de cualquier Clase 3 o División 2.1, independientemente de que esté lleno o vacío; o ningún vehículo de motor comercial que utilice gas comprimido como combustible de motor. En su defecto se deben utilizar, y colocar en la manera prescrita en la Sección 392.22 (b), triángulos reflectores, linternas eléctricas o reflectores de emergencia de color rojo.

Sección 392.30 - Reservada.

Sección 392.31 - Reservada.

Sección 392.32 - Reservada.

SUBPARTE D – USO DE FAROS ENCENDIDOS Y REFLECTORES

Sección 392.33 - Faros o reflectores ocultos.

Ningún vehículo de motor comercial será manejado cuando cualquiera de los faros, luces o reflectores requeridos en la Subparte B de la Sección 393 de este Reglamento, estén ocultos por sucio, por la carga o cualquier otra condición.

Sección 392.40 - Reservada.

Sección 392.41 - Reservada.

SUBPARTE F – PRECAUCIONES PARA EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE.

Sección 392.50 – Ignición del combustible; prevención.

Ningún conductor o cualquier otro empleado de un acarreador deberán:

(a) Proveer de combustible a un vehículo de motor comercial mientras el motor esté encendido, excepto cuando sea necesario tener el motor encendido para abastecer el vehículo de motor comercial;

(b) Fumar o exponer flama alguna en la vecindad de un vehículo que está siendo provisto de combustible;

(c) Proveer combustible a un vehículo a menos que la nariz de la manguera esté continuamente en contacto con la boca del tanque de combustible;

(d) Permitir, hasta donde sea posible, a cualquier otra persona que lleve a cabo dichas actividades que pudieran resultar en fuego o explosión.

Sección 392.51 - Reserva de combustible; Materiales del oficio.

Pequeñas cantidades de combustible utilizados para la operación o mantenimiento de un vehículo de motor comercial (incluyendo su equipo auxiliar) puede ser designado como material de oficio. (Ver 49 CFR §171.8)

(a) El peso bruto agregado de todos los materiales de oficio en un vehículo de motor comercial no excederá las cuatrocientas cuarenta libras (440 lbs.) .

(b) Envases para gasolina deberán estar hechos de metal o plástico. (Conforme a lo dispuesto en 49 CFR §§ 171, 172,173, y 178; o conforme los requisitos de la Administración de Salud y Seguridad Ocupacional [OSHA] contenidos en el 29 CFR § 1910.106).

(c) Para grupo de empaque II (incluyendo gasolina), grupo de empaque III (incluyendo combustible de aviones y combustible de aceite), o ORM-D, el material está limitado a sesenta y seis libras (66 lbs.) o treinta litros (30L) (ocho galones [8 gal]).

(d) Para combustible diesel, la capacidad del contenedor o envase está limitada a cuatrocientos cincuenta litros (450 L) (ciento diecinueve galones [119 gal.]).

(e) Material División 2.1 en un cilindro está limitado a un peso bruto de doscientas veinte libras (220 lbs.) (Material División 2.1 es un gas inflamable, incluyendo gas de petróleo licuado), butano, propano, gas natural licuado y metano).

Sección 392.52 –Reservada.

SUBPARTE G – PRÁCTICAS PROHIBIDAS

Sección 392.60 - Transportación de personas no autorizadas.

(a) A menos que sea autorizado específicamente por escrito por el acarreador ningún conductor deberá transportar a persona alguna o permitir a cualquier

persona ser transportada en cualquier vehículo de motor que no sea un ómnibus. Cuando dicha autorización sea expedida deberá contener el nombre de la persona a ser transportada, los puntos o terminales donde la transportación comienza y termina y la fecha en la cual dicha autorización expira. Sin embargo, ninguna autorización escrita será necesaria para la transportación de:

(1) Empleados y demás personas asignadas al vehículo por el acarreador;

(2) Cualquier persona transportada en casos de accidentes o emergencias; y

(3) En casos de transportación de animales, la persona encargada de éstos.

(b) Esta sección no es aplicable a la operación de vehículos de motor controlados y operados por cualquier agricultor y utilizados en la transportación de bienes o productos de agricultura desde su finca o en la transportación de suministros a su finca.

Sección 392.61 – Reservada.

Sección 392.62 – Operación segura, Ómnibuses.

Ninguna persona deberá conducir un ómnibus y ningún acarreador requerirá o permitirá a una persona conducir un ómnibus a menos que:

(a) Todas las personas que estén de pie en el ómnibus estén en la parte de atrás de la línea de posición u otro significado dispuesto en la sección 393.90 de este Reglamento.

(b) Todos los asientos en el pasillo del ómnibus estén conforme lo dispone la sección 393.91 de este Reglamento.

(c) Equipaje o la carga en el ómnibus sea guardado o asegurado de manera que garantice:

(1) Libertad de movimiento no restringida para el conductor y la operación correcta del ómnibus.

(2) Acceso a toda las salidas por cualquier ocupante del ómnibus; y

(3) Protección de los ocupantes del ómnibus contra daños resultantes de la caída o desplazamiento de artículos transportados en el ómnibus.

Sección 392.63 – Remolque o empuje de ómnibus con pasajeros abordo.

Ningún ómnibus inservible o averiado con pasajeros abordo será remolcado o empujado; tampoco ninguna persona usará o permitirá que se use un vehículo con pasajeros abordo para propósitos de remolque o empuje de vehículo alguno, excepto en aquellas circunstancias donde el peligro a los pasajeros pueda aumentar por la observancia de esta sección y entonces sólo moverse al punto más cercano donde la seguridad de los pasajeros sea la adecuada.

Sección 392.64 – Viajes en vehículos cerrados sin salidas adecuadas.

Ninguna persona viajará en la cabina cerrada de cualquier vehículo de motor a menos que existan medios accesibles dentro del vehículo para obtener la salida. Dichos medios deberán estar en tal condición que permitan una operación eficaz por el ocupante.

Sección 392.65 – Reservada.

Sección 392.66 – Monóxido de carbono; Uso del vehículo cuando sea detectado.

(a) Ninguna persona despachará, conducirá o permitirá pasajeros a bordo de un vehículo de motor, cuando las siguientes condiciones sean conocidas, y hasta que dichas condiciones hayan sido remediadas o reparadas:

(1) Cuando un ocupante haya sido afectado por monóxido de carbono;

(2) Cuando se haya detectado monóxido de carbono dentro del vehículo; y

(3) Cuando es descubierta una condición mecánica que pudiera representar peligro a los ocupantes por razón de monóxido de carbono.

(b) Reservada.

Sección 392.67 – Reservada.

Sección 392.68 – Reservada.

Sección 392.69 – Reservada.

Sección 392.71 – Detectores de radares; uso y/o posesión.

(a) Ningún conductor podrá operar un vehículo de motor de uso comercial mientras utilice un detector de radar, u operar un vehículo de motor de uso comercial que esté equipado o contenga un detector de radar.

(b) Ningún acarreador podrá requerir o permitir a un conductor a violar el párrafo (a) de esta sección.

PARTE 393 – PARTES Y ACCESORIOS NECESARIOS PARA UNA OPERACIÓN SEGURA

SUBPARTE A – EN GENERAL

Sección 393.1 – Alcance de las reglas de esta parte.

(a) Las disposiciones de esta parte establecen los estándares mínimos requeridos de vehículos de motor comercial según se definen en la sección 390.5 de este Reglamento. Solo vehículos de motor y combinaciones de vehículos de motor que cumplen con la definición de vehículo de motor comercial están sujetos requisitos mínimos de esta parte. Todos los requisitos que se disponen para vehículos de motor cuyo GVWR es menor de las 10,001 lbs. solo aplican cuando el vehículo de motor o combinación de vehículos de motor cumplen con la definición de vehículo de motor comercial.

(b) Todo acarreador y sus empleados deberán cumplir y estar familiarizados con los requisitos y especificaciones de esta parte. Ningún acarreador deberá operar un vehículo de motor comercial, causar o permitir que sea operado, a menos que esté equipado de acuerdo con los requisitos y especificaciones de esta parte.

Sección 393.3 – Accesorios y equipo adicional.

Nada de lo contenido en este Reglamento deberá ser interpretado para prohibir el uso de equipo adicional y accesorios que no sean inconsistentes o prohibidos por el mismo, siempre y cuando que tales equipos y accesorios no disminuyan la seguridad en la operación del vehículo de motor en que se usan.

Sección 393.5 – Definiciones.

Las siguientes palabras y términos a los fines de esta parte tendrán el significado que a continuación se indica:

(1) Abrazadera – Una estructura, aparato o artículo sólido colocado contra el artículo de la carga para evitar a este inclinarse o ladearse, y que podrá también evitar que la carga se deslice.

(2) Adaptador del tanque de combustible – Cualquier aparato o mecanismo removible fijado a la boca de llenado del tanque de combustible con la excepción de la tapa de la boca (filler).

(3) Ancho de una casa prefabricada – Se cuenta a base del ancho de la parte exterior mas ancha mientras se encuentra en su estado de viaje, incluye las protuberancias de espacios interiores. El ancho no incluye protuberancias del techo, ventanas o aleros en los cuales no haya espacios interiores.

(4) Anillo – Un dispositivo que sirve como soporte y protección a lo que pasa a través del mismo.

(5) Aparato de Asistencia en el Frenado – Dispositivo instalado en el sistema de freno hidráulico que ayuda a reducir el esfuerzo que el conductor debe ejercer para activar el sistema, pero que de no funcionar no previene que el conductor pueda frenar el vehículo al aplicar fuerza muscular de manera continua en el control de freno de servicio.

(6) Aparato de Frenado – Dispositivo instalado en el sistema de frenos que provee la energía requerida para activar los frenos, a través de un dispositivo auxiliar de forma directa o indirecta y que la intervención del conductor consista solamente en modificar la presión constante que deba ejercer.

(7) Artículo de la carga - Una unidad de la carga, que no sea líquido, gas o conjunto que carece de una estructura física (ej. granos, gravilla, etc….) incluyendo artículos agrupados juntos de manera que puedan ser manejados como una unidad individual o unidades por envoltura, correas, bandas o aparatos de protección de las orillas.

(8) Atadura – Una combinación de aparatos de seguridad que forman un montaje que unen los artículos de la carga a, o sujetan los artículos de la carga sobre, un vehículo o remolque, y que está sujeto al (los) punto(s) de soporte.

(9) Barra de acomodamiento – Un aparato colocado transversalmente entre las paredes de un vehículo y carga para prevenir a la carga ladearse o moverse.

(10) Barra de arrastre – Dispositivo tipo columna conectado de manera temporera entre la parte trasera de un vehículo remolcador y en la parte delantera del vehículo que está siendo remolcad.o

(11) Bloqueo– Una estructura, aparato u otro artículo sólido colocado contra o alrededor de un artículo de la carga para evitar el movimiento horizontal de dicho artículo.

(12) Bolso de material para sujetar la carga - Un bolso inflable previsto para llenar el espacio vacío entre los artículos de una carga, o entre artículos de la carga y la pared del vehículo.

(13) Borde protector - Un aparato colocado en el borde expuesto de un artículo para distribuir la fuerza de las ataduras sobre una mayor área de la carga que la misma atadura, para proteger la atadura y/o la carga de daños, y para permitir que la atadura se deslice libremente cuando es tensionada.

(14) Casas prefabricadas – Estructura a la cual se le ha integrado un chasis para ser transportada en una (1) o más secciones que miden ocho (8) pies o mas de ancho, ó cuarenta (40) pies o mas de largo o al ser ensambladas tienen una superficie de al menos trescientos veinte pies cuadrados (320 p^2). Esta puede haber sido construida o no sobre un cimiento permanente y ha sido diseñada para utilizarse como residencia al añadirle los sistemas de plomería, eléctricos y de aire acondicionado y en el momento que se le conecten los servicios esenciales. Para determinar la cantidad en pies cuadrados de la estructura, se utilizarán las medidas de la proyección mas larga de la estructura exterior al ser ensamblada. Las medidas incluirán todas las habitaciones que puedan extenderse, gabinetes y otras partes que contengan espacios interiores. Este término incluye todas las estructuras que cumplen con los requisitos anteriormente descritos, excepto la del tamaño cuando el manufacturero voluntariamente solicita una certificación conforme lo dispone la sección 3282.13 del título 24 del CFR y cumple con los requisitos dispuestos en la parte 3280 del mismo título.

(15) Cavidad – La depresión formada entre dos artículos de carga cilíndricos cuando sus ojos están colocados uno contra el otro horizontal y paralelamente.

(16) Chasis – Bastidor que sostiene la carga de un vehículo de motor comercial, excluyendo cualquier accesorio o pertenencia que pueda ser añadida para acomodar la carga.

(17) Chasis de furgón – Un semiremolque de bastidor esquelética limitada a la plataforma inferior, con uno o más ejes, especialmente construido y preparado con mecanismos para su fijación para transportar los furgones, de manera que cuando se hace el montaje del chasis y el furgón, la unidad sirve la misma función como si fuera un remolque o arrastre sobre la carretera.

(18) Contenedor elevador de gancho – Un contenedor especializado, utilizado principalmente para contener y transportar materiales desechados, reciclados, de construcción/demolición e industrias de desechos, la cual es utilizada en conjunto con vehículos especializados, en donde el contenedor es cargado y descargado en una estructura de cuerpo inclinado por un brazo de gancho articulado.

(19) Ensamblaje de acoplamiento superior – Una estructura consistente de un plato acoplador superior, un perno maestro y bastidor de soporte que se acopla a una quinta rueda.

(20) Estera de fricción – Un aparato colocado entre la cubierta de un vehículo y artículo de la carga, o entre artículos de la carga, dirigido a proveer una mayor fricción de la que naturalmente existe entre estas superficies.

(21) Extremidad lateral – El punto más extremo de los lados de un vehículo de motor, que está sobre un plano horizontal localizado a 560 mm (22 pulgadas) sobre el suelo, debajo de un plano horizontal localizado a 1,900 mm (75 pulgadas) sobre el suelo, y entre un plano transversal vertical tangente a la extremidad trasera del vehículo y un plano transversal vertical localizado a 305 mm (12 pulgadas) delante de ese plano cuando el vehículo está descargado, sus tanques de combustibles están llenos y las llantas (y suspensión de aire si están equipadas) están infladas de acuerdo a las especificaciones del manufacturero. Protuberancias no estructurales, tales como luces traseras, goznes y pestillos están excluidos de la determinación del punto más extremo.

(22) Extremidad trasera – El extremo trasero de un vehículo de motor que cae sobre un plano horizontal localizado a 560 mm (22 pulgadas) sobre el suelo y bajo un plano horizontal localizado a 1,900 mm (75 pulgadas) sobre el suelo cuando el vehículo de motor está parado al nivel del suelo, descargado, sus tanques de combustible están llenos, las llantas (y suspensión de aire, si está equipado) están infladas de acuerdo a las especificaciones del manufacturero; y las puertas de carga del vehículo, compuerta trasera u otra estructura permanente están en la posición en que normalmente se colocan cuando el vehículo está en movimiento. Protuberancias no estructurales tales como luces traseras, goznes y otras similares son excluidas de la determinación de la extremidad trasera.

(23) Foco Auxiliar – Luz añadida para proveer iluminación en la parte delantera del vehículo, la cual complementa la iluminación al utilizarse la luces de larga intensidad de un sistema de luces delanteras. No es para ser utilizado solo o con las luces de baja intensidad del sistema estándar de luces delanteras.

(24) Foco delantero antiniebla – Luz colocada en la parte delantera de un vehículo cuya iluminación es proyectada hacia abajo y que debe ser utilizada solo en condiciones de poca visibilidad cuando existen condiciones brumosas, lluvia, humo o neblina. El par de focos antineblina pueden ser utilizados solos o con las luces de freno, luces traseras, luces laterales, luces de indentificación, luces de despejo, o luces cortas a discreción del conductor y conforme lo dispone la Ley de Vehículos y Tránsito.

(25) Foco lateral marcador – Luz en cada lado del remolque o arrastre para indicar su largo.

(26) Foco lateral marcador (Intermedio) – Luz en el lado de un remolque o arrastre para indicar aproximadamente la mitad del mismo cuando exceda treinta (30) pies de largo.

(27) Focos principales delanteros – Focos para proveer iluminación general hacia el frente de un vehículo de motor.

(28) Focos traseros – Focos para designar la parte trasera de un vehículo.

(29) Freno - Un mecanismo de conversión de energía usado para detener o aguantar un vehículo estacionario.

(30) Freno de emergencia – Mecanismo diseñado para detener un vehículo de motor cuando ha fallado el sistema de freno de servicio.

(31) G. - La aceleración debido a la gravedad, 32.2 pies/segundo^2 (9.823m/seg/2/).

(32) Juego – Un movimiento libre de componentes.

(33) Juego del guía - Movimiento circular del guía sin que el mismo esté asociado con el giro de las ruedas delanteras.

(34) Lámpara – Un aparato utilizado para producir luz artificial.

(35) Largo de casas prefabricadas– La parte mas larga mientras esta en movimiento, incluyendo cualquier parte del espacio interior que sobresalga. El largo no incluye techos ni aleros debajo de los cuales no hay incluye espacio interior tampoco incluye la barra de arrastre ni mecanismos de acoplamiento.

(36) Límite de resistencia (WLL) – La carga máxima que podrá ser aplicada a un componente de un sistema de seguridad de carga durante servicio normal, usualmente asignada por el manufacturero del componente.

(37) Límite de capacidad agregada – La suma de los límites de capacidad o capacidad de contener de todos los aparatos utilizados para asegurar un artículo de carga en un vehículo.

(38) Luces de despejo – Luz usada en la parte delantera y en la parte trasera de un vehículo de motor para indicar su ancho y altura.

(39) Luces de freno - Luces en la parte trasera del vehículo para indicar que se está frenando.

(40) Luces de identificación – Luces usadas para identificar cierto tipo de vehículos de motor de uso comercial.

(41) Luces direccionales - Luces usadas para indicar cambio de dirección, emitiendo luces intermitentes en el lado hacia el cual se quiere hacer el viraje o cambio de dirección.

(42) Luz de la tablilla - Luz usada para iluminar la tablilla en la parte trasera del vehículo de motor.

(43) Parabrisas – Superficie principal de cristal delantera utilizada para proveer visión delantera al operar un vehículo de motor.

(44) Parabrisas Múltiples - Parabrisas que consiste de dos o mas áreas de cristales.

(45) Remolcador y Remolque ajustable - Una combinación de vehículo que carga troncos longitudinalmente de manera que formen el cuerpo del vehículo. Los troncos están sostenidos por una litera localizada en la parte trasera del remolcador otra litera en el bastidor del remolque. La litera del remolcador deberá rotar alrededor de un eje vertical, y el remolque deberá de tener un alcance fijo, o que se pueda alcanzar con cables, u otra libertad mecánica, que le permita virar.

(46) Material para sujetar la carga – Todos los materiales sueltos utilizados para sostener y proteger la carga.

(47) Material reflectivo - Material que cumple con los requisitos y estándares según especificados en la Sección 393.11 de este Reglamento.

(48) Ómnibus - Un vehículo diseñado para transportar más de quince (15) pasajeros incluyendo el conductor.

(49) Perno maestro para remolques - Perno (con un reborde en la parte final inferior) que se extiende verticalmente desde la parte de debajo de un semiremolque y que se conecta a la quinta rueda.

(50) Peso neto descargado – El peso de un vehículo de motor con el equipo standard, máxima capacidad de combustible, aceite y refrigerante; y si está así equipado, acondicionador de aire y el peso adicional de un motor opcional. Esta definición no incluye al conductor.

(51) Plataforma convertible - Un vehículo de motor que consiste de un chasis equipado con uno o más ejes, una quinta rueda o mecanismo equivalente, una barra de arrastre cuyo acoplamiento convierte un semiremolque en un remolque completo.

(52) Plato acoplador superior - Estructura en forma de plato a través del cual se extiende el perno maestro. La superficie baja del plato se une a la quinta rueda cuando están acoplados.

(53) Punto de sostén – Parte de la estructura o accesorios en un vehículo o artículo de la carga a la cual una atadura es sujetada.

(54) Quinta rueda - Un aparato montado en un camión remolcador o vehículo de remolque similar (Ej. Plataforma Convertible) que se acopla con el ensamblaje de acoplamiento superior de un semiremolque.

(55) Reflector (Reflex reflector) - Un dispositivo montado en un vehículo de motor que refleja la luz de un vehículo que se acerque y le advierte al conductor la presencia del otro vehículo.

(56) Relleno de vacío – Material utilizado para llenar un espacio entre artículos de la carga y la estructura del vehículo y que tienen suficiente fuerza para prevenir el movimiento de los artículos de la carga.

(57) Remolque de Botes – Es un remolque diseñado con una base tipo para transportar un bote y configurado de tal modo que permite lanzar el bote de la parte de atrás del remolque.

(58) Remolque de cargas agrícolas– Significa un arrastre o remolque diseñado para transportar carga agrícola a granel en áreas de cosecha localizadas fuera de la carretera a una planta proveedora o local de almacenaje, según evidenciado por la construcción esquelética que acomoda los envases de la cosecha, un máximo de veintiocho (28) pies de largo y un arreglo u ordenamiento de las líneas de control de aire y depósitos que minimizan el daño en las operaciones de campo.

(59) Remolque pesado - Remolque con una o más de las siguientes características:

(1) Sus líneas de frenos están diseñadas para adaptarse a una separación o extensión del bastidor del vehículo; o

(2) Su cuerpo consiste sólo de una plataforma cuya área de carga primaria no es mayor de cuarenta (40) pulgadas sobre la superficie cuando está descargada, excepto que puede incluir lados diseñados para ser fácilmente removidos y una estructura delantera permanente según dicho término es definido en la Sección 393.106 de este Reglamento.

(60) Señales de aviso de emergencia - Focos que en forma intermitente alumbran simultáneamente hacia la parte delantera y hacia la parte trasera, en ambos laterales de un vehículo de motor comercial, para indicar al conductor que se aproxime la existencia de un peligro o riesgo vehicular.

(61) Silla de montar - Significa un mecanismo diseñado y construido para que sea fácilmente desmontable, usado en operaciones de carga y remolque para realizar las funciones de una quinta rueda convencional:

(1) Mitad superior - Mitad superior de una silla de montar significa aquella parte del mecanismo unida de manera segura al vehículo remolcado y que mantiene una posición fija relativa al mismo, pero sin incluir el perno maestro;

(2) Mitad inferior - Mitad inferior de una silla de montar significa aquella parte del mecanismo unida de manera segura al vehículo remolcador y que mantiene una posición fija relativa sin incluir el perno maestro;

(3) Perno maestro - Significa mecanismo usado para conectar la "mitad superior" y la "mitad inferior", de tal manera que permita un movimiento relativo en un plano horizontal entre el vehículo remolcador y el vehículo remolcado.

(62) Sistema de freno antilock (ABS) - Significa una porción de un sistema de freno de servicio que controla automáticamente el grado en que resbala la rotación de la rueda cuando se aplican los frenos:

(1) Detectando el índice de rotación angular de las ruedas;

(2) Transmitiendo señales relacionadas al índice de rotación angular de la rueda a uno o más aparatos controladores que interpretan estas señales y generan señales controladoras de respuestas.

(3) Transmitiendo esas señales controladoras a uno o más moduladores que ajustan las fuerzas actoras del freno en respuesta de esas señales.

(63) Sistema de Frenos al vacío (Vacuum brake system) – Sistema que utiliza la presión atmosférica y un vacío para transmitir la fuerza del control del conductor al freno, no incluye el sistema que utiliza el vacío solo para asistir al conductor en aplicar fuerza muscular a los componentes hidráulicos o mecánicos.

(64) Sistema de Frenos de Aire (Air Brake System) – Sistema el cual incluye el subsistema de freno de aire hidráulico, que utiliza el aire como medio de ejercer presión o fuerza del control del conductor sobre el freno. No incluye un sistema que solo utiliza el aire comprimido o en vacío solo para asistir al conductor en aplicar fuerza muscular a los componentes hidráulicos o mecánicos.

(65) Sistema de frenos de emergencia - Mecanismo diseñado para detener un vehículo de motor luego que ocurra una falla en el sistema de frenos de servicio de una parte diseñada para contener el aire comprimido o líquido de frenos o al vacío (excepto falla de una válvula común o de la cámara del líquido de freno).

(66) Sistema de freno de estacionamiento - Sistema de freno usado para mantener un vehículo estacionario.

(67) Sistema de freno de servicio – Un sistema de freno primario usado para reducir la velocidad y detener un vehículo.

(68) Sistema de freno de servicio separado – Un sistema de freno que consiste de dos o mas subsistemas activados por un mismo control diseñado para que al ocurrir una falla de presión causada por alguna filtración en uno de los subsistemas (excepto falla estructural en una caja que almacene dos o mas subsistemas) no impida la operación de otro de los subsistemas.

(69) Sistema de freno eléctrico – Un sistema que utiliza corriente para activar el freno de servicio.

(70) Sistema de freno hidráulico – Sistema que utiliza fluido hidráulico como medio para transmitir fuerza del control de freno de servicio al freno de servicio. Se le puede añadir un aparato de asistencia en el frenado o un aparato de frenado.

(71) Sistema de seguridad integral - Un sistema en ciertos contenedores "roll-on roll-off' y contenedores de elevador de gancho y sus vehículos de transporte relacionados, en donde aparatos compatibles dominantes delanteros y traseros están asociados para proveer seguridad al vehículo completo y los artículos de la carga.

(72) Subsistema de freno de aire hidráulico– Un subsistema del sistema de freno de aire que utiliza aire comprimido para transmitir fuerza del control del conductor al sistema de freno hidráulico para activar los frenos de servicio.

(73) Tronco abreviado – Todos los troncos que son típicamente de 4.9 m (16 pies) de largo. Dichos troncos son usualmente descritos como troncos cortados (cut-up logs), troncos cortados a lo largo (cut-to-length logs), maderos o madera de pulpa (pulpwood). El "shortwood" podrá ser cargado a lo largo o transversalente, ya que la carga transversal no es usualmente más de 2.6 m (102 pulgadas) de largo.

(74) Tronco alargado – Todos los troncos que no son "shortwood", i.e., están sobre 4.9 m (16 pies) de largo. Dichos troncos son usualmente descritos como troncos largos o (treelength).

(75) Tubería/Manga de freno - Tubería metálica o no metálica de freno y manga de freno son conductos o líneas utilizadas en sistema de frenos para transmitir o contener el medio (fluido o vacío) usado para detener u vehículo de motor.

(76) Tubo de hormigón acampanado – Tubo cuyo fin rebordeado es de mayor dimensión que su pipa**.**

(77) Vehículo bastidor – Un vehículo con estructura esqueletal ajustado con una o más unidades de literas para transportar troncos. Una unidad de litera consiste de literas en forma de U que juntas soportan los troncos. Las literas son soldadas, escudadas o de otra forma firmemente sujetadas a la viga principal del vehículo, y son parte integral del vehículo.

(78) Vehículo de chasis bajo –

(1) Un remolque o semi-remolque manufacturado en o después del 26 de enero de 1998, teniendo un chasis que se extiende detrás del punto trasero de las llantas traseras y que tiene una superficie trasera baja que cumple las disposiciones de protección de anchura, altura y la superficie trasera de la sección 571.224 del título 49 del CFR, en efecto el día de la manufactura o una edición subsiguiente.

(2) Un vehículo de motor, no descrito en el inciso (1) de esta definición, que tiene un chasis que se extiende detrás del punto trasero más lejano de las llantas traseras y que tienen una superficie baja trasera que cumple las disposiciones de configuración de protección la sección 393.86 (b)(1) de esta sección.

(79) Vehículo de llantas de atrás –

(1) Una remolque o semiremolque manufacturado en o después del 26 de enero de 1998, cuyo eje trasero está permanentemente fijado y está localizado de una forma tal que la superficie trasera de las llantas (del tamaño recomendado para el eje trasero por el manufacturero del vehículo) no es más de 305 mm (12 pulgadas) delante del plano tangente transversal vertical a la extremidad trasera del vehículo.

(2) Un vehículo de motor no descrito en el inciso (1) de esta definición, cuyo eje trasero está permanentemente fijo y está localizado en la superficie trasera de las llantas (del tamaño recomendado para el eje trasero por el manufacturero del vehículo) no es más de 610 mm (24 pulgadas) delante del plano tangente transversal vertical a la extremidad trasera del vehículo.

(80) Vehículo de propósito especial -

(1) Un remolque o semi-remolque manufacturado en o después del 26 de enero de 1998, teniendo un equipo que realiza trabajo que mientras el vehículo de motor se encuentra en su trayecto, se mueve a través del área que puede ser ocupada por el miembro horizontal del impacto de protección trasera, que cumple las disposiciones de protección trasera, que cumple las disposiciones de protección de anchura, altura y la superficie trasera de 571.224 en efecto el día de su manufactura, o una edición subsiguiente.

(2) Un vehículo de motor, no descrito en el inciso (1) de esta definición, teniendo un equipo que realiza trabajo, mientras el vehículo de motor se encuentra en su trayecto, se mueve a través del área que puede ser ocupada por el miembro horizontal del impacto de protección trasera como definido por las disposiciones de protección de anchura, altura y la superficie trasera en la sección 393.86 (b)(1).

(81) Vehículo de riel – Un vehículo cuya estructura esqueletal están ajustadas con estacas en la parte delantera y trasera que contienen troncos colocados en forma atravesada.

(82) Vehículo lateral – Un vehículo cuyo compartimiento de carga está encerrado en todos sus cuatro lados por paredes de superficie fuerza para contener artículos de carga, donde las paredes deben incluir aberturas con cerradura para cargar y descargar, e incluye camiones de carga, caja de volteo y un contenedor lateral intermodal cargado por un vehículo.

Sección 393.7 – Materias incorporadas por referencia.

(a) Incorporación por referencia. La parte 393 incluye referencias a ciertas materias o asuntos, tal y como son mencionadas en el inciso (b) de esta sección. El texto de las materias no está incluido en las regulaciones contenidas en esta parte. Las mismas se hacen formar parte de este reglamento de la parte 393. El Director del Federal Register ha aprobado las materias incorporadas por referencia conforme se dispone en 5 U.S.C. 552(a) y 1 CFR parte 51. Para materias sujetas a cambio, sólo la versión específica aprobada por el Director del Federal Register y especificada en la regulación es incorporada. Materia es incorporada tal y como existe en el día de su aprobación y aviso de cualquier cambio en esa materia será publicada en el Federal Register.

(b) Materia o materias a las cuales se hace referencia en la parte 393. La materia o materias mencionadas en este inciso son incorporadas por referencia en las secciones correspondientes.

(1) Auxiliary Upper Beam Lamps, Society of Automotive Engineers (SAE) J581, July 2004, incorporado por referencia aprobada para la sección 393.24 (b).

(2) Front Fog Lamp, SAE J583, August 2004, incorporado por referencia aprobada para la sección 393.24 (b).

(3) Stop Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 032mm inOverall Width, SAE J586, March 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).

(4) Stop Lamps and Front- and Rear- Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles 2032 mm or more in overall Width, SAE J2261, January 2002, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).

(5) Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width, SAE J585, March 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).

(6) Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Vehicles 2032 mm or More in Overall Width, SAE J2040, March 2002, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).

(7) Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width, SAE J588, March 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).

(8) Sidemarker Lamps for Use on Road Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width, SAE J592, August 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).

(9) Directional Flashing Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles, SAE J595, January 2005, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (e).

(10) Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles, SAE J845 May 1997, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (e).

(11) Gaseous Discharge Warning Lamp for Authorized Emergency, maintenance, and Service Vehicles, SAE J1318, May 1998, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (e).

(12) Reflex Reflectors, SE J594, December 2003, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.26(c).

(13) Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control, American Societey of Testing and Materials, ASTM D 4956-04, 2004, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.26 (c).

(14) Automobile, Truck, Truck-Tractor, Trailer, and Motor Coach Wiring, SAE J1292, October 1981, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.28.

(15) Long Stroke Air Brake Actuator Marking, SAE J1817, July 2001, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.47 (e).

(16) American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways-Safety Standard, SAE z26.1-1996, August 1997, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.62 (d).

(17) Specification for Sound Level Meters, American national Standards Institute, S1.4-1983, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.94(c).

(18) Standard Specification for Strapping, Flat Steel and Seals, American Society for Testing and Materials (ASTM), D3953-97, February 1998, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.104 (e).

(19) Welded Steel Chain Specifications, National Association of Chain Manufacturers, November 15, 1999, incorporado por referencia aprobado para la sección, 393.104 (e).

(20) Recommended Standard Specification for Synthetic Web Tiedowns, Web Sling and Tiedown Association, WSTDA-T1, 1998, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.104 (e).

(21) Wire Rope Users Manual, 2nd Edition, Wire Rope Technical Board November 1985, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.104 (e).

(22) Long Cordage Institute rope standards aprobados para ser incorporados por referencia para la sección 393.104 (e):

(i) PETRS-2, Polyester Fiber Rope, 3- Strand and 8-Strand Constructions, January 1993;

(ii) PPRS-2, Polypropylene Fiber Rope, 3-Strand and 8-Strand Constructions, August 1992;

(iii) CRS-1, Polyester/ Polypropylene Composite Rope Specifications, Three-Strand and Eight-Strand Standard Construction, May 1979;

(iv) NRS-1, Nylon Rope Specifications, Three-Strand and Eight-Strand Standard Construction, May 1979; y

(v) C-1, Double Braided Nylon Rope Specifications DBN, January 1984.

(c) Disponibilidad: Todas las materias o asuntos incorporados por referencia estarán disponibles en:

(1) "Standards of the Underwriters Laboratories, Inc." Información y copias podrán ser obtenidas mediante solicitud por escrito a "Underwriters Laboratories, Inc., 333 Pfingsten Road, Northbrook, Illinois 60062."

(2) Especificaciones de la "American Society for Testing and Materials." Información y copias podrán ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "American Society for Testing and Materials, 100 Barr Harbor Drive, West Conshohocken, Pennsylvania 19428-2959."

(3) Especificaciones de la "National Association of Chain Manufacturers." Información y copias podrán ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "National Association of Chain Manufacturers, P.O. Box 22681, Lehigh Valley, Pennsylvania 18002-2681."

(4) Especificaciones de la "Web Sling and Tiedown Association." Información y copias podrán ser obtenidas mediante solicitud

escrita a: "Web Sling and Tiedown Association, Inc., 5024-R Campbell Boulevard, Baltimore, Maryland 21236-5974.

(5) Manuales de la "Wire Rope Technical Board." Información y copias podrán ser obtenidas mediante petición escrita a: "Wire Rope Technical Committee, P.O. Box 849, Stevensville, Maryland 21666."

(6) Normas del "Cordage Institute." Información y copias podrán ser obtenidas mediante petición escrita a: "Cordage Institute, 350 Lincoln Street, 115, Hingham, Massachusetts 02043."

(7) Especificaciones de la "American National Standards Institute" (ANSI). Información y copias pueden ser obtenidas mediante solicitud escrita a: Society of Auomotive Engineers, In., 300 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096.

(8) Especificaciones de la "American Nacional Standards Institute" (ANSI). Información y copias pueden ser obtenidas por correo escribiendo a la siguiente dirección: American Nacional Standards Institute, 25 West 43rd Street, New York, New York 10036.

(9) Reservada.

(10) Todas las materias incorporadas por referencia estarán disponibles para inspección en:

(i) "The Federal Motor Carrier Safety Administration, Office of Bus and Truck Standards and operations, 400 Seventh Street, SW., Washington, DC 20590;" y

(ii) "The Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, Suite 700, Washington D.C."

SUBPARTE B – DISPOSITIVOS DE ILUMINACIÓN, REFLECTORES Y EQUIPO ELÉCTRICO

Sección 393.9 – Funcionamiento de los faros y luces.

(a) Todos los focos y luces requeridos en esta subparte deben ser capaces de funcionar adecuadamente en todo momento. Esto no significa que cualquier foco auxiliar o adicional deberá ser capaz de funcionar en todo momento.

(b) Los focos y aparatos/material reflectivo requeridos en esta sección no deben ser tapados por la compuerta trasera ni por ninguna parte de la carga, polvo, equipo/accesorios añadidos al vehículo ni de ninguna otra manera. Excepción: Los tratamientos para que la parte delantera sea llamativa puedes ser tapados por parte de la carga que está siendo transportada.

Sección 393.11 - Dispositivos de iluminación y reflectores.

La Tabla 1 especifica los requisitos para los focos y reflectores y equipo adicional de acuerdo al tipo de vehículo de motor comercial. Los diagramas es esta sección ilustran el lugar donde se deben encontrar los focos, reflectores y equipo adicional especificado en la Tabla 1. Todos los vehículos de motor comercial fabricados en o después del 25 de diciembre de 1968, deberán como mínimo cumplir con los requisitos enumerados en la sección 571.108 del título 49 del CFR (FMVSS No. 108), en vigor al momento de la fabricación del vehículo. Los vehículos de motor comercial fabricados antes del 25 de diciembre de 1968, deberán como mínimo cumplir con los requisitos de la subparte B de la sección 393 de este reglamento, en vigor al momento de haber sido fabricado el vehículo.

(1) Excepciones:

Los remolques ajustables o plataformas convertibles deberán cumplir con los requisitos de la Parte 393 referente a focos, reflectores y equipo eléctrico en vigor al momento de su fabricación. Los remolques o arrastres que están equipados con material llamativo que cumple con los requisitos de la sección 393.11 (b) no se les requiere estar equipados con el material reflectivo indicado en la Tabla 1 si-

(i) El material llamativo está localizado en los lugares que se requiere se coloquen los reflectores según indica la Tabla 1; y

(ii) El material llamativo al ser instalado en el vehículo de motor, cumple con los requisitos de visibilidad exigidos para los reflectores.

(a) Sistemas llamativos.

Cada arrastre de 2,032 mm (80 pulgadas) o mas de ancho total y que tenga un GVWR mayor de 4,536 Kg. (10,000 lbs), fabricados en o luego del 1ro de diciembre de 1993, salvo remolque/ arrastres ajustables diseñados exclusivamente para uso de vivienda u oficinas, deberán estar equipados con una lámina reflectiva que cumplan con los requisitos del FMVSS 108 (S5.7.1), o reflectores que cumplen con los requisitos del FMVSS 108 (S5. 7. 2), o combinación de ambos que cumplen con los requisitos del FMVSS 108 (S5. 7. 3). Material llamativo deberá ser instalado y localizado según se especifica en el FMVSS [S5. 7. 1. 4 (Lámina reflectiva), S5. 7. 2.2 (Reflectores), S5 .7. 3 (Combinación de Láminas reflectivas y Reflectores)] y obtener una certificación y las marcas según requerido en S5. 7. 1. 5 (Cinta Adhesiva Reflectiva) y S5. 7. 2. 3 (Reflectores).

(b) Prohibido el uso de Luces de Parada o Foco Trasero color ámbar.

Ningún vehículo de motor comercial deberá estar equipado con luces de parada o focos traseros color ambar, tampoco podrá utilizar luces de parada o focos traseros ni ningun otro foco que esté en combinación óptica con una luz color ámbar.

(c) Prohibido el uso de Focos Auxiliares en sustitución de Luces de Identificación.

Ningún vehículo de motor comercial deberá estar equipado con focos o luces formando una línea horizontal donde se encuentren las luces requeridas excepto que los focos o luces sean requeridos por este Reglamento.

DISPOSITIVO	CANTIDAD	COLOR	LOCALIZACION	POSICION	ALTURA SOBRE LA SUPERFICIE DE LA CARRETERA EN PULGADAS MEDIDAS DESDE EL CENTRO DEL FOCO Y CON EL VEHICULO DESCARGADO	DISPOSITIVO DE ILUMINACION REQUERIDO EN VEHICULOS
Focos delanteros principales -Headlamps	Al menos 2	Blanco	Frente	Al frente a la misma altura, igual número a cada lado de la línea central vertical tan apartados como sea posible.	No menos de 22 ni más de 54 pulgadas.	A,B,C
Luces direccionales (frente) (vea nota al calce #2 y #12) Turn signal (Front)	2	Ámbar	Frente o cerca del frente	Una en cada lado de la línea central vertical a la misma altura tan apartados como sea posible.	No menos de 15 ni más de 83 pulgadas.	A,B,C
Luz de identificación (del frente) (Vea nota al al calce #1) Identification lamp (front) (Ver nota al calce #1)	3	Ámbar	Frente	Instalados en la línea central vertical del vehículo o la línea central de la cabina cuando sea diferente a la línea central del vehículo.	Las tres al mismo nivel tan cerca como sea posible al tope del vehículo con espacio de separación entre luces no menor de 6 pulgadas ni mayor de 12.	B,C
Foco trasero (Tail Lamp) (Vea nota al calce #5 y #11)	2	Rojo	Parte trasera	Un faro o luz en cada lado de la línea central vertical del vehículo a la misma altura y tan apartados como sea posible.	Ambas al mismo nivel entre 15 y 72 pulgadas.	A, B, C, D, E, F, G, H
Luces de frenos (Stop Lamps) (Vea nota al calce #5 y #13)	2	Rojo	Parte trasera	Una luz en cada lado de la línea central vertical a la misma altura y tan apartados como sea posible.	Ambas al mismo nivel entre 15 y 72 pulgadas.	A, B, C, D, E, F, G,
Luces de despejo (Clearance Lamps) (Vea nota al calce #8, 9, 10, 15 y 17)	2	Ámbar	Uno en cada lado del frente	Una en cada lado de la línea central vertical para indicar el ancho.	Ambas al mismo nivel tan alto como sea posible.	B, C, D, G, H
	2	Rojo	Uno en cada lado Parte trasera	Una en cada lado de la línea central vertical para indicar el ancho total.	Ambas al mismo nivel tan alto como sea posible.	B, D, G, H
Reflector lateral intermedio - Reflex Reflector intermediate (Side)	2	Ámbar	Uno en cada lado	En o cerca del punto medio entre los reflectores delanteros y trasero sí es mayor de 30 pies de largo.	Entre 15 y 60 pulgadas.	A, B, D, F, G,
Reflector trasero -Reflex Reflector (Rear) (Vea nota al calce #5, 6 y 8)	2	Rojo	Parte trasera	Uno en cada lado de la línea central vertical tan separado como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 60 pulgadas.	A, B, C, D, E, F, G,
Reflector lateral parte trasera - Reflex Reflector (Rear Side)	2	Rojo	Uno en cada lado trasero	Tan atrás como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 60 pulgadas.	A, B, D, F, G,
Reflector lateral parte frontal -Reflex Reflector (Front Side) (Vea nota al calce #16)	2	Ámbar	Uno en cada lado delantero	Tan al frente como sea posible.	Entre 15 y 60 pulgadas.	A, B, C, D, F, G,
Luz de la tablilla - License Plate Lamp (Vea nota al calce #11)	1	Blanco	En la tablilla	Para iluminar la tablilla desde su parte superior o los lados.	No hay requisitos.	A, B, C, D, F, G,

Foco lateral marcador (delantero) -Side Marker Lamp (Front) (Ver nota al calce #16)	2	Ámbar	Uno en cada lado	Tan al frente como sea posible.	No menos de 15 pulgadas.	A, B, C, D, F,
Focor lateral marcador intermedio (Side marker lamp intermediate)	2	Ámbar	Uno en cada lado	En o cerca del punto medio entre los marcadores laterales y traseros, sí es mayor de 30 pies de largo.	No menos de 15 pulgadas.	A, B, D, F, G,
Foco lateral marcador (trasero) -Side Marker Lamp (Rear) (vea notas al calce # 4 y 8)	2	Rojo	Uno en cada lado	Tan atrás como sea posible.	No menos de 15 pulgadas y en el posterior de un remolque, no más de 60.	A, B, D, F, G,
Luz direccional trasera - Turn signal (Rear) (vea notas alcalce # 5 y 12)	2	Ámbar o Rojo	Parte trasera	Una luz en cada lado de la línea central vertical tan apartado como sea posible.	Ambas al mismo nivel entre 15 y 83 pulgadas.	A, B, C, D, E, F, G,
Luz de identificación (trasero) -Identification Lamp (Rear) (vea notas al calce # 3, 7 y 15)	3	Rojo	Parte trasera	Uno tan cerca como sea práctico a la línea central vertical. Uno a cada lado con una separación del centro no menor de 6 pulgadas ni mayor de 12.	Los tres al mismo nivel tan cerca al tope del vehículo como sea posible.	B, D, G,
Luces intermitentes de aviso de peligro vehicular - Vehicular Hazard Warning Flashing Lamps (Vea nota al calce #12)	2	Ámbar	Frente	Una en cada lado de la línea central vertical tan separado como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 83 pulgadas.	A, B, C,
	2	Ámbar o Rojo	Parte trasera	Una en cada lado de la línea central vertical tan separado como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 83 pulgadas	A, B, C, D, E, F, G,
Luz retroceso -Backup Lamp (Vea nota al calce #14)	1 o 2	Blanco	Parte trasera	Parte trasera	No hay requisitos.	A, B, C,
Faro o luz de estaciona-miento –Parking Lamp	2	Ámbar o Blanco	Frente	Un faro en cada lado de la línea central vertical tan separado como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 72 pulgadas.	A

A - Ómnibuses pequeños y camiones con ancho total menor de 80 pulgadas.
B - Ómnibuses, camiones con 80 pulgadas o más de ancho total.
C - Camión remolcador.
D - Semi-remolques grandes y remolques completos de 80 pulgadas o más de ancho total excepto plataformas convertibles.
E - Plataformas convertibles. (Converter dolly)
F - Semi-remolques pequeño y remolques completos menor de 80 pulgadas de ancho total.
G - Remolques ajustables.
H - Cargas Proyectadas.

Advertencia: Luces y reflectores pueden ser combinados según permitido en la sección 393.22 de este Reglamento o cualquier otro Reglamento del Gobierno Federal o del Gobierno de Puerto Rico que sea aplicable

Nota al calce 1

Las luces de identificación pueden ser instalados en la línea central vertical de la cabina cuando sea diferente a la línea central vertical del vehículo, excepto cuando la cabina no sea mayor de 42 pulgadas de ancho en la línea frontal superior, en cuyo caso una sola luz en el centro de la cabina será suficiente para cumplir con los requisitos de las luces de identificación. Ninguna parte de las luces de identificación o sus monturas pueden extenderse hacia debajo de la parte superior del parabrisas del vehículo.

Nota al calce 2

A menos que las luces direccionales en el frente sean de tal manera construidas (double faced) y localizadas para que sean visibles a un conductor que este rebasando, dos luces direccionales son requeridas en la parte posterior de un camión remolcador, una a cada lado y tan separadas como sea posible.

Nota al calce 3

Las luces de identificación no tienen que ser visibles o estar encendidos si son ocultados por un vehículo de la misma combinación.

Nota al calce 4

Cualquier semiremolque o remolque completo manufacturado en o después del 1 de marzo de 1979, será equipado con faros laterales marcadores en la parte trasera a una altura no menor de quince (15) pulgadas (381 mm) ni más de sesenta (60) pulgadas (1524mm) sobre la superficie de la carretera, medido desde el centro del faro en el vehículo descargado. Los faros marcadores laterales traseros deberán ser visibles en los espejos retrovisores cuando el remolque es conducido en línea recta.

Nota al calce 5

Para propósitos de este Reglamento, cada plataforma convertible deberá estar equipada con una luz de freno, una luz trasera, y dos reflectores en la parte trasera de cada lado cuando es únicamente remolcado por otro vehículo. Cada plataforma convertible deberá ser equipada con luces direccionales luces intermitentes de aviso de peligro en la parte trasera si la plataforma convertible oculta las luces direccionales de la parte trasera del vehículo remolcado cuando está siendo remolcado por otro vehículo y no es parte de un camión remolcador.

Nota al calce 6

Los remolques ajustables deberán tener dos reflectores uno en cada lado, localizado para indicar el ancho máximo del remolque.

Nota al calce 7

Los remolques ajustables (Pole trailers) pueden tener tres luces de identificación instaladas en la línea central vertical de la parte trasera de la cabina del camión

remolcador que arrastra al remolque ajustable, y que quede más alto que la carga que esta siendo transportada, en lugar de las tres luces de identificación instaladas en la parte trasera de la línea central vertical del remolque.

Nota al calce 8

Remolques ajustables deberán tener en la parte trasera que más carga soporta, (1) 2 luces de despejo delanteras, una en cada esquina del vehículo, ambas al mismo nivel y tan altas como sean posibles para indicar el ancho total del remolque ajustable; (2) 2 luces de despejo traseras, una en cada esquina del vehículo, ambas al mismo nivel y tan altas como sean posibles para indicar el ancho total del remolque ajustable; (3) Dos luces de marcado lateral, una a cada lado del vehículo, al mismo nivel que no será menor de quince pulgadas sobre la superficie de la carretera; (4) Dos reflectores traseros, uno a cada lado, ambos al mismo nivel, a no menos de quince pulgadas de la superficie de la carretera para indicar la parte más ancha del remolque ajustable; y (5) un reflector rojo a cada lado del final de la carga. Luces y reflectores pueden usarse en combinación según se indica en la sección 393.22.

Nota al calce 9

Cualquier vehículo de motor que transporte una carga la cual se extienda cuatro (4) pulgadas más allá del ancho del vehículo o se proyecte más allá de la parte trasera de tales vehículos, deberá estar equipado con los siguientes faros o luces, además de los otros faros y luces requeridas, con las cargas marcadas.

Cargas proyectadas que sobresalgan más de cuatro (4) pulgadas los lados de los vehículos de motor.

(1) El borde delantero de la carga que sea proyectada en su extremidad trasera deberá ser marcado con un faro de color ámbar visible desde el frente y de ambos lados.

(2) El borde trasero de la carga que se proyecta en su extremidad externa deberá ser marcado con un faro de color rojo que debe ser visible desde la parte trasera y de lado.

(3) Si cualquier porción de la carga que se proyecta, se extiende más allá del borde delantero y borde trasero, ésta deberá ser marcada con un faro de color ámbar visible desde el frente, ambos lados y parte trasera.

(4) Si la carga que se proyecta no mide más de tres (3) pies desde la parte delantera a la parte trasera, ésta deberá ser marcada con un faro de color ámbar, visible desde el frente, ambos lados y parte trasera, excepto que si la carga que se proyecta está localizada en o cerca de la parte trasera, ésta debe ser marcada con un faro de color rojo visible desde el frente, lado y parte trasera.

Nota al calce 10

Proyecciones que sobresalen de las partes traseras de los vehículos. Vehículos de motor que transporten cargas que se extiendan cuatro (4) pies más allá de la parte trasera del vehículo de motor o que tengan compuertas o plataformas que se extiendan sobre cuatro (4) pies más allá de la parte trasera del vehículo de motor o que tengan compuertas o plataformas que se extiendan sobre cuatro (4) pies más allá del cuerpo del vehículo deberán tener estas proyecciones marcadas como sigue:

(1) En cada lado de la carga proyectada un faro rojo, visible desde el lado, localizado para indicar el máximo de proyección sobresaliente.

(2) En la parte trasera de la carga proyectada, dos faros rojos, visibles desde la parte trasera, uno o cada lado y dos reflectores rojos visibles desde la parte trasera, uno a cada lado, localizado de tal manera que indiquen el ancho máximo.

Nota al calce 11

Para ser iluminado cuando los focos principales del camión remolcador son iluminados.

Nota al calce 12

Cada ómnibus, camión y camión remolcador, deberá ser equipado con un sistema de señales y, además, de indicar los virajes deberá tener un interruptor o sistema de interruptores que permitan que las dos luces direccionales

delanteras y las dos luces traseras enciendan intermitente y simultáneamente como una advertencia de peligro de tráfico vehicular según requerido por la Sección 392.22 (a). El sistema debe ser capaz de encenderse intermitente y simultáneamente con la ignición del vehículo en posición de encendido o apagado.

Nota al calce 13
Para funcionar al aplicar los frenos de servicio.

Nota al calce 14
Luces de retroceso se requiere que funcionen cuando un ómnibus, camión o camión remolcador está en retroceso.

Nota al calce 15

(1) Para propósitos de la sección 393.11, el término "ancho total" se refiere a la dimensión de la parte mas ancha del vehículo no tomando en cuenta las luces direccionales, los retrovisores ni extensiones del guardalodos.

(2) Las luces de despejo pueden ser instaladas en otro lugar que no sean la parte delantera o trasera si son necesarias para indicar el ancho total del vehículo o para evitar daños al vehículo durante su operación normal.

(3) En un remolque las luces delanteras de despejo podrán ser instaladas a una altura que no sea la mayor, si el instalarlas en la parte mas alta conlleva a que las luces no reflejen el ancho total del remolque.

(4) En un camión remolcador, las luces de despejo instaladas en la cabina pueden ser localizadas de manera tal que reflejen el ancho total de la cabina en vez del ancho del vehículo.

(5) Cuando las luces de identificación traseras han sido instaladas en la parte mas alta del vehículo, a las luces de despejo traseras no se les requerirá estar localizadas tan cerca como les sea posible de la parte superior del vehículo.

Nota al calce 16

Un remolcador que deba cumplir con los requisitos de esta parte y su largo total es menor de 6 pies, incluyendo la aguja (lengüeta) no necesita estar equipada con luces delanteras laterales ni reflectores delanteros laterales.

Nota al calce 17

Los remolques de botes que deban cumplir con los requisitos establecidos de esta parte y que su ancho total es de 80 pulgadas o mas no necesitan estar equipados con luces de despejo tanto delanteras y traseras si tienen una luz de despejo color ámbar en la parte delantera y una luz de despejo color roja en la parte trasera colocadas en o cerca del medio de cada lado para así indicar su ancho máximo.

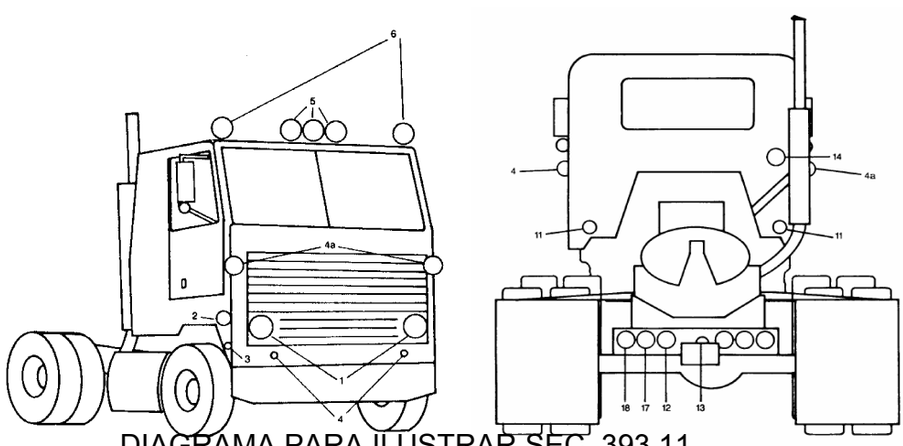


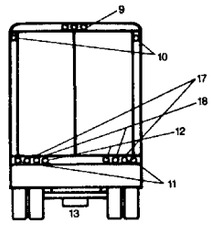
DIAGRAMA PARA ILUSTRAR SEC. 393.11

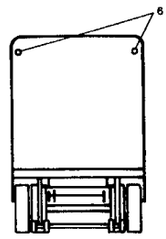
Camión remolcador
Vista trasera

Camión remolcador
Vista frontal y lateral

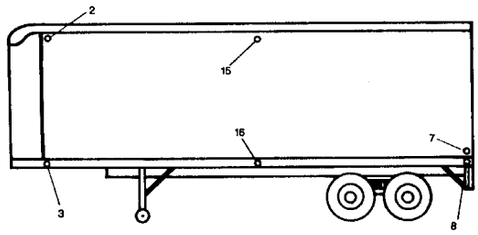
REMOLQUES GRANDES

PARTE TRASERA



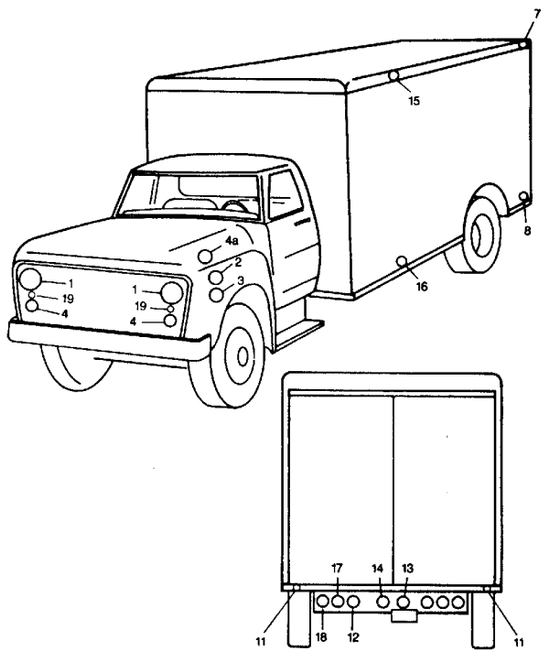


PARTE DELANTERA

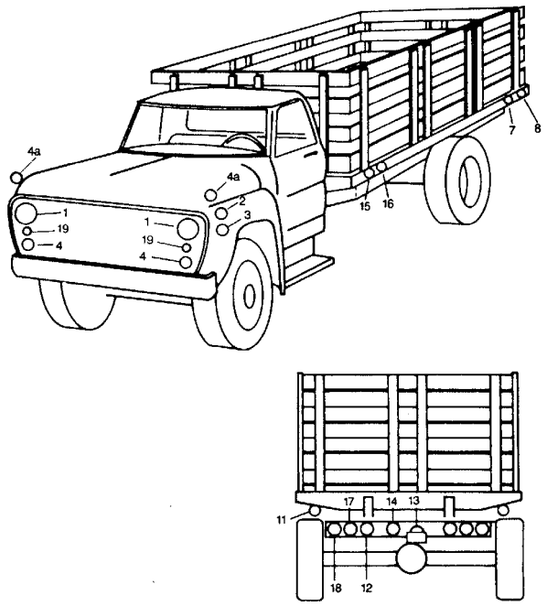


LADO

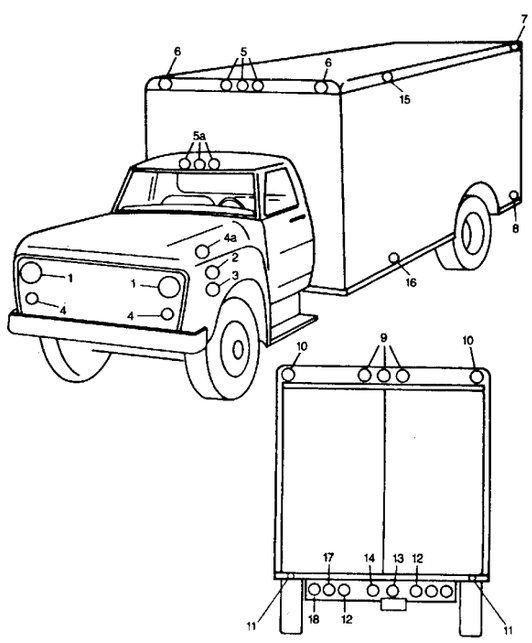
MENOS DE 80 PULGADAS



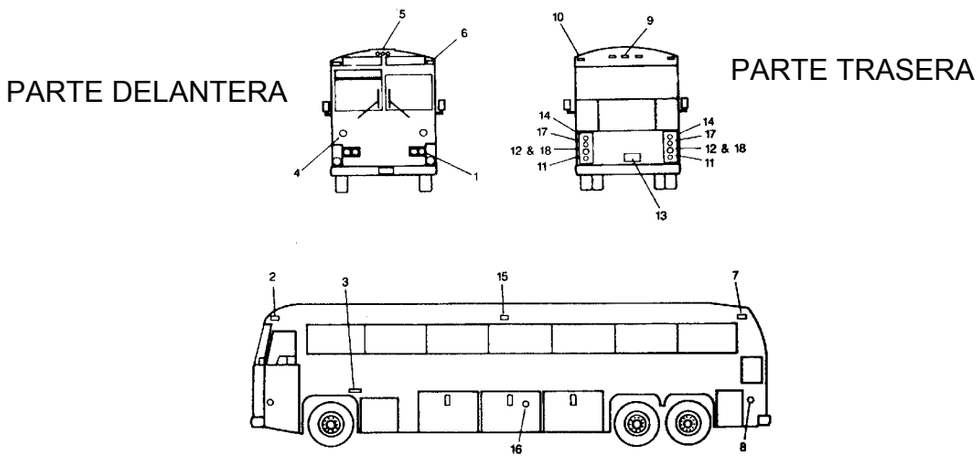
MENOS DE 80 PULGADAS



80 PULGADAS O MÁS

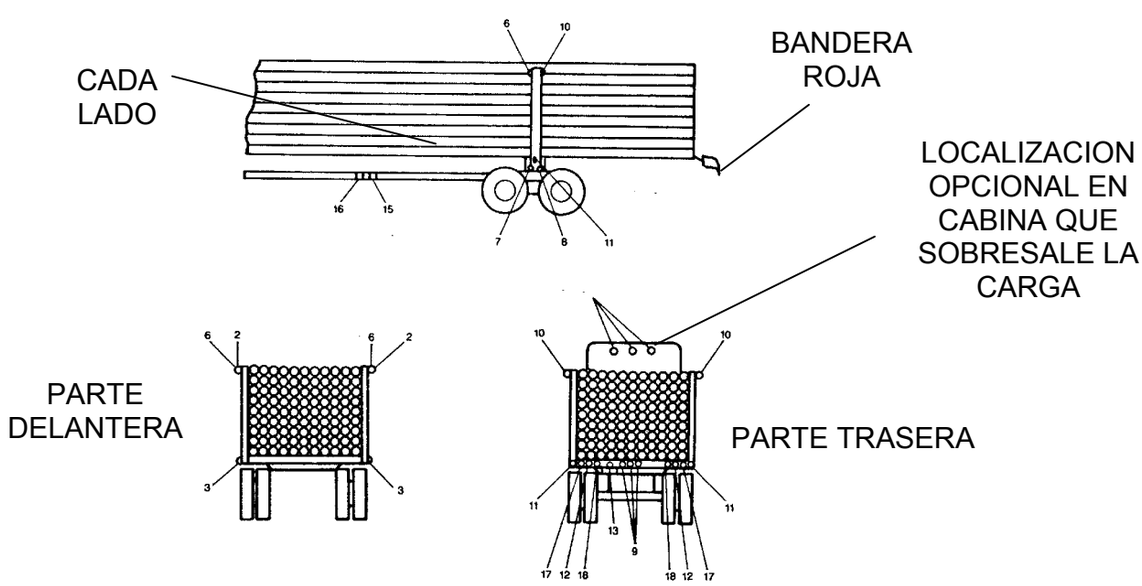


ÓMNIBUSES GRANDES

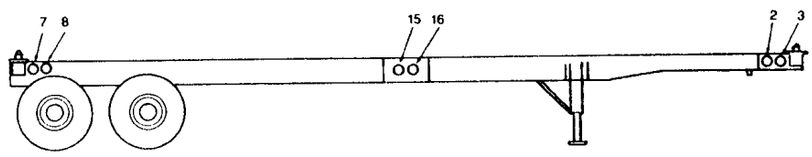


VISTA LATERAL

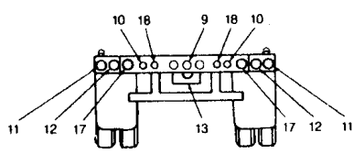
REMOLQUE AJUSTABLE



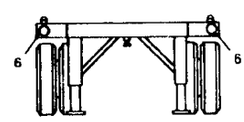
CHASIS PARA FURGON (CONTAINER CHASSIS)



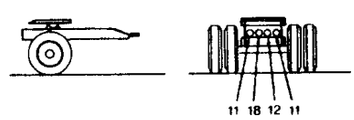
PARTE TRASERA



PARTE DELANTERA



PLATAFORMA CONVERTIBLE



Leyenda (utilizada en las ilustraciones)

1. Faros principales delanteros (2) blancos (4 opcional)
2. Faros laterales marcadores. Al frente (2) ámbar
3. Reflectores laterales. Al frente (2) ámbar
4. Luces direccionales. Al frente (2) ámbar

4ª. Luces direccionales. Al frente (2) ámbar (localización opcional)

5. Faros de identificación. Al frente (3) ámbar

5ª. Faros de identificación. Al frente (3) ámbar (localización opcional)

6. Faro de despejo. Al frente (2) ámbar
7. Faros laterales. Posterior (2) rojo
8. Reflectores laterales. Posterior (2) rojo
9. Faros de identificación. Posterior (3) rojo
10. Faros de despejo. Posterior (2) rojo
11. Reflectores. Posterior (2) rojo
12. Luces de freno. Posterior (2) rojo
13. Luz de tablilla. Posteriores (1) blanca

14. Luz de reversa. Posterior (1) blanca (localización opcional siempre que cumpla con los requisitos opcionales)
15. Faro lateral marcador intermedio. (2) ámbar (si el vehículo es de 30 pies o más de largo total)
16. Reflectores laterales intermedio. (2) ámbar (si el vehículo es de 30 pies o más de largo total)
17. Luces direccionales. Posterior (2) ámbar o rojas
18. Luces traseras. Posterior (2) roja
19. Luces de estacionamiento. Al frente (2) ámbar o blanco

Sección 393. 13 - Laminado retroreflectivo y requerimientos de reflectores reflectivos, para remolques y semi-remolques manufacturados antes del 1 de diciembre de 1993.

(a) Aplicabilidad. Todos los remolques y semiremolques fabricados antes del 1 de diciembre de 1993 que tienen un ancho de 2032 mm. (80 pulgadas) o más y un peso bruto del vehículo de 4,536 Kg. (10,001 libras) o más, excepto remolques que son fabricados exclusivamente para uso como oficina, para vivienda, como remolques ajustables (como definidos en la sección 390.5 de este Reglamento) y remolques transportados en operaciones de carga y/o remolque, deberán estar equipados con laminados retroreflectivos o una forma reflectores reflectivos que cumplan con las disposiciones de este Reglamento. Los acarreadores operando otros remolques, que no sean chasis de furgón (container chasis, como definido en la sección 393.5), deberán para el 1 de junio de 2001, completar con las disposiciones de esta sección.

(b) Laminado retroreflectivo y reflectores reflectivos. Se les solicita a los acarreadores el reajustar sus remolques con un sistema conspicuo que cumpla con todos los requisitos aplicables a remolques fabricados en o después del 1 de diciembre de 1993, incluyendo el uso de laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos en un patrón rojo y blanco [veáse Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 108 (49 CFR 571.108), S5.7, Conspicuity Systems]. Los acarreadores que no reajusten sus remolques para cumplir con las disposiciones de FMVSS No. 108, por ejemplo utilizando un patrón de color alterno, tienen que cumplir con las disposiciones de este inciso y con los incisos (c) o (d) de esta sección. El laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos en colores o combinaciones

de colores que no sean rojos y blancos pueden ser utilizados en los lados o área trasera baja del semiremolque o remolque hasta el 1 de junio del 2009. El color alternado o combinación de color debe de ser uniforme a través de los lados del área trasera baja del remolque. El laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos en el área trasera superior del remolque deberán ser blancos y conforme a los requerimientos de FMVSS No. 108 (S5.7). El laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos rojo no deberán ser utilizados a través de los lados del remolque a menos que sea utilizado como parte de un patrón rojo y blanco. Laminado retroreflectivo deberá de tener un ancho de por lo menos 50 mm (2 pulgadas).

(c) Localizaciones para laminados retroreflectivos.

(1) Lados. El laminado retroreflectivo deberá ser aplicado a cada lado del remolque o semiremolque. Cada franja de laminado retroreflectivo deberá ser colocado lo más horizontalmente posible, comenzando y terminando lo más cerca posible de la parte delantera y la parte trasera. La franja no necesita ser continua pero la suma del largo de todos los segmentos de la franja debe de ser al menos la mitad del largo del remolque y los espacios entre los segmentos de las franjas deben de estar distribuidos lo más uniformemente posible. La línea del centro para cada franja de laminado retroreflectivo deberá estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área. Si es necesario para despejar los remaches (rivet heads) u otras obstrucciones similares, de laminado retroreflectivo de 50 mm (2 pulgadas) de ancho deberá ser separado en dos franjas anchas de 25 mm (1 pulgada) del mismo largo y color, separados por un espacio de no más de 25 mm (1 pulgada).

(2) Área baja trasera. La parte trasera de cada remolque o semiremolque deberá estar equipada con laminado retroreflectivo. Cada franja de laminado retroreflectivo deberá ser colocado lo más horizontalmente posible, extendiéndose a través de todo el ancho del remolque, terminando y comenzando lo más cerca posible de los bordes. La línea central para cada una de las franjas de laminado retroreflectivo deberá

estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área.

(3) Área trasera superior. Dos pares de franjas blancas de laminado retroreflectivo, cada par conteniendo franjas de 300 mm (12 pulgadas) de largo, deberán ser colocadas horizontal y verticalmente en las esquinas superiores de la izquierda y la derecha del cuerpo trasero de cada remolque o semiremolque, lo más cerca posible de la parte superior del remolque y lo más separadas posible. Si el perímetro del cuerpo, según visto de la parte trasera, no está en forma cuadrada o rectangular, las franjas deberán ser aplicadas a través del perímetro, lo más cerca posible de las partes de arriba y de afuera de la parte trasera del cuerpo en los lados izquierdo y derecho.

(d) Localizaciones de los reflectores reflectivos.

(1) Lados. Los reflectores reflectivos deberán ser colocados a cada lado de los remolques o semiremolques. Cada formación de reflectores reflectivos deberán ser colocados lo más horizontalmente posible, comenzando y terminando lo más cerca posible de la parte frontal y trasera. La formación no necesita ser continua pero la suma del largo de todos los segmentos de la formación deben estar al menos a la mitad del largo del remolque y los espacios entre los segmentos de las franjas deberán estar distribuidas lo más uniformemente posible. La línea del centro para cada formación de reflectores reflectivos deberá estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera, cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área. El centro de cada reflector no será de más de 100 mm (4 pulgadas) del centro de cada reflector contiguo en el segmento de la formación. Si los reflectores reflectivos están colocados en un patrón de color alternado, el largo de los reflectores del primer color debe de estar lo más cerca posible a lo largo de los reflectores del segundo color.

(2) Parte trasera baja. La parte trasera de cada remolque y semiremolque deberá estar equipada con reflectores reflectivos. Cada formación de reflectores reflectivos deberá estar colocado lo más horizontalmente posible, extendiéndose a través de todo del ancho del remolque, comenzando y terminando lo más cerca posible de los bordes de los extremos. La línea del centro para cada formación de reflectores reflectivos deberá estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera, cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área. El centro de cada reflector no será más de 100 mm (4 pulgadas) del centro de cada reflector contiguo en el segmento de la formación.

(3) Área trasera superior. Dos pares de formación de reflectores reflectivos blancos, cada par al menos a 300 mm (12 pulgadas) de largo, deberá ser colocada horizontal y verticalmente en las esquinas superiores de la izquierda y la derecha de la parte trasera de cada remolque o semiremolque, lo más cerca posible de la parte superior del remolque y lo más separado posible una de la otra. Si el perímetro del cuerpo del remolque o semiremolque, visto desde la parte de atrás, no está en forma cuadrada o rectangular, la formación debe de ser colocada a través del perímetro, lo más cerca posible a las áreas superiores y hacia afuera de la parte trasera del cuerpo del remolque o semiremolque en los lados izquierdo y derecho. El centro de cada reflector no será más de 100 mm (4 pulgadas) del centro de cada reflector adyacente en el segmento de la formación.

Sección 393.17 - Luces y reflectores, combinación en operaciones de carga y/o remolque.

Una combinación de vehículos de motor que realice operaciones de carga y/o remolque, deberá estar equipado con luces y reflectores funcionales en conformidad con lo dispuesto a continuación:

(a) El vehículo remolcador deberá estar equipado como sigue:

(1) En la parte delantera, debe tener por lo menos dos luces principales delanteros en igual número en ambos lados; dos luces direccionales, una a cada lado; dos luces de despejo uno a cada lado.

(2) En cada lado del vehículo debe tener por lo menos una luz marcadora lateral localizada cerca de la parte delantera.

(3) En la parte trasera, debe tener por lo menos dos luces traseras, uno a cada lado y dos luces de freno, una a cada lado.

(b) Excepto según provisto en el párrafo (c) de esta sección, la parte trasera del vehículo remolcado en combinación (incluyendo el vehículo remolcado o una combinación de remolque con barra, el vehículo remolcado en una combinación silla de montar, y el último vehículo remolcado de una combinación doble o triple) o, en el caso de un vehículo completamente montado o la parte trasera del vehículo remolcado deberán estar equipado como sigue:

(1) En cada lado del vehículo, deberá tener por lo menos una luz marcadora lateral, localizado cerca de la parte trasera del vehículo.

(2) En la parte trasera, deberá tener por lo menos dos luces traseras, dos luces de freno, dos luces direccionales, dos luces de despejo y dos reflectores, uno de cada tipo a cada lado. Además si cualquier vehículo en la combinación tiene ochenta (80) pulgadas o más del ancho total, deberá tener tres (3) luces de identificación en la parte trasera.

(c) Si el vehículo remolcado en una combinación es un remolque con estructura movible, tiene que ser equipado de conformidad con los siguientes dispositivos de iluminación. Para propósito de este reglamento, "remolque con estructura movible" significa un remolque que tiene techo y paredes de por lo menos diez (10) pies de ancho, que puede ser usado fuera de la carretera para propósitos residenciales o comerciales.

(1) Cuando el vehículo está siendo operado de conformidad con los términos de un permiso especial que prohíba su operación durante el tiempo en que las luces deben estar encendidas, según la Sección 392.30, deberán tener en la parte trasera:

(i) Dos luces de freno, uno a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y tan separadas como sea posible;

(ii) Dos luces traseras, uno a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y tan separados como sea posible;

(iii) Dos reflectores rojos, uno a cada lado en línea central, a la misma altura y tan separado como sea posible; y

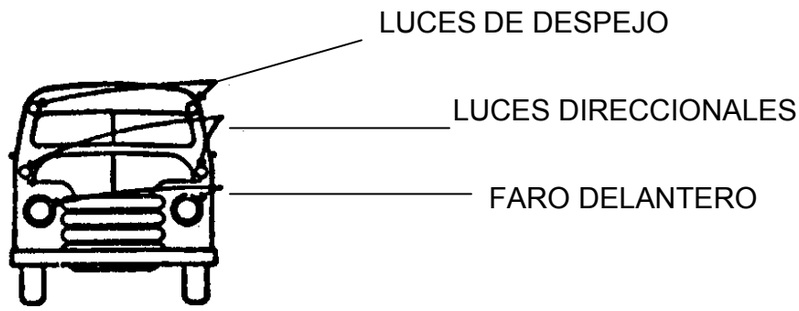
(iv) Dos luces direccionales, una a cada lado, en la línea central vertical, a la misma altura y tan separadas como sea posible.

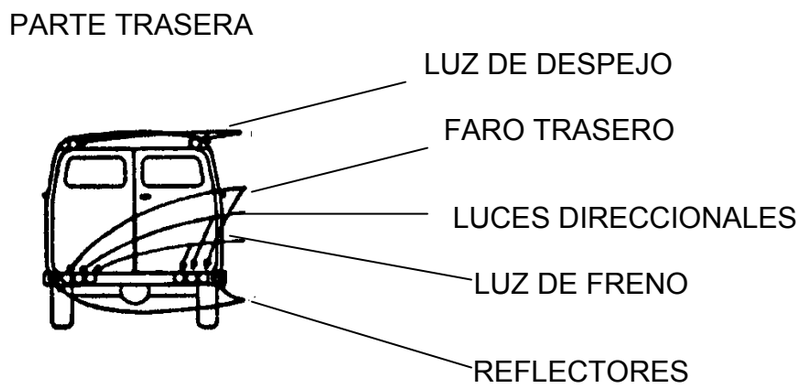
(2) En cualquier otro momento, el vehículo tiene que estar equipado según se especifica en el párrafo (b) de esta Sección.

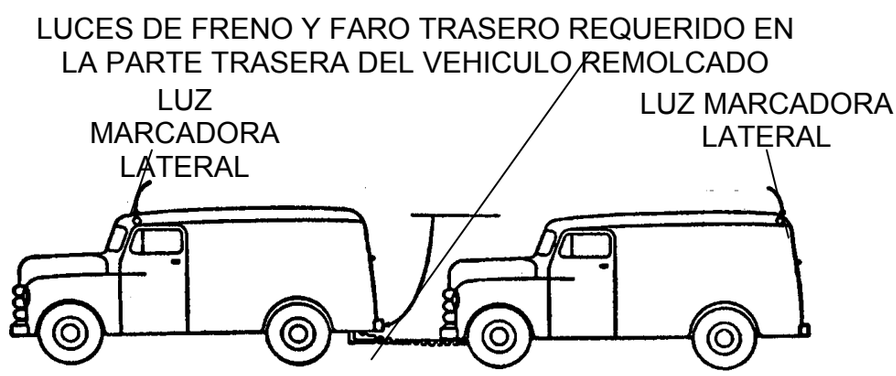
(d) Un vehículo intermedio remolcado en una combinación consistente de más de dos (2) vehículos (incluyendo el primer vehículo montado en una silla de montar de una combinación de silla de montar doble y el primer y segundo vehículo montados en una silla de montar de una combinación de silla de montar triple) deberá tener una luz marcadora lateral en cada lado localizado cerca de la parte trasera del vehículo.

Diagrama de barra de remolque para ilustrar la sección 393.17

PARTE DELANTERA



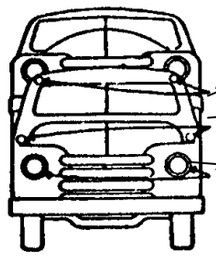




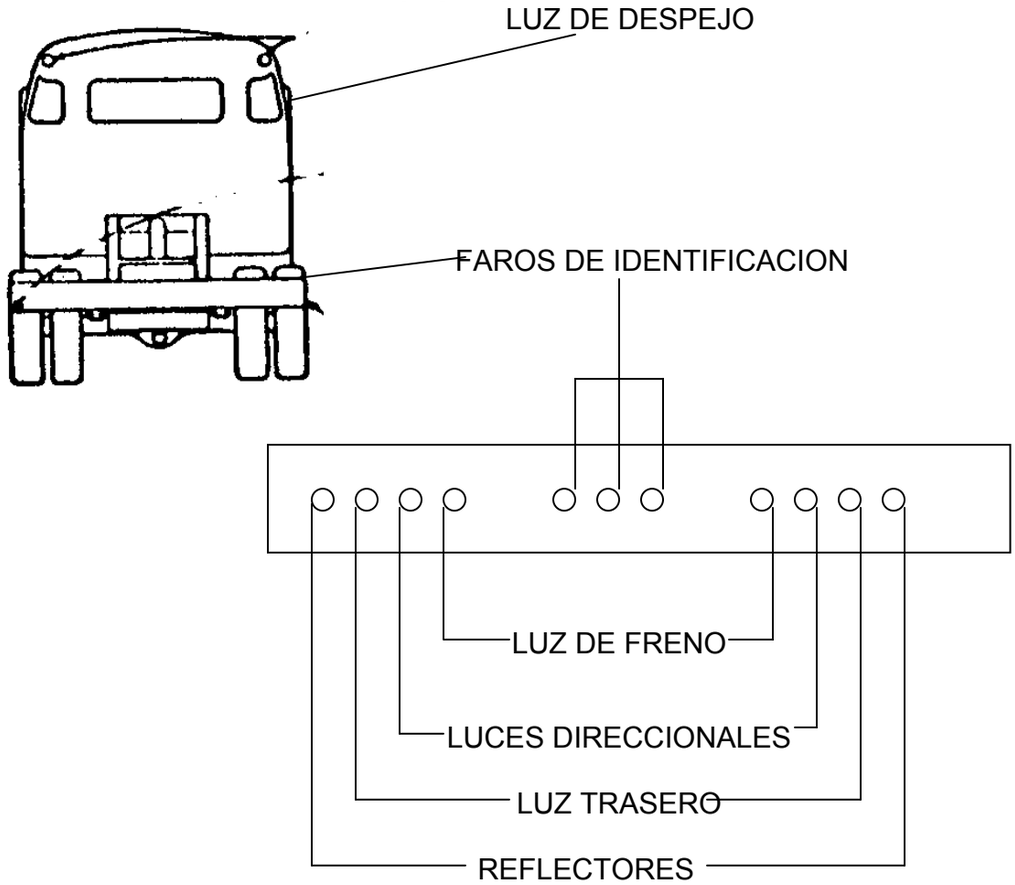
Los luces se pueden combinar como señala en la sección 393.22 (e). El color de los dispositivos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.25 (e). El color de los reflectores debe ser conforme a los requisitos de la sección 393.26 (d).

Diagrama de silla de montar doble para ilustrar sección 393.17

PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA O
ÚLTIMO VEHICULO
REMOLCADOR



FARO MARCADOR
LATERAL

FARO MARCADOR
LATERAL

FARO MARCADOR
LATERAL

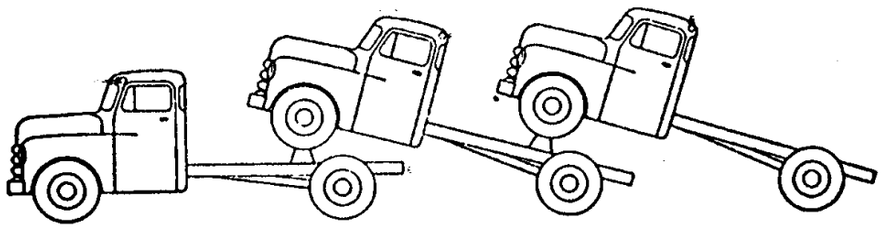
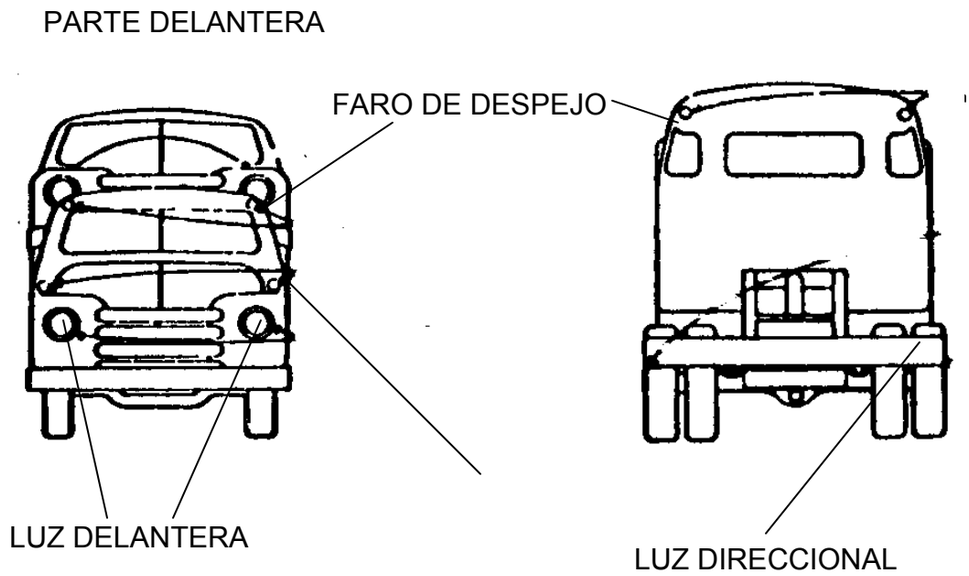
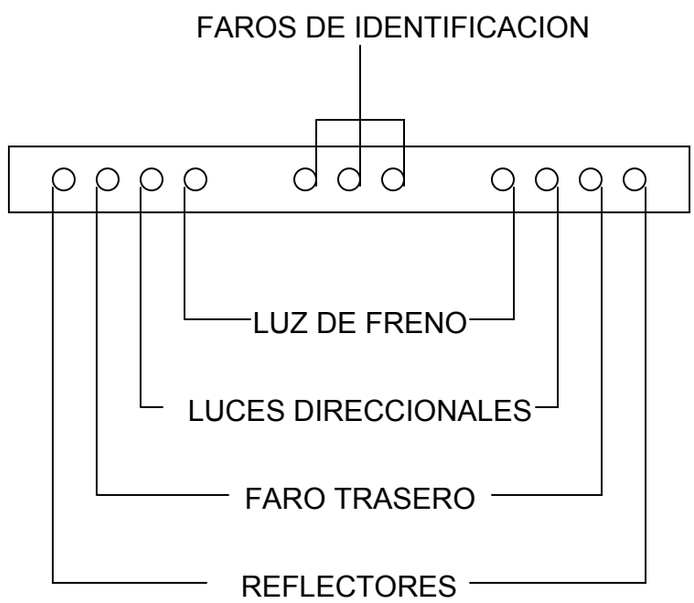
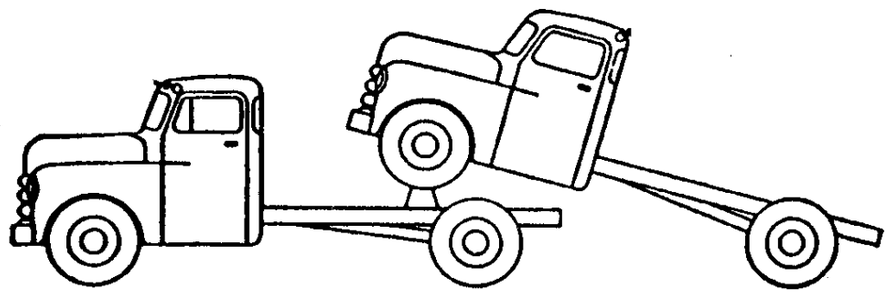


Diagrama de silla de montar sencilla para ilustrar la sección 393.17





FARO MARCADOR LATERAL



Luces de freno y luces traseras requerido en la parte trasera del vehículo remolcador. Los faros o luces se pueden combinar como señala en la sección 393.22. El color de los dispositivos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.25 (e). El color de los reflectores debe ser conforme a los requisitos de la sección 393.26 (d).

Sección 393.19 – Señales de Aviso de Emergencia.

La unidad de señales de aviso de emergencia en cada vehículo de motor comercial operarán independientemente de la ignición y al ser activado ocasionará que todas las luces direccionales según requeridas en la sección 393.11, se activen de manera intermitente.

Sección 393.20 – Reservado.

Sección 393.22 - Combinación de dispositivos de iluminación y reflectores.

(a) Combinaciones permitidas. Excepto según provisto en el párrafo (b) de esta sección, dos o más dispositivos de iluminación y reflectores (sea o no requerida por las reglas en esta parte) pueden ser combinados visualmente si:

(1) Cada dispositivo de iluminación y reflector requerido cumple con las reglas en esta parte; y

(2) Ni la montura, ni el uso de dispositivos de iluminación no requeridos o reflectores que pueden perjudicar la efectividad del dispositivo de iluminación o reflectores requeridos que sean inconsistentes con las reglas en esta parte.

(b) Combinaciones prohibidas.

(1) Una luz direccional no puede ser combinada visualmente con un faro principal delantero u otro dispositivo de iluminación, o combinación de dispositivos de iluminación que produzcan una mayor intensidad de luz que la luz direccional;

(2) La luz direccional no debe ser combinada visualmente con una luz de freno a menos que la función de la luz de freno sea siempre desactivada cuando la función de la luz direccional sea activada;

(3) Un faro de despejo no puede ser combinado visualmente con un faro trasero o faro de identificación.

Sección 393.23 - Los dispositivos de iluminación deben ser eléctricos.

Todas las luces y los focos requeridos deberán ser iluminados por el sistema eléctrico del vehículo de motor con la excepción de las luces iluminadas por baterías utilizadas para iluminar las cargas proyectadas.

Sección 393.24 - Requisitos para los faros delanteros y faros auxiliares.

(a) **Montaje.** Los focos delanteros principales deberán ser instalados de tal manera que cumpla con lo dispuesto en el FMVSS No. 108. Los focos auxiliares y los focos delanteros antiniebla deberán estar instalados de modo tal que tanto por el lugar que ha sido instalado y hacia donde la luz apunta no sea interrumpida mientras el vehículo está operando en la vía pública.

(b) **Faros delanteros requeridos.** Todo ómnibus, camión o camión tractor o remolcador debe estar equipado con un sistema de faros principales delanteros compuestos de por lo menos dos faros sin incluir otras luces o faros auxiliares con igual número a cada lado del vehículo. El sistema de focos delanteros deberá proporcionar una distribución de luces altas y bajas intensidades seleccionadas a voluntad del conductor. Los focos deberán ser marcados conforme se dispone en el FMVSS No. 108. Los focos auxiliares y/o focos delanteros antiniebla no podrán ser utilizadas para cumplir con los requisitos de este párrafo.

(c) **Focos Auxiliares y Focos delanteros antiniebla.** Los vehículos de motor comercial deberán ser equipados con focos auxiliares y/o focos delanteros antiniebla para uso con pero no en lugar de los focos delanteros principales. Los focos auxiliares deberán cumplir con los estándares encontrados en el SAE Standard J581 "Auxiliary Upper Beam Lamps", July 2004, y los focos delanteros antiniebla deberán cumplir con los estándares de la SAE Standard J583 "Front Fog Lamp", August 2004. (Refiérase a la sección 393.7 para obtener información sobre los documentos que fueron incorporados por referencia y la disponibilidad de estos documentos.)

(d) **Dirección e intensidad.** Los faros principales delanteros deberán ser construidos e instalados de tal forma que provean iluminación adecuada y segura y deberán cumplir con las especificaciones de FMVSS No. 108. (49 CFR §571.108), SAE J581, y el SAE J583 respectivamente.

Sección 393.25 - Requisito para los faros o luces que no sean delanteros.

(a) **Montaje.** Todos los faros o luces deberán fijarse firme y permanentemente, y montados en un lugar determinado del vehículo de motor, excepto que los faros temporeros en vehículos de motor que sean transportados en operaciones de carga y/o remolque y los faros eléctricos temporeros en cargas proyectadas no necesitan estar permanentemente montados, ni montados en una parte del vehículo de motor.

(b) **Visibilidad.** Todos los faros o luces exteriores requeridos deberán estar montados de tal manera que cumplan con los estándares de visibilidad especificados en el FMVSS No. 108 vigente al momento de la fabricación del vehículo. Vehículos que no hayan estado sujetos al FMVSS No. 108 al momento de su fabricación, deberán colocar las luces/ focos para que cumplan con los requisitos del SAE enumerados en el párrafo (c) de esta sección. Si el equipo del vehículo de motor (ej. espejos, aditamento de enganche, excavadoras y tornos) evitan el cumplimiento con este párrafo referente a un foco requerido, se proveerá un foco auxiliar o dispositivo que cumpla con los requisitos de este párrafo. Esto no aplica a los focos obstruidos por otra unidad o combinación de vehículos.

(c) **Especificaciones.** Todas las luces requeridas (salvo los focos marcadores en cargas proyectadas, luces instaladas de forma temporera a vehículos utilizados en operaciones de carga y remolque, y lámparas en plataformas convertibles y remolques ajustables) en vehículos fabricados en o después de del 25 de diciembre de 1968 deberá como mínimo cumplir con los requisitos del FMVSS No. 108 en vigor en el momento de fabricación del vehículo. Los focos marcadores utilizados para cargas proyectadas, todas las luces o focos instalados de forma temporera a vehículos utilizados en operaciones de carga y / o remolque y todos los focos y luces utilizados en las plataformas convertibles y los remolques ajustables deberán cumplir con los estándares de los documentos aplicables del SAE, mencionados a continuación: K586 "Stop Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", March 2000; J2261 "Stop Lamps and Front- and Rear- Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles 2032 or More in Overall Width", January 2002; J585 "Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", March 2000; J588 "Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", March 2000; J2040 "Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Vehicles 2032 mm or More in Overall Width", March 2002, J592 "Sidemarker Lamps for Use on Road Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", August 2000. (Refiérase a la sección 393.7 para información sobre la incorporación por referencia y disponibilidad de estos documentos.)

(d) **Dispositivos de iluminación que deben estar constantemente encendidos.** Todos los dispositivos de iluminación del exterior deberán ser de iluminación fija, (tanto las luces requeridas como cualquiera adicionales) excepto las luces direccionales en cualquier vehículo, las luces de advertencia en ómnibuses escolares cuando sean operadas como tales y las luces de advertencia de vehículos de emergencia y vehículos de servicio autorizados estatales y municipales. Luces en combinación dentro de la misma cubierta con cualquier luz direccional no se les requiere tener iluminación fija mientras la luz direccional esté en uso. Luces de advertencia color ámbar deberán cumplir con los requisitos del "SAE J845 – Optical Warning Devices for Authorizaed Emergency, Maintenance and Service Vehicles, May 1997". Luces de advertencia intermitente color ámbar tienen que cumplir con los requisitos dispuestos en el "SAE J595- Directional Flashing Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance and Service Vehicles, January 2005 ". Luces de advertencia color ámbar que operan mediante descarga de gas deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el "SAE J1318 Gaseous Discharge Warning Lamp for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles, May 1998, (Refiérase a la sección 393.7 (b) para información sobre incorporación por referencia y la disponibilidad de estos documentos.)

(e) **Operación de luces de freno.** Toda luz de freno en cada vehículo de motor o combinación de vehículo de motor deberá ser activada con la aplicación de cualquiera de los frenos de servicio. Las luces de freno no se les requerirá estar activadas cuando el dispositivo de emergencia de los frenos del remolque esté activado, o cuando la luz de freno está combinada de forma visual con la luz direccional y esta última está en uso.

Sección 393.26 - Requisitos para los reflectores.

(a) **Montaje**. Todos los reflectores requeridos deben estar montados en los lugares especificados en la sección 393.11. En el caso de que el vehículo de motor esté construido de manera tal que la instalación a un mínimo de quince (15) pulgadas sobre la superficie de la carretera no sea práctica, los reflectores deberán ser instalados lo mas cerca posible a dicha altura. Todos los reflectores permanentes deberán ser instalados y asegurados en la parte

rígida del vehículo. Los reflectores temporeros, utilizados en las cargas proyectadas deberán ser asegurados a la carga, a estos no se les requiere ser instalados de manera permanente al vehículo. Los reflectores temporeros utilizados en operaciones de carga y remolque deberán ser firmemente asegurados.

(b) **Especificaciones.** Todos los reflectores requeridos, (excepto aquellos instalados en vehículos para el transporte en operaciones de carga y/o remolque) en vehículos construidos en o luego del 25 de diciembre de 1968, deberán cumplir con los requisitos del FMVSS No. 108 vigentes en el día de la fabricación del vehículo. Los reflectores utilizados en cargas proyectadas, o en operaciones de carga y remolque, y todos los reflectores en las plataformas convertibles y remolques ajustables deberán cumplir con lo establecido en el "SAE J594- Reflex Reflectors, December 2003".

(c) **Material substituto para reflectores laterales.** Se podrá utilizar el material reflectivo que cumple con lo dispuesto en el ASTM D 4956-04, "Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control" en lugar de reflectores si el material utilizado en el vehículo cumple con los estándares de rendimiento de la Tabla I de la SAE J594 ó la Tabla IA del SAE J594 "Reflex Reflectors", December 2003. (Refiérase a la sección 393.7 (b) de este Reglamento si desea información sobre la incorporación por referencia o disponibilidad de estos documentos.)

(d) **Uso de superficies retroreflectiva adicionales.** Superficies retroreflectivas adicionales podrán ser utilizadas en conjunto con pero no en sustitución de reflectores requeridos en la subparte B de la Parte 393, y el material utilizado para los reflectores laterales esté permitido por el párrafo (c) de esta sección, disponiéndose que:

(1) Los diseños que no sean semejantes a las señales de control de tráfico, luces o dispositivos, excepto, que franjas en el borde con un patrón diseño semejante a barreras podrán ser usadas.

(2) Diseños que no tiendan a distorsionar la longitud y/o el ancho del vehículo de motor.

(3) Tales superficies deberán estar colocadas por lo menos a tres (3) pulgadas de cualquier faro, luz o reflector requerido, a menos que el faro, luz o reflector sean de igual color.

(4) Ningún color rojo podrá ser usado al frente del vehículo de motor, excepto para desplegar marcado o rotulado requerido por el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.

(5) Tablillas retroreflectivas requeridas por legislación o reglamentación aplicable.

Sección 393.27 - Reservado.

Sección 393.28 - Sistemas de instalación eléctrica.

(a) La instalación eléctrica deberá ser instalada y se le debe dar mantenimiento conforme lo establecido en el SAE J1292 "Automobile, Truck, Truck-Tractor, Trailer, and Motor Coach Wiring", October 1981, excepto que el cable de empalme y el receptáculo no deben cumplir lo establecido en el SAE J560. La referencia al SAE J1292 no deberá interpretarse como que se le requerirán que los conductos estén protegidos en los remolques. (Refiérase a la sección 393.7 (b) para información sobre la incorporación por referencia y la disponibilidad de este documento.)

Sección 393.29 - Reservada.

Sección 393.30 - Instalación de la batería.

Cada compartimiento de la batería en cada vehículo, a menos que esté localizado en el compartimiento de motor, deberán estar cubierto por una parte fija del vehículo de motor o protegida por una cubierta o caja removible. Las cubiertas o cajas removibles, deberán estar aseguradas y ajustadas. El lugar y compartimiento de la batería y partes de metales adyacentes, las cuales pueden

ser corroídas por razón de filtración de la batería, deberán ser pintados con una capa de pintura resistente al ácido y deberán tener aberturas para proveer amplia ventilación a la batería y al drenaje. Siempre que el cable de encendido del motor pase a través de un compartimiento de metal, deberá estar protegido por un casquillo aislador a prueba de ácido y agua para evitar que haga tierra. Siempre que la batería y el tanque de combustible estén ambos colocados debajo del asiento del conductor, deberá estar separado uno del otro, y cada compartimiento debe estar provisto con una cubierta independiente, ventilación y drenaje.

Sección 393.31 - Reservada.

Sección 393.32 Reservada.

Sección 393.33 - Reservada.

SUBPARTE C - FRENOS

Sección 393.40 - Sistemas de frenos requeridos.

(a) Todo vehículo de motor comercial deberá tener frenos adecuados para detenerse y aguantar el vehículo o combinación de vehículos de motor. Cada vehículo de motor comercial deberá cumplir con los requisitos de servicio, estacionamiento y sistema de frenos de emergencia provistos en esta sección.

(b) Frenos:

(1) **Sistema de frenos hidráulicos.** Vehículos de motor equipados con sistema de frenos hidráulicos y fabricados en o luego del 2 de septiembre de 1983, deberá como mínimo tener un sistema de frenos de servicio que

cumpla con los estándares delineados en el FMVSS No. 105 en vigor al momento de haber sido fabricado. Si en el momento que el vehículo de motor fue fabricado no había en vigor ninguna versión del FMVSS No. 105, entonces el sistema de frenos de servicio de este vehículo de motor deberá cumplir los requisitos descritos en las secciones 393.42, 393.48, 393.49, 393.51 y 393.52 de esta subparte.

(2) **Sistema de frenos de aire.** Ómnibuses, camiones y camiones remolque equipados con sistema de frenos de aire y que hayan sido fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, y remolques fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975, deberán contar con por lo menos un sistema de frenos de servicio que cumpla con los requisitos delineados en el FMVSS No. 121 en vigor al momento de la fabricación del vehículo. Vehículos de motor que no hayan estado sujetos a ningún FMVSS No. 121 en el momento de su fabricación, deberán tener un sistema de frenos de servicio que cumpla con los requisitos delineados en las secciones 393.42, 393.48, 393.49, 393.51 y 393.52 de esta subparte.

(c) **Frenos de Estacionamiento.** Cada vehículo de motor comercial deberá estar equipado con un sistema de frenado que cumple con los requisitos aplicables de las secciones 393.42, 393.48, 393.49, 393.51 y 393.52 de esta subparte.

(d) **Frenos de Emergencia – falla parcial de frenos de servicio.**

(1) **Sistema de Frenos hidráulicos.** Vehículos de motor fabricados en o luego del 2 de septiembre de 1983 y que están equipados con un sistema de freno de servicio dual, deberán como mínimo, cumplir con los requisitos de falla parcial encontrados en el del FMVSS No. 105, en vigor al momento de la fabricación del vehículo.

(2) **Sistemas de Frenos de Aire.** Ómnibuses, camiones y camiones remolque fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, y remolques fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975 deberán estar equipados con un sistema de frenos de emergencia que

como mínimo cumpla con los estándares aprobados por el FMVSS No. 121 en vigor al momento de su fabricación.

(3) **Vehículos que no están sujetos al los FMVSS No.105 ni al FMVSS No. 121 al momento de su fabricación.** Ómibuses, camiones y camiones remolque que no tenían FMVSS No. 105 ni 121 en vigor al momento de su fabricación deberán cumplir con los requisitos de la sección 393.40 (e). Los remolques que no estuvieron sujetos al FMVSS No. 121 en el momento de haber sido fabricados deberán cumplir con los requisitos de la sección 393.43.

(e) **Frenos de Emergencia, fabricados en o después del 1ro de julio de 1973.**

(1) Los autobuses, camiones, camiones remolques o combinación de vehículos fabricados en o luego del 1ro de julio de 1973 y no cubiertos en los subincisos (d)(1) y (d)(2) de esta sección, deberán tener un sistema de frenos de emergencia que contenga aditamentos de seguridad en el sistema de freno de servicio o un sistema de emergencia independiente del freno de servicio. El freno de emergencia deberán cumplir con los requisitos de las secciones 393.43 y 393.52.

(2) El control utilizado por el conductor para activar el sistema de freno de emergencia deberá ser colocado de manera tal que el conductor pueda activarlo mientras se encuentra sentado y asegurado por cualquier cinturón de seguridad instalado en el vehículo. El freno de emergencia puede ser una combinación del control de freno de servicio o el control de freno de estacionamiento.

(f) **Sistemas interconectados.**

(1) Si los sistemas de frenos requeridos por la sección 393.40 (a) están interconectados en cualquier forma, deberán ser diseñados, construidos y mantenidos de tal manera que, si fallare cualquier parte del mecanismo de operación de uno o más de los sistemas (excepto el pedal o válvula de

activación del freno de servicio), el vehículo tenta frenos funcionales y para vehículos fabricados en o luego del 1ro de julio de 1973, sea capaz de cumplir con los requisitos establecidos en la sección 393.52 (b).

(2) Un vehículo de motor, sujeto a los requisitos del FMVSS No. 105 (S5.1.1) en vigor al momento de su fabricación, y que esté sufriendo de una falla del freno de servicio, cumple con los requisitos de la sección 393.40 (f) si al vehículo se le proporciona un mantenimiento según lo establecido en el FMVSS No. 105 y es capaz de cumplir con los requisitos de la sección 393.52 (b), salvo en el caso de una falla estructural del cilindro del freno principal.

(3) Un autobús cumple con los requisitos de la sección 393.40 (f) (1) si cumple con los requisitos de las secciones 393.44 y la 393.52 (b).

Sección 393.41 - Sistema de freno (estacionamiento).

(a) **Vehículos fabricados en o luego del 2 de septiembre de 1983 y que posean frenos hidráulicos.** Cada camión y autobús (que no sean ómnibuses escolares) con un GVWR de 10,000 lbs. o menor que está sujeto a esta parte y ómnibuses escolares con un GVWR mayor de 10,000 lbs. deberán estar equipados con un sistema de freno de estacionamiento según requerido por el FMVSS No. 571.105 (S5.2) en vigor al momento de su fabricación. El freno de estacionamiento deberá ser capaz de aguantar el vehículo o combinación de vehículos en forma estacionaria bajo cualquier condición en que se encuentre en la vía pública independientemente si el vehículo está o no cargado. Los vehículos que posean frenos hidráulicos y que no se les haya requerido cumplir con los requisitos del FMVSS No. 571.105 (S5.2) o que no hubiese estado una en vigor, deberán poseer un sistema de freno de estacionamiento que cumpla con los requisitos del párrafo (c) de esta sección.

(b) **Unidades que operan con frenos de aire fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975 y remolques que operan con frenos de aire,**

fabricados en o luego del 1ro de enero de1975. Cada ómnibus, camión, camión remolcador que opera con frenos de aire y que haya sido fabricado en o luego del 1ro de marzo de 1975 y cada arrastre salvo remolques de cargas agrícolas, plataformas convertibles, remolque pesado o remolque de pulpa, deberá estar equipado con un sistema de freno de estacionamiento según requerido por el FMVSS No. 121 (S5.6) en vigor al momento de haber sido fabricado. El freno de estacionamiento deberá ser capaz de sujetar el vehículo o combinación de vehículos estacionarios en cualquier condición en que se encuentre la vía pública independientemente si el vehículo se encuentra o no cargado. El remolque de carga agrícola, remolque pesado o remolque de pulpa deberán llevar consigo suficientes calzos para prevenir movimiento mientras se encuentran estacionados.

(c) **Vehículos que no fueron sujetos al FMVSS Nos. 105 y 121 en la fecha de su fabricación.**

(1) Cada vehículo de motor conducido de manera individual o combinación de vehículos, que no se les aplicó los requisitos de freno de estacionamiento de los FMVSS Nos. 105 y 121 en vigor al momento de su fabricación, deberán estar equipados con un sistema de freno de estacionamiento adecuado para detener el vehículo o combinación de vehículos de cualquier manera que sea operado, no importa si lleva o no carga que se encuentre transitando por una vía pública.

(2) El sistema de freno de estacionamiento deberá en todo momento ser capaz de ser activado por el esfuerzo muscular del conductor o por medio de activación de un resorte. Si cualquier otro tipo de energía es utilizada para activar el freno de estacionamiento, deberá de haber una acumulación de esta energía aislada de cualquier otro origen ordinario y utilizado exclusivamente para la operación del freno de estacionamiento.

Excepción: Este párrafo no aplicará a sistemas de frenos de estacionamiento aguantados mecánicamente aplicados por aire que cumpla con los requisitos de freno de estacionamiento del FMVSS No. 121 (S5.6).

(3) El sistema de freno de estacionamiento deberá ser activado por otra energía que no sea presión ejercida por un líquido, aire o energía eléctrica. El sistema de freno de estacionamiento no deberá soltarse a menos que esté disponible la energía adecuada para inmediatamente volver a activar el freno de estacionamiento efectivamente.

Sección 393.42 - Frenos requeridos en todas las ruedas.

(a) Todo vehículo de motor comercial deberá estar equipado con frenos de servicio en todas las ruedas.

(b) Excepciones.

(1) Camiones o camiones remolcadores que tengan tres (3) o más ejes, ~~(i)~~ No necesitan tener frenos en las ruedas delanteras si el vehículo fue manufacturado antes del 25 de julio de 1980; sin embargo, estos vehículos deberán cumplir con los requisitos dispuestos en la sección 393.52.

(2) Cualquier vehículo de motor que sea remolcado en una operación de carga y/o remolque no se les requiere tener frenos funcionales si la combinación de los vehículos cumple con los requisitos dispuestos en la sección 393.52. Esta excepción no aplica a:

(i) Cualquier vehículo de motor remolcado por medio de una barra de remolque mientras otro vehículo esté totalmente montado en dicho vehículo de motor; y

(ii) Cualquier otra combinación de vehículos de motor utilizando tres (3) o mas sillas de montar.

(3) Cualquier semiremolque o remolque ajustable (cargado o descargado) con un peso bruto de tres mil (3,000) libras o menos no se le requiere ser equipado con frenos si el peso del vehículo remolcado que descansa sobre

el vehículo remolcador no excede el cuarenta (40) por ciento del peso bruto del vehículo remolcador.

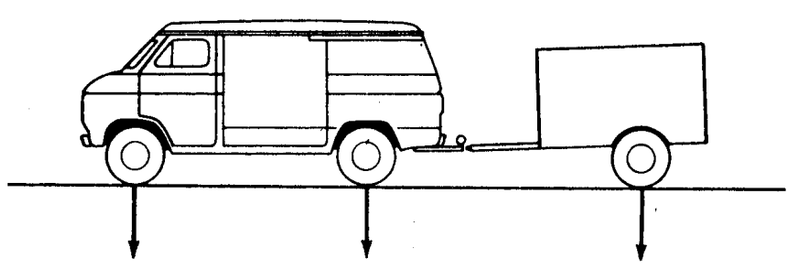
(4) Si cualquier remolque completo o remolque ajustable de cuatro (4) ruedas (cargado o descargado) con un peso bruto de tres mil libras (3,000 lbs.) o menos que deba cumplir con las disposiciones de esta parte no se le requerirá tener frenos si el peso del vehículo remolcado no excede del cuarenta por ciento (40 %) de la suma del peso bruto del vehículo remolcador.

(5) No se requieren frenos en el eje de auxiliar delantero de un remolque de tres (3) ejes si son manejados por el co conductor.

(6) Los remolques cargados con casas prefabricadas, remolques especializados y las plataformas utilizadas para transportar reactores y hornos industriales y vehículos de motor similares no se les requerirá estar provistos de frenos, siempre y cuando el velocidad a la que operan no excederá de veinte millas por hora (20 m.p.h.) y los frenos en la combinación de los vehículos son capaces de detener dicha combinación dentro de los cuarenta pies (40') de la velocidad a la cual el vehículo está siendo operado o veinte millas por hora (20 m.p.h.) lo que sea menor.

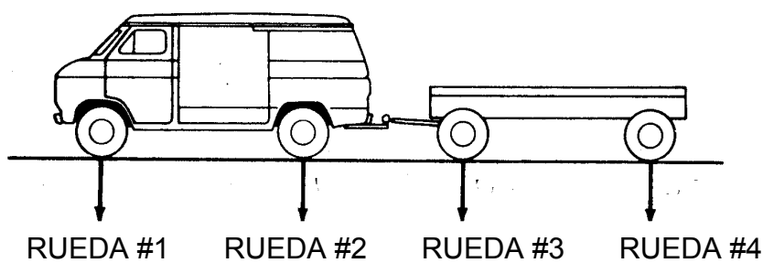
(Diagrama para ilustrar la sección 393.42 para frenos requeridos en vehículos livianos.)

Remolques



RUEDA #1 RUEDA #2 RUEDA #3

Semi – remolque o remolque ajustable de dos ruedas de 3,000 libras peso bruto o menos, debe estar equipado con frenos, si la rueda #3 es mayor que el 40% de la suma de la rueda #1 y la rueda #2.



Remolque completo o remolque ajustable de cuatro ruedas de 3,000 libras peso bruto o menos, debe estar equipado con frenos, si la suma de la rueda #3 y rueda #4 es mayor que el 40% de la suma de la rueda #1 y la rueda #2.

Sección 393.43 - Desprendimiento y frenos de emergencia.

(a) **Sistema de protección de Remolques.** Todo vehículo de motor, si es usado para remolcar un remolque o arrastre equipado con frenos, deberá estar equipado con medios para proveer que en caso de desprendimiento de dicho remolque o arrastre los frenos de servicio del remolcador sean suficientemente adecuados para detener el remolcador. Para unidades de remolque que tengan sistemas de frenos, la válvula de protección de remolque o un dispositivo similar deberá operar automáticamente cuando la presión de aire en el remolque se encuentre entre los veinte (20 p.s.i.) y cuarenta y cinco (45 p.s.i.)p. s. i.

(b) **Requisitos de Frenos de emergencia, frenos de aire.** Todo camión o camión remolcador equipado con frenos de aire, cuando es usado para remolcar otros vehículos equipados con frenos de aire, deberá estar equipado con dos (2) mecanismos para activar los frenos de emergencia del remolque.

Uno de estos medios deberá operar automáticamente en la eventualidad de una reducción de los suministros de aire del vehículo remolcador a una presión fija, la cual no debe ser menor de veinte (20) libras por pulgada cuadrada y no mayor de cuarenta y cinco (45) libras por pulgada cuadrada. El otro medio deberá ser un dispositivo de control manual y fácilmente operable por una persona sentada en el asiento del conductor. Su posición de emergencia o método de operación deberá ser claramente indicado. En ningún momento se permitirá que el mecanismo manual sea preparado para permitir su uso y prevenir la operación del mecanismo automático. Los mecanismos automáticos y manuales requeridos por esta sección pueden estar, pero no es requerido que estén separados.

(c) **Requisitos para frenos de emergencia, frenos al vacío.** Todo camión y camión remolcador cuando sean usados para remolcar otros vehículos equipados con frenos de vacío o neumático deberán tener, además del control requerido por la Sección 393.49 para operar todos los frenos de combinación, un segundo mecanismo de control manual, el cual pueda usarse para accionar los frenos de los vehículos remolcados en caso de emergencia. Dicho mecanismo deberá ser independiente del freno de aire, hidráulico, o de otro tipo de presión e independiente de otros controles, a menos que el sistema de frenos esté diseñado de tal manera que en caso de fallar la presión de la cual depende cause que los frenos del vehículo remolcado sean activados automáticamente. No es requerido por este reglamento que el segundo mecanismo provea frenado modulado o graduado.

(d) **Requisitos para freno de remolques, desprendimiento.** Todo remolque al que se le requiera estar equipado con frenos deberá estar equipado con frenos de tales características como para ser aplicados en forma automática y rápida en caso de desprendimiento del vehículo remolcador. Con la excepción de remolques que tengan tres (3) ejes o más, todos los frenos que se requiere en los remolques deberán ser activados en el momento del desprendimiento del remolque Los frenos deberán permanecer activados durante por lo menos quince (15) minutos.

(e) **Válvulas de emergencia**. Sistema de frenos de aire instalados en vehículos remolcados deben estar diseñados con válvulas de relevo de emergencia del tipo no sangrado ("no-bleed back") o dispositivos equivalentes, de modo que la reserva suplidora usada para proveer aire a los frenos esté asegurada contra reflujo de aire hacia el vehículo remolcador mediante la reducción de la presión de aire del mismo.

(f) **Excepción.** Los requisitos de los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección no son aplicables a vehículos de motor siendo transportados en operaciones de carga y/o remolque.

Sección 393.44 - Protección, líneas de frenos delanteras.

En todo ómnibus equipado con frenos de aire, el sistema de frenos debe ser construido de tal manera que en el caso de que se rompa cualquier línea de freno en cualquiera de las ruedas del frente, el conductor pueda aplicar los frenos de las ruedas traseras a pesar de tal ruptura. Los mecanismos usados para aplicar los frenos traseros pueden estar localizados al frente del asiento del conductor a una distancia que puedan ser operados manualmente por el conductor cuando el conductor esté restringido por cualquier sistema de cinturones de seguridad del vehículo. Todo ómnibus debe cumplir con estos requisitos o cumplir con la reglamentación vigente al momento de su manufactura.

Sección 393.45 - Tubería y manga de freno, ensamblaje de mangas y conectores.

(a) **Requisitos generales, para tuberías y mangas, ensamblaje y todos los conectores.** Todas las tuberías, conectores, ensamblajes y mangas de freno deberán cumplir con los requisitos aplicables del FMVSS No. 106 (49 CFR 571.106).

(b) **Instalación de tubería y mangas de frenos.** La tubería y manga de frenos deberán:

(1) Ser lo suficientemente larga y flexible para soportar todos los movimientos normales de las piezas a las cuales se le ha conectado sin averiarse.

(2) Estar protegida contra desgastes, se enrosquen, u otro daño mecánico; y

(3) Instalado de tal manera que le impida el contacto con el sistema de escape del vehículo o cualquier otra fuente de altas temperaturas.

(c) **Tuberías de frenos no metálicas.** Tuberías de frenos no metálica en espiral pueden ser usadas para conexión entre el remolque y el remolcador o entre el bastidor de un vehículo remolcado y el subbastidor de la parte sin muelle de un eje ajustable del vehículo si:

(1) La tubería en espiral tiene un segmento derecho en cada extremo que es por lo menos de dos (2) pulgadas de largo y está encasillado en un resorte de seguridad o un dispositivo similar el cual evita que la tubería se retuerza en la conexión en la cual éste está conectado al vehículo; y

(2) El resorte de seguridad o mecanismo similar tiene por lo menos dos (2) pulgadas de espiral fijo o superficie similar en la parte de contacto con la conexión y se extiende por lo menos una y media (1 ½) pulgadas dentro del segmento en espiral de la tubería desde su segmento recto.

(d) **Tuberías de freno y mangas de freno.** Todas las conexiones para los sistemas de frenos de aire, al vacío e hidráulicos deberán ser instalados de manera tal que asegure que las conexiones estarán libre de escapes, compresiones y otras condiciones que afectarían de manera adversa el funcionamiento del sistema de frenos.

Sección 393.46 - Reservada.

Sección 393.47 - Activadores de frenos, ajustadores, forros, cojinetes, tambores y rotores.

(a) **Requisitos Generales.** Las piezas de los frenos deberán ser construidas, instaladas y mantenidas para prevenir el desgaste excesivo. La instalación y características físicas proveerán para un frenado del vehículo de motor comercial efectivo y seguro.

(b) **Cámaras de freno.** Las cámaras y los resortes del freno de servicio al fin de cada eje deberán tener el mismo tamaño.

(c) **Ajustadores.** El largo de cada ajustador al final de cada eje deberá ser el mismo para cada uno.

(d) **Forros y cojinetes.** El espesor de los forros o de los cojinetes deberán cumplir con las disposiciones aplicables en este subinciso:

(1) **Frenos de cada eje.** El espesor del forro / cojinete de cada eje de un camión, camión remolcador o autobús no podrá ser menor de 3/16 de pulgadas del centro del zapato cuando se trata de una franja de forro continua; no menor de ¼ del centro del zapato para un zapato que tenga dos cojinetes; o desgastado al punto que se indica en el marcador si el cojinete tiene dicha marcha, en el caso de frenos de aire. El forro/ cojinete de los frenos del eje no deberá ser menor de ⅛ para frenos de disco de aire, o 1⁄16 de pulgada o menor para el disco hidráulico, tambor y frenos eléctricos.

(2) **Frenos de ejes.** Un vehículo de motor comercial que opere con frenos de aire no podrá ser operado si los forros / cojinetes de frenos tienen un espesor menor de ¼ de pulgada o hasta el indicador de desgaste si el forro tiene dicho indicador (medida tomada al centro del

zapato para frenos de tambor); o menor de ⅛ de pulgada para frenos de disco. Vehículos de motor comercial que tienen frenos hidráulicos o eléctricos no deberán ser operados si el forro / cojinete tiene un espesor menor al 1/16 de pulgada (medida tomada en el centro del zapato) en frenos de disco o de tambor.

(e) **Limites de reajuste y activador de frenos de abrazadera o de cámara.** The pushrod travel for clamp and roto-chamber type actuators must be less than 80 % pf the rated strokes listed in SAE J1817- Long Stroke Air Brake Actuator Marking, July 2001 (Refiérase a la sección 393.7 (b) para información sobre la incorporación por referencia y la disponibilidad de este documento), o el ochenta porciento (80 %) of the rated stroke marked on the brake chamber by the chamber manufacturer, or the readjustment limit marked on the brake chamber by the chamber manufacturer.

(f) **Ajuste de Freno.** The movement of the scribe mark on the lining no excederá de 1/16 de pulgada.

(g) **Rotores y Tambores.** El espesor de los tambores y rotores no será menor al límite establecido por el fabricante del rotor o freno de tambor.

Sección 393.48 - Frenos funcionales.

(a) **Reglas generales**. Excepto según provisto en el párrafo (b) y (c) de esta sección, todos los frenos con que esté equipado un vehículo de motor comercial deberán ser capaces de funcionar en todo momento.

(b) **Mecanismos para reducir o remover la fuerza de frenado de las ruedas delanteras.** Un vehículo de motor podrá ser equipado con un mecanismo para reducir los esfuerzos del frenado sobre sus ruedas delanteras o en el caso de un camión o camión remolque de tres ejes construidos antes del 1ero. de marzo de 1975, para remover el esfuerzo del frenaje sobre sus ruedas delanteras, si dicho mecanismo cumple con, y es

usado de acuerdo con lo requerido en el párrafo (b) (1) o (2) de esta sección.

(1) **Mecanismos operados manualmente.** Un mecanismo operado manualmente para reducir o remover los esfuerzos de frenado de las ruedas delanteras solo podrán ser utilizados en ómnibuses, camiones y camiones remolques fabricados antes del 1ro de marzo de 1975. Estos dispositivos no podrán ser utilizados a menos que el vehículo esté siendo operado bajo condiciones de clima adversas.

(2) **Mecanismos automáticos.** Un mecanismo automático no deberá reducir los esfuerzos del frenado de las ruedas delanteras sobre cincuenta por ciento (50 %) de la fuerza normal de frenado mientras el dispositivo automático esta desconectado (independientemente de que el sistema de frenos antilock haya fallado en cualquier eje). El dispositivo no deberá ser operable por el conductor salvo cuando active el mecanismo de control que activa el sistema de freno. El dispositivo no podrá ser operable cuando la presión del frenado excede los 85 psig (para vehículos equipados para frenos de aire) o un ochenta y cinco por ciento (85%) para vehículos que no están equipados con frenos de aire.

(c) **Excepción.** El párrafo (a) de esta sección no es aplicable a:

(1) Un vehículo remolcado que haya sufrido un daño inhabilitador como se define en la sección 390.5;

(2) Un vehículo en una operación de carga y remolque se incluye en la excepción al requisito de tener frenos en todas las ruedas, conforme la sección 393.42 (b);

(3) Una plataforma convertible descargada con un peso de tres mil libras (3,000 lbs.) o menor;

(4) El eje movible de una plataforma convertible con tres ejes el cual es manejado por un co conductor;

(5) Plataformas convertibles cargando casas prefabricadas, remolques y plataformas especializadas utilizadas en el transporte de reactores, y vehículos de motor similares proveyendo que la velocidad a la cual la combinación de dichos vehículos son operados no excede de las veinte millas por hora (20 m.p.h.) y los frenos en la combinación de vehículos son capaces de detenerlos dentro de los cuarenta pies (40 ') de la velocidad en la cual el vehículo está siendo operado o veinte millas por hora (20 m.p.h.) lo que sea menor.

(6) **Ejes levantados.** Los frenos en ejes levantados no necesitan ser capaces de ser operados mientras el eje no esté en contacto con el piso. Sin embargo, los frenos de los ejes levantados deberán funcionar cada vez que dicho eje sea bajado y las llantas entren en contacto con la carretera.

Sección 393.49 - Una sola válvula para operar todos los frenos.

Todo vehículo de motor con fecha de construcción subsiguiente al 30 de junio de 1953, el cual esté equipado con servofrenos ("power brakes"), deberá tener sistemas de frenos de manera que al accionarse hagan funcionar todos los frenos de servicio del vehículo de motor o combinación de vehículos. Estos requisitos no deben ser interpretados para prohibir que vehículos de motor sean equipados con una válvula adicional para operar los frenos de un remolque o remolques o según provisto en la Sección 393.44. Esta sección no es aplicable a operaciones de carga y/o remolque, a menos que los frenos en dichas operaciones estén diseñados para ser operados por una sola válvula.

Sección 393.50 - Envases requeridos.

(a) **Envases para unidades que utilizan frenos activados por el aire y que fueron fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, y remolques que poseen unidades de freno activados por aire**

fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975. Ómnibuses, camiones y camiones remolques fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975 y remolques que posean sistema de frenado de aire y que fueron fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975 deberán cumplir con los requisitos de envases contenidos en el FMVSS No. 121, S5.1.2 en vigor al momento de su fabricación.

(b) **Envases para vehículos equipados con sistema de frenos de aire o de vacío, que no se les impuso requerir con el FMVSS No. 121 en la fecha de su fabricación.** Cada vehículo de motor utilizando freno de aire o al vacío deberá tener envase o un depósito que le permita al conductor aplicar el freno completo mientras el motor se encuentre apagado sin reducir la presión de aire o vacío por debajo de un setenta por ciento (70%) de aquel indicado por el marcador antes de que se hayan aplicado los frenos. Para efectos de esta sección, una activación completa del freno de servicio significa cuando el pedal de freno de servicio es llevado a su límite.

(c) **Salvaguardar el sistema de aire y de vacío.** Cada envase en un vehículo de motor deberá ser protegido de la pérdida de presión de aire o vacío debido a una falla o escape en el sistema que se encuentre entre el envase y la fuente de la presión del aire o el vacío verificando válvulas o dispositivos equivalentes cuyo funcionamiento adecuado puede ser verificado sin desconectar ninguna línea de aire o vacío.

(d) **Válvulas de drenaje para vehículos con sistemas de freno de aire.** Cada envase deberá tener una válvula de drenaje de condensación que sea manualmente operada. Las válvulas de drenaje de condensación podrán ser utilizadas proveyendo que (1) puedan ser operadas manualmente, o (2) se conserve alguna manera manual de drenar dicho envase.

Sección 393.51 - Dispositivos de advertencia y medidores.

(a) **Regla General.** Todo ómnibus, camión y camión remolque excepto como se dispone en el inciso (f), deberá estar equipado con una señal que advierta al conductor cuando ocurre una falla en el sistema de frenado del vehículo. La señal deberá cumplir con los requisitos dispuestos en las secciones (b), (c), (d) o (e) de esta sección.

(b) **Frenos hidráulicos**. Vehículos fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1975, deberá cumplir con los requisitos aplicables a la luz indicadora del sistema de freno dispuestos en el FMVSS No. 571.105 (S5.3) en vigor al momento de su fabricación. Los vehículos fabricados en o luego del 1ro de julio de 1973 pero antes del 1ro de septiembre de 1975 o aquellos que no le aplicara el FMVSS No. 571.105 al momento de su fabricación deberá tener una señal de advertencia que opere antes o al aplicar los frenos en el caso en que ocurra una falla total o parcial del sistema hidráulico. La señal de advertencia deberá ser de una de dos maneras, audible o visible al conductor (dentro de un campo de visión horizontal). La señal deberá ser contínua. (**Nota:** El documento FMVSS No. 105 aplicaba a camiones y ómnibuses del 1ro de septiembre de 1975 al 12 de octubre de 1976, y del 1ro de septiembre de 1983 al presente. El documento FMVSS No. 105 no aplicaba a camiones y ómnibuses que fueron fabricados entre el 12 de octubre de 1976 y el 1ro de septiembre de 1983. Los acarreadores tienen la opción de equipar los vehículos para cumplir con los requisitos de las luces de advertencia contenidos en el FMVSS No. 105, o los requisitos de luces de advertencia especificados en esta sección para los vehículos que no se les aplicaba el FMVSS No. 105 en el momento de su fabricación.)

(c) **Frenos de aire.** Un vehículo de motor comercial (independientemente de la fecha de su manufactura) que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido o un vehículo de motor comercial remolcando a un vehículo que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido deberá estar equipado con un mecanismo de advertencia de presión y una señal. Los camiones y camiones remolques y ómnibuses fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, como mínimo deberán tener un mecanismo de advertencia y una señal que cumplan con los requisitos del FMVSS No. 121 (S5.1.4 para el mecanismo de advertencia y S5.1.5 para la señal) en vigor en el momento de la fabricación del vehículo. Aquellas unidades que no se les fuese aplicable el

FMVSS No. 121 en el momento de su fabricación, dicho vehículo deberá contar con :

(1) Un mecanismo de advertencia de baja presión, visible a una persona sentada en una posición normal para conducir, que indique la presión de aire (en unidades [kPa] o libras por pulgada cuadrada [psi – por sus siglas en inglés]) disponible para frenar; y

(2) Una señal audible o visible a una persona en una posición de conducir normal y que provee una alarma continua al conductor cuando la presión de aire en el envase se encuentre a cincuenta y cinco libras por pulgada cuadrada (55 psi) o menor, o la mitad de la presión del compresor del gobernador, lo que sea menor.

(d) **Freno de vacío.** Un vehículo de motor comercial (independientemente de la fecha en que fue manufacturado) equipado con frenos de servicio activados por vacío o un vehículo remolcando a un vehículo que posea frenos de servicio activado por vacío debe estar equipado con:

(1) Un mecanismo que provea advertencia continua, visible y/o audible al conductor siempre que el vacío en la reserva de abastecimiento del vehículo sea menor de ocho (8) pulgadas de mercurio; y

(2) Un medidor de vacío que le indique al conductor el vacío disponible en pulgadas de mercurio para frenar.

(e) **Frenos hidráulicos aplicados o asistidos por aire o vacío**. Cada vehículo equipado con un sistema de frenos en el cual los frenos de servicio activados hidráulicamente son aplicados o asistidos por aire comprimido o vacío, y a los cuales no le requirieron cumplir con el FMVSS No. 105 en la fecha de su fabricación, deberá estar equipado con una señal de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de esta sección en lo que se refiere a la porción del sistema que es hidráulica; con un mecanismo de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (c) de esta sección en lo que se refiere a la porción de asistencia del vacío o aplicación. Este párrafo

no deberá interpretarse como que se requerirá mecanismos de advertencia de aire o de vacío, solo señales de aviso.

(f) **Excepciones.** Los requisitos enumerados en los incisos (c), (d) y (e) de esta sección no aplican a vehículos de motor comercial que transportan propiedad, poseen menos de tres (3) ejes y (1) fueron fabricados antes del 1ro de julio de 1973 , y (2) su GVWR es menor de las diez mil una libras (10,001 lbs.).

Sección 393.52 - Funcionamiento de frenos.

(a) Al aplicar los frenos de servicio, todo vehículo de motor o combinación de vehículos de motor deberá, bajo cualquier condición de carga en la cual se encuentre en una vía pública, ser capaz de:

(1) Desarrollar una fuerza de frenado por lo menos igual al porcentaje de su peso bruto especificado en la tabla del párrafo (d) de esta sección;

(2) Disminuir la velocidad hasta detenerse desde 20 MPH a no menos de lo especificado en la tabla del párrafo (d) de esta sección; y

(3) Detenerse desde 20 MPH a una distancia medida desde el punto en el cual comienza el movimiento del pedal del freno de servicio comienza, que so sea mayor que la distancia especificada en la tabla del párrafo (d) de esta sección

(4) Desarrollando sólo la fuerza de frenado especificada en el inciso (a)(1) de esta sección y la distancia en que se detiene especificada en el inciso (a)(3) de esta sección, si la fuerza del frenado es medida por un aparato que comprueba el funcionamiento de la base del freno, y que cumple con requisitos de especificaciones funcionales de un aparato que comprueba el funcionamiento de la base del freno para vehículos de motor comerciales, donde la fuerza del frenado es la suma de la fuerza del frenado en cada llanta del vehículo o combinación de vehículos como un por ciento del vehículo bruto o combinación de peso.

(b) Con la aplicación del sistema de frenos de emergencia y con ningún otro sistema de freno aplicado, un vehículo de motor o combinación de vehículos de motor debe, bajo cualquier condición de carga en la cual se encuentre en la vía pública, ser capaz de detenerse desde 20 MPH en una distancia medida desde el punto en el cual comienza el movimiento del control del freno de emergencia que no sea mayor que la distancia especificada en el párrafo (d) de esta sección.

(c) El cumplimiento con los requisitos de los párrafos (a) y (b) de esta sección debe ser determinado bajo las siguientes condiciones:

(1) Cualquier prueba debe ser realizada con el vehículo sobre una superficie dura que esté sustancialmente nivelada, seca y libre de material suelto.

(2) El vehículo deberá estar en el centro de un carril de doce (12) pies de ancho cuando la prueba comience y no deberá desviarse de dicho carril durante la prueba.

(d) Tabla de funcionamiento de frenos:

TABLA DE FUNCIONAMIENTO DE FRENOS Y SUS NOTAS AL CALCE SECCION 393.52

TIPO DE VEHICULO	SISTEMA DE FRENOS DE SERVICIO			SISTEMA DE FRENOS DE EMERGENCIA
A. VEHICULO DE TRANSPORTE DE PASAJERO	Fuerza de frenado, con un porcentaje del peso bruto o combinación del vehículo.	Desaceleración de velocidad en pies por segundo.	Aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 MPH.	Aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 MPH.

1. Vehículo con capacidad de 10 asientos o menos, incluyendo al conductor y construido en chasis de vehículo de pasajeros.	65.2	21	20	54
2. Vehículo con capacidad de más de 10 asientos, incluyendo al conductor y construido en chasis de camión u ómnibus y que su GVMR sea de 10,000 lbs. o menos	52.8	17	25	66
3.Todos los demás vehículos de transporte de pasajeros	43.5	14	35	85
B. VEHICULO DE TRANSPORTE DE CARGA				
1. Una sola unidad con "GVWR" de manufactura mayor de 10,000 lbs o menos.	52.8	17	25	66
2. Una sola unidad con "GVWR" de manufactura de 10,000 lbs, excepto camiones remolcadores. Combinaciones de remolcador de dos ejes y remolques con un "GVWR" de 3,000 lbs o menos. Todas las combinaciones de 2 o menos vehículos en operaciones de carga y remolque.	53.5	14	35	85
3. Todos los demás vehículos de transporte de carga y combinaciones de vehículos de transporte de carga.	43.5	14	40	90

Notas:

(a) Existe una relación matemática definitiva entre las cifras de las columnas 2 y 3. Si la desaceleración indicada en la columna 3 se divide entre 32.2 pies por segundo, se obtiene los datos de la 2 (por ejemplo 21 dividido entre 32.2 es igual a 65.2 por ciento. La columnas 2 es incluida en estos cálculos, ya que algunos *dispositivo*s para probar frenos utilizan este factor.

(b) Las desaceleraciones que aparecen en la Columna 3 son una indicación de la efectividad de los frenos básicos y según se miden en la prueba practica de frenos, son las desaceleraciones máximas obtenidas en algún tiempo durante el frenado.

Estas desaceleraciones, como se miden en las pruebas de frenos no pueden ser usadas para computar los valores en la Columna 4, porque no es sostenida a la misma proporción durante el periodo completo de frenado. La desaceleración aumenta de carga a un máximo durante un periodo de accionamiento del sistema de frenos y una acumulación de la fuerza del freno. Así mismo, otros factores pueden causar que la desaceleración decrezca después de alcanzar un máximo. La distancia agregada que resulta debido a que la deceleración no es mantenida, no incluye en las cifras de la columna 4, pero no se indica en los aparatos usuales para verificar la desaceleración.

(c) Las distancias en la Columna 4 y la desaceleración en la Columna 3 no están directamente relacionadas. "La aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies" (Columna 4) es una medida definida de la efectividad general del sistema de frenado, siendo la distancia recorrida sobre el punto el cual el conductor empieza a mover los controles de frenado y el punto en el que vehículo se detiene. Incluye la distancia recorrida mientras que los frenos se accionan y la distancia recorrida en tanto que los frenos retardan el vehículo.

(d) La distancia recorrida durante el periodo de accionamiento del sistema de frenos, y la acumulación de la fuerza del frenado varia según el tipo de vehículo, siendo insignificante en muchos vehículos de pasajeros y mayor en combinaciones de vehículos comerciales. Esto explica la variación de 80 a 40 pies en los valores numéricos de la Columna 4 para los distintos tipos de vehículos.

(e) Los términos "GVWR" y "GVW" se refieran a la clasificación del peso bruto del vehículo usada por el manufacturero y al actual peso bruto del vehículo, respectivamente.

Sección 393.53 - Ajustadores automáticos de frenos e indicadores de ajuste de frenos.

(a) **Ajustadores automáticos de frenos (sistemas de freno hidráulico).** Todo vehículo de motor comercial manufacturado en o después del 20 de octubre de 1993, y equipado con un sistema hidráulico de freno, deberá cumplir con los requisitos para sistemas de freno automático "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 105 (49 CFR 571.105, S5.1) aplicable al vehículo a la fecha de su manufactura.

(b) **Ajustadores automáticos (sistemas de frenos de aire).** Todo vehículo de motor comercial manufacturado en o después del 20 de octubre de 1994, y equipado con sistema de frenos de aire deberá cumplir con los requisitos para sistemas de ajuste automático de frenos del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 121 (49 CFR 571.121, S5.1.8) aplicable al vehículo a la fecha de su manufactura.

(c) **Indicador de ajuste de freno (Sistemas de frenos de aire).** En todo vehículo, de motor manufacturado en o después del 20 de octubre de 1994, y equipado con un sistema de freno de aire que tenga un mecanismo de ajuste externo y un vástago de empuje expuesta, la condición de freno de servicio fuera de ajuste deberá ser desplegada por el indicador de ajuste de freno conforme a los requisitos del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 121" (49CFR 571.121, S5.1.8) aplicables al vehículo a la fecha de su manufactura.

Sección 393.55 – Sistema de frenos "Antilock" (Antilock Brake System)

(a) Sistemas de freno hidráulico. Cada camión y ómnibus fabricado en o después del 1 de marzo de 1999 (con excepción de camiones y ómnibuses dedicados a operaciones de carga y/o remolque), y equipado con un sistema de freno hidráulico, deberá estar equipado con un sistema de freno "antilock" que cumpla con los requerimientos de "Federal Motor Vehicle Safety Standards" (FMVSS) No. 105 (49 CFR 571.105 S5.5).

(b) Indicadores de falla en el Sistema de Frenos Antilock (ABS) para vehículos con frenado hidráulico. Cada vehículo de frenado hidráulico sujeto a los cumplir con el inciso (a) de esta sección deberá estar equipado con un indicador de falla del Sistema de Frenos Antilock que cumpla con los requisitos de FMVSS No. 105 (49 CFR 571.105, S5.3).

(c) Sistema de freno de aire.

(1) Cada camión remolque fabricado en o antes del 1 de marzo de 1997 (con excepción de camiones y ómnibuses dedicados a operaciones de carga y/o remolque), deberá estar equipado con un sistema de freno "antilock" que cumpla con lo dispuesto en FMVSS No. 121 (49 CFR 571.121, S5.1.1 (b)].

(2) Todo vehículo de motor comercial con freno de aire que no sea un camión remolcador, y fabricado en o después del 1 de marzo de 1998,

(excepto vehículos de motor comerciales dedicados a operaciones de carga y/o remolque), deberán estar equipados con un sistema de freno "antilock" que cumpla con los requerimientos de FMVSS No. 121 [49 CFR 571.121 S5 1.6.1(a) para camiones y ómnibuses S5.2.3 para semiremolques, plataformas convertibles y remolques completos.]

(d) Circuitos de mal funcionamiento de sistemas de frenos antilock, y señales para vehículos con frenos de aire.

(1) Cada camión remolque manufacturado en o después del 1 de marzo de 1997, y cada unidad simple de vehículo de frenos de aire fabricado en o después del 1 de marzo de 1998, estará sujeto a los requisitos del inciso (c) de esta sección, y deberá de estar equipado con un circuito eléctrico que sea capaz de señalar un mal funcionamiento que afecte la generación o transmisión de señales de respuesta o control al sistema de freno "antilock" del vehículo. [49 CFR 571.121, S5.1.6.2 (a)].

(2) Cada camión remolque fabricado en o después del 1 de marzo del 2001, y cada unidad de vehículo simple que esté equipada para remolcar otro vehículo con frenos de aire, sujeto a los requisitos del inciso (c) de esta sección, deberá estar equipado con un circuito eléctrico que sea capaz de transmitir una señal de falla en el sistema(s) de freno "antilock" en el (los) vehículo(s) remolcado(s), a la señal de falla del sistema de frenos "antilock" de la cabina del remolque, y deberá de tener un medio para conectar el circuito eléctrico al vehículo remolcado. El circuito de falla en el sistema de freno "antilock" y su señal deberán de cumplir con los requisitos de la FMVSS No. 121 [49 CFR 571.121, S5.1.6.2 (b)].

(3) Cada semiremolque, remolque de plataforma convertible, y remolque completo fabricado en o después del 1 de marzo del 2001, y sujeto a los requisitos del inciso (c) (2) de esta sección, deberá de estar equipada con un circuito eléctrico que sea capaz de señalar una falla en el sistema de frenos antilock del remolque, y deberá de tener el medio para conectarlo de su circuito de fallas en el sistemas de freno

antilock al vehículo remolcado. Además cada remolque construido en o después del 1 de marzo del 2001 y que esté sujeto a los requisitos del inciso (c) (2) de esta sección, y que está designado para remolcar otro vehículo equipado con sistema de frenos de aire deberá ser capaz de transmitir una señal del sistema de frenos "antilock" y deberá de tener los medios para conectar el circuito de fallas en el sistema de frenos "antilock" al vehículo remolcado. Además, cada remolque fabricado en o después del 1 de marzo del 2001, sujeto a los requisitos del inciso (c) (2) de esta sección, y que está designado para remolcar otro vehículo equipado con freno de aire deberá ser capaz de transmitir una señal de fallas en el sistema de frenos "antilock" del vehículo que remolca al vehículo del frente del remolque. El circuito de falla y señal del sistema de freno "antilock" deberá de cumplir con los requisitos de FMVSS No. 121 (49 CFR 571.121 S5.2.3.2).

(e) Luces exteriores indicadoras fallas en el sistema de frenos "antilock" de un remolque. Cada remolque (incluyendo un remolque de plataforma convertible) fabricado en o despúes del 1 de marzo del 2009, y sujeto a las disposiciones del inciso (c) (2) de esta sección, deberá de estar equipada con una luz indicadora de fallas en el sistema de freno "antilock" que cumpla con las disposiciones de FMVSS No. 121 (49 CFR 571.121, S5.2.3.3). (G3 FR 24465, May 4, 1998).

SUBPARTE D - CRISTALES Y CONSTRUCCIÓN DE VENTANAS

Sección 393.60 - Cristales en aperturas específicas.

(a) Tipos del cristal.

(a) Tipos del cristal. Los cristales utilizados en parabrisas, ventanas y puertas en un vehículo de motor fabricado en o después del 25 de diciembre de 1968, deberán por lo menos cumplir con los requisitos de "Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No. 205 (49 CFR 571.205, S6).

(b) Parabrisas requerido. Cada ómnibus, camión o camión remolque deberá estar equipado con un parabrisas. Cada parabrisas o porción de un parabrisas multi-parte deberá ser montado utilizando la periferia completa del material de cristal.

(c) Condición del parabrisas. Con la excepción de las condiciones que se mencionan en los incisos (c) (1), (c) (2), y (c) (3) de esta sección, cada parabrisas deberá de estar libre de decoloración o daño en el área que se extiende hacia arriba desde la parte superior del volante [excluyendo un borde de 51 mm (2 pulgadas) a la parte de arriba del parabrisas] y extendiendo desde un borde de 25 mm (1 pulgada) a cada lado del parabrisas o el panel del parabrisas. Excepciones :

(1) Colores o tintes que cumplan con los requisitos del inciso (d) de esta sección;

(2) Cualquier agrietadura que no esté intersecada con ninguna otra agrietadura;

(3) Cualquier área dañada que pueda ser cubierta con un disco de 19 mm (¾ pulgadas) de diámetro si no está a tres (3) pulgadas de cualquier otra área dañada.

(d) Colores o tintes en parabrisas y ventanas. Colores o tintes en los parabrisas y las ventanas a la izquierda o derecha inmediata del conductor es permitida si existe transparencia luminosa paralela a través del color o tintes del vidriado no menor del 70 por ciento de la luz a una frecuencia normal en las porciones del parabrisas o ventanas que están marcadas como que tienen una transparencia luminosa paralela de no menos de 70 por ciento. La restricción de transparencia no aplica a otras ventanas en el vehículo de motor comercial.

(e) Prohibición a obstrucciones en el campo de vista del conductor.

(1) Aparatos montados en la parte de arriba del parabrisas. Antenas, transmisores, y aparatos similares no deberán ser montados a más de 152 mm (6 pulgadas) bajo el borde superior del parabrisas. Estos aparatos deberán estar ubicados fuera del área del limpia parabrisas, y fuera del campo de vista del conductor a las líneas de la carretera y rótulos y señales de la carretera o autopista.

(2) Sellos y etiquetas montados en el parabrisas. Los sellos y etiquetas requeridos por las leyes Federales y Estatales pueden ser montadas a la parte inferior o los lados del parabrisas, disponiendo que dichos sellos o etiquetas no pueden extenderse más de 115 mm (4 ½) de la parte inferior del parabrisas y estén ubicados fuera del área del limpia parabrisas y fuera del campo de vista del conductor hacia las líneas de la carretera y rótulos y señales de la carretera o autopista.

Sección 393.61 - Construcción de ventanas.

Todo camión y camión remolcador excepto camiones blindados, deberán tener, al menos una ventana en cada lado del compartimiento del conductor. Cada ventana deberá tener como mínimo una abertura que contenga 200 pulgadas cuadradas formadas por un rectángulo de 13 pulgadas por 17 ¾ pulgadas con arcos en las esquinas con radio máximo de 6 pulgadas. El eje mayor del elipse y el eje largo del rectángulo no deben hacer un ángulo de más de 45 grados con la superficie en la cual el vehículo esté detenido; sin embargo, si la cabina es diseñada con puertas plegadizas o puertas con huecos abiertos donde las puertas o ventanas son por lo general localizadas, entonces ninguna ventana debe ser requerida en tales lugares.

Sección 393.62 - Salidas de emergencias de ómnibuses.

Ómnibuses fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1994. Todo ómnibus con un GVWR de diez mil libras (10,000 lbs.) o menos deberá cumplir con los requisitos de salidas de emergencia encontrados en el FMVSS No. 217 (S5.2.2.3) en vigor en la fecha de su fabricación. Cada ómnibus con un

GVWR mayor a las diez mil libras (10,000 lbs.) deberán tener salidas de emergencia que cumplan con los requisitos aplicables al FMVSS No. 217 (S5.2.2 o S5.2.3) en vigor al momento de su fabricación.

(a) **Ómnibuses fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1973 pero antes del 1ro de septiembre de 1994.**

(1) Todo ómnibus (incluyendo a ómnibuses escolares utilizadas en el comercio interestatal para operaciones no escolares) con un GVWR mayor de las diez mil libras (10,000 lbs.) deberán cumplir con los requisitos del FMVSS No. 217, S5.2.2 en vigor al momento de su fabricación.

(2) Todo ómnibus (incluyendo a ómnibuses escolares utilizadas en el comercio interestatal para operaciones no escolares) con un GVWR de diez mil libras (10,000 lbs.) o menor deberán cumplir con los requisitos del FMVSS No. 217, S5.2.2.3 en vigor en la fecha de su fabricación.

(b) **Ómnibuses fabricados antes del 1ro de septiembre de 1973.** Para cada espacio provisto para el asiento de un pasajero, incluyendo al conductor, deberá de haber por lo menos sesenta y siete pulgadas cuadradas (67 in.²) de crista si este no forma parte de una ventana del tipo que se empuja hacia fuera; o por lo menos sesenta y siete pulgadas cuadradas (67 in.²) de espacio libre al abrirse una ventana del tipo que se empuja hacia fuera. Ningún área debe ser incluida en esta área mínima prescrita, a menos que ésta provea una abertura despejada suficiente para que el elipse que tenga un eje mayor de 18 pulgadas y un eje menor de 13 pulgadas o una abertura de 200 pulgadas cuadradas formando un rectángulo de 13 x 17 ¾ pulgadas con seis pulgadas de radio máximo en los arcos de las esquinas. El eje mayor del elipse y el eje largo del rectángulo debe marcar un ángulo no mayor de 45 grados con la superficie en la cual el vehículo se encuentre detenido. El área debe ser medida ya sea mediante remoción de los cristales, si no son de tipo de empuje hacia afuera o por la remoción de la parte movible de la ventana si no son del tipo de empuje hacia afuera, y deben ser con cristales de seguridad laminados o que cumplan con el párrafo (d) de esta sección. A cada lado del ómnibus se

tendrá por lo menos un cuarenta por ciento (40%) del espacio de salida de emergencia requerido por esta sección.

(c) **Cristal laminado de seguridad / requisitos para ventanas de empuje hacia fuera en ómnibuses fabricados antes del 1ro de septiembre de 1973.** El espacio de salida de emergencia utilizado para cumplir con los requisitos del inciso (c) de esta sección, deberá tener cristal de seguridad laminado o ventanas que empujen hacia fuera diseñadas y conservadas para proveer una salida independiente y sin obstáculos.

(1) **Cristales de seguridad**. Cristal laminado de seguridad deberá cumplir con "Test No. 25, Egress, of American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operation on Land Highways-Safety Standards ANSI/SAE z26.1/96", August 1997. (Ver la sección 393.7 (b) para información sobre incorporación por referencia y disponibilidad de este documento.)

(2) **Ventanas que abren hacia fuera.** Cada ventana que empuje hacia fuera deberá ser abierta utilizando no más de dos (2) mecanismos y permitiendo que pueda operada de forma manual por uno de los ocupantes.

(d) **Identificación de salidas de emergencia.** Cada ómnibus y ómnibus escolar utilizado en el comercia interestatal para fines no escolares y fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1973, deberán cumplir con los requisitos aplicables referentes a identificación de salidas de emergencia indicados en el FMVSS No. 217, S5.5, en vigor al momento de la fabricación del ómnibus. Las salidas de emergencia y puertas de todos los ómnibuses (incluyendo ómnibuses escolares utilizados en el comercio interestatal para fines no escolares) deberán estar identificadas como "SALIDA DE EMERGENCIA" o en inglés "E MERGENCY EXIT" ó "PUERTA DE EMERGENCIA" o en inglés "EMERGENCY DOOR" seguidos por instrucciones claras de cómo abrir las salidas de emergencia dentro de unas seis pulgadas (6 in.) del mecanismo de abrirla.

(e) **Excepción para la transportación de prisioneros.** Los requisitos de esta sección no aplican a ómnibuses dedicados exclusivamente en la transportación de prisioneros.

Sección 393.63 - Reservado

SUBPARTE E - SISTEMAS DE COMBUSTIBLE

Sección 393.65 - Todos los sistemas de combustible.

(a) **Aplicación de las reglas en esta sección.** Las reglas en esta sección aplican a los sistemas que contienen y suplen combustible para la operación de vehículos de motor o la operación de equipo auxiliar instalado en o usado en conexión con el vehículo de motor.

(b) **Localización** - Todo sistema de combustible deberá estar localizado en forma tal que:

(1) Ninguna parte del sistema se extenderá más allá de la parte más ancha del vehículo;

(2) Ninguna parte del tanque de combustible estará al frente del eje delantero de la unidad de fuerza;

(3) Los derrames verticales de combustible de un tanque mientras se esté llenando no podrán entrar en contacto con ninguna parte del sistema de escape o sistema eléctrico del vehículo, excepto el ensamblaje del mecanismo indicador del nivel de combustible;

(4) La tubería de llenado estará localizada fuera del compartimiento de pasajeros y de su compartimiento de carga;

(5) Una línea de combustible no podrá extenderse entre el remolcador y el vehículo remolcado mientras esa combinación de vehículos estén en movimiento; y

(6) Ninguna parte del sistema de combustible de un ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1973, estará localizada dentro o sobre el compartimiento de pasajeros.

(c) **Instalación del tanque de combustible.** Todo tanque de combustible deberá estar fijado firme y apropiadamente al vehículo de motor.

(d) **Prohibición -** alimentación por gravedad o sifón. El sistema de combustible no deberá suplir combustible por gravedad o alimentación de sifón directamente al carburador o inyector.

(e) **Localización de la válvula de selección de control.** Si el sistema de combustible incluye una válvula de selección de control que es operada por el conductor para regular el flujo de combustible de dos o más tanques de combustible, la válvula deberá estar instalada en forma tal que:

(1) El conductor pueda operarla mientras vigila la ruta de rodaje y sin abandonar su posición para manejar; o

(2) El conductor tenga que detener el vehículo y abandonar el asiento para poder operar la válvula.

(f) **Líneas de combustible.** Una línea de combustible no debe extenderse más de dos (2) pulgadas debajo del tanque de combustible o sumidero a menos que esté debidamente protegida por una envoltura o cubierta. Las líneas de cruce, retorno y retiro de combustible diesel que se extienden debajo del fondo del tanque de combustible o sumidero, deberán estar protegidas contra daño por impactos. Cada línea de combustible deberá:

(1) Ser lo suficientemente larga y flexible para acomodarse a movimientos normales de las partes a las cuales estén pegadas sin causar daños; y

(2) Estar libre de rozadura, retorcimiento y cualquier otra causa de daños mecánicos.

(g) **Válvula de prevención de flujo en exceso.** Cuando se usan dispositivos de presión para impulzar el combustible desde un tanque, un dispositivo para prevenir el flujo de combustible del tanque deberá ser instalado en el sistema de combustible, si la línea de alimentación está rota.

Sección 393.67 - Tanques de combustible líquido.

(a) **Aplicación de las disposiciones de esta sección.** Las disposiciones en esta sección aplican a tanques que contengan o suplan combustible para la operación de vehiculos de motor comercial o para la operación de equipo auxiliar instalado en o utilizado en conexión con vehículos de motor comercial.

(1) Un tanque de combustible liquido manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1973, y un tanque de gasolina instalado en el lateral deberán cumplir con todas las reglas de esta sección.

(2) Un tanque de combustible diesel manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973 e instalado en un ómnibus deberá cumplir con las reglas del párrafo (c) (7) (iii) y (d) (2) de esta sección.

(3) Un tanque de combustible diesel manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973, e instalado en un vehículo que no sea un ómnibus, deberá cumplir con las reglas del párrafo (c) (7) (iii) de esta sección.

(4) Un tanque de gasolina, que no sea un tanque lateral de gasolina manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973, e instalado en un ómnibus, deberá cumplir con las reglas de los párrafos (c) (1 al 10) y (d) (2) de esta sección.

(5) Un tanque de gasolina, que no sea un tanque lateral de gasolina manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973, e instalado en un vehículo, que no sea un ómnibus, deberá cumplir con las reglas del párrafo (c) (1 al 10), inclusive, de esta sección.

(6) **Acarreadores privados de pasajeros.** Acarreadores dedicados a la transportación privada de pasajeros pueden continuar operando un vehículo de motor comercial que no estaba sujeto a cumplir con las disposiciones de esta sección al momento de su manufactura, disponiéndose que el tanque de combustible de dicho vehículo se mantenga conforme a las normas del manufacturero original.

(b) **Definiciones.** Según utilizadas en esta sección:

(1) El término "tanque de combustible líquido" significa un tanque diseñado para contener un combustible que es líquido en temperaturas y presiones atmosféricas normales.

(2) Un "tanque lateral de combustible" es un tanque de combustible que:

(i) Si instalado en un camión remolcador se extiende fuera del bastidor del camión y fuera del plano visual del contorno de la cabina, o

(ii) Si instalado en un camión se extiende fuera de la línea paralela a la línea central longitudinal del camión y tangente con el lado exterior de una llanta delantera en una posición recta. Para determinar cuando un tanque de combustible en un camión o camión remolcador es un tanque lateral, no se considera como parte del tanque la tubería de llenado.

(c) **Construcción de tanques de combustible líquido.**

(1) **Uniones.** Las uniones en el cuerpo de un tanque de combustible deben ser selladas por soldadura eléctrica de arco, de gas, soldura de plata, de costura dura o por puntos o por técnicas que provean resistencia al calor

y seguridad mecánica de por lo menos igual a esos específicamente nombrados. Las uniones no deben ser selladas por soldadura con una base de plomo o una soldadura blanda.

(2) **Conectores.** El cuerpo del tanque deberá tener rebordes o pestañas apropiados para la instalación de todos los conectores.

(3) **Roscas.** Las roscas de todos los conectores deben ser de "Dryseal American Standard Taper Pipe Thread or Dryseal SAE Short Taper Pipe Thread" especificada en el "Society of Automotive Engineers Standard J 476", según contenido en la edición de 1971 del "SAE Handbook", excepto que las roscas rectas pueden ser usadas en conectores con rebordes integrales y que usen juntas para el sellado. Por lo menos cuatro (4) roscas completas deberán estar unidas a cada conector.

(4) **Drenaje y conectores inferiores.**

(i) Los drenajes u otros conectores inferiores no deberán extenderse más de ¾ de pulgada por debajo de la parte más baja del tanque de combustible o sumidero.

(ii) Los drenajes u otros conectores inferiores deberán estar protegidos contra daños por impacto.

(iii) Si el tanque de combustible tiene drenaje, sus conectores deberán permitir el drenaje completo del tanque.

(iv) Los drenajes u otros conectores inferiores deberán estar instalados en un reborde o pestaña diseñada para acomodarlos.

(5) Conectores de retirada de combustible. Excepto para un tanque de combustible diesel, los conectores por los cuales el combustible es retirado del tanque, deberán estar localizados sobre el nivel normal del combustible del tanque cuando esté lleno.

(6) Reservada.

(7) **Tubería de llenado.**

(i) Toda tubería de llenado debe ser diseñada y construída para minimizar los riesgos de derrame de combustible durante la operación de llenado y cuando el vehículo esté involucrado en cualquier accidente.

(ii) La tubería de llenado y el ventilador del tanque de combustible que tenga capacidad de más de 25 galones debe permitir su llenado a un promedio de por lo menos 20 galones por minuto sin derramarse.

(iii) Para vehículos que utilizan gasolina o methanol como combustible y que tienen un GVWR de ocho mil quinientas libras o menos (8,500 lbs.), el vehículo deberá permitir llenar el tanque a la velocidad según dispuesta por la EPA en el 40 CFR 80.22.

(iv) Para vehículos que utilizan gasolina o methanol como combustible y cuyo peso es de catorce mil libras (14,000 lbs.) o menos el vehículo deberá cumplir con la reglamentación aplicable del EPA 40 CFR parte 86 que se refiere al "Fuel spitback prevention and onboard refueling vapor recovery"

(v) Toda tubería de llenado deberá estar equipada con una tapa que pueda ser fijada seguramente sobre su abertura. La tapa de rosca o una junta tipo bayoneta son métodos que cumplen con los requisitos de este inciso.

(8) **Sistema de ventilación de seguridad.** Un tanque de combustible líquido con capacidad de más de 25 galones deberá tener un sistema de ventilación para que en caso de estar sujeto a fuego, pueda evitar las presiones internas, evitando rupturas del cuerpo del tanque, costuras o aberturas inferiores, (si alguna).

(9) **Resistencia de la presión.** El cuerpo y los conectores de un tanque de combustible líquido con capacidad de más de 25 galones deberán soportar una presión hidrostática interna igual al 150 por ciento de la presión interna máxima alcanzada en el tanque durante las pruebas de los sitemas

de ventilación de seguridad especificadas en el párrafo (d) (1) de esta sección.

(10) **Respiradero.** Todo tanque de combustible deberá estar equipado con un respiradero a prueba de filtración (como la de un "ball check"). El respiradero puede estar combinado con la tapa de la tubería de llenado o el ventilador de seguridad, o puede ser una unidad separada instalada en el tanque de combustible.

(11) **Marcado.** Si el cuerpo del tanque instalado en el vehículo está completamente visible, el mismo deberá ser marcado con su capacidad líquida. También deberá ser marcado visiblemente con una advertencia contra el llenado de más de 95 por ciento de su capacidad líquida.

(12) **Restricciones del sobrellenado.** Un tanque de combustible líquido manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1973, deberá estar diseñado y construído de tal manera que:

(i) En una operación normal de llenado, el tanque no pueda ser llenado, con una cantidad de combustible que exceda 95 por ciento de la capacidad líquida del tanque; y

(ii) Cuando el tanque esté lleno, la expansión normal del combustible no cause derrames de combustible.

(d) **Pruebas de tanque de combustible líquido.** Todo tanque de combustible deberá aprobar las pruebas especificadas en los párrafos (d) (1) y (2) de esta sección.[1]

(1) **Pruebas del sistema de ventilación de seguridad.**

[1] Las pruebas especificadas son una medida de desempeño solamente. Los manufactureros y acarreadores pueden utilizar cualquier procedimiento alterno, el cual asegure que su equipo cumple con el criterio de desempeño requerido.

(i) **Procedimiento.** Llene el tanque tres cuartas partes con combustible, selle las salidas de alimentación de combustible e invierta el tanque. Cuando la temperatura del combustible esté entre 50 y 80 grados Fahrenheit, aplique una llama que rodee al tanque de tal manera que la temperatura del combustible se eleve a razón de no menos de 6 grados F. y no más de 8 grados F. por minuto.

(ii) **Desempeño requerido.** El sistema de ventilación de seguridad requerido por el párrafo (c) (8) de esta sección tiene que activarse antes de que la presión interna en el tanque exceda 50 lbs. por pulgada cuadrada, el indicador y la presión interna en lo sucesivo no deberá exceder la presión a la cual el sistema fue activado por más de cinco libras por pulgada cuadrada, sin importar cualquier aumento de la temperatura del combustible.

(2) **Pruebas de filtración o escape.**

(i) **Procedimiento.** Llene el tanque a capacidad con combustible que tenga una temperatura entre 50 y 80 grados F. Con la tapa de la tubería de llenado instalada voltee el tanque a un ángulo de 150 grados en cualquier dirección sobre cualquier eje de su posición normal.

(ii) **Desempeño requerido.** Ni el tanque ni ningún conector deberán filtrar más del total de una onza por peso de combustible por minuto en cualquier posición en que se ponga el tanque durante la prueba.

(e) **Pruebas de tanque lateral de combustible líquido.** Todo tanque lateral de combustible líquido deberá aprobar la prueba especificada en el párrafo (e) (1) y (2) de esta sección y las pruebas especificadas en los párrafos (d) (1) y (2) de esta sección.[1]

[1] Las pruebas especificadas son una medida de desempeño solamente. Los manufactureros y acarreadores pueden utilizar cualquier procedimiento alterno, el cual asegure que su equipo cumple con el criterio de desempeño requerido.

(1) **Prueba de caída.**

(i) Procedimiento. Llene el tanque con una cantidad de agua teniendo un peso igual al peso máximo de carga de combustible del tanque y deje caer de una altura de 30 pies sobre una superficie firme de tal manera que caiga sobre una de sus esquinas.

(ii) Desempeño requerido. Ni el tanque, ni ninguna conexión podrá filtrar más del total de una onza por peso de agua por minuto.

(2) **Prueba de la tubería del llenado.**

(i) Procedimiento. Llene el tanque con una cantidad de agua teniendo un peso máximo de carga de combustible en el tanque y deje caer de una altura de 10 pies sobre una superficie firme de tal manera que caiga sobre su tubería de llenado.

(ii) Desempeño Requerido. Ni el tanque, ni ninguna conexión debe filtrar más del total de una onza por peso de agua por minuto.

(f) **Certificación y marcado.** Todo tanque de combustible líquido deberá estar marcado de manera legible y permanente por el manufacturero con la siguiente información mínima:

(1) Mes y año de manufactura,

(2) El nombre del manufacturero en tanques manufacturados en o después del 1ero. de julio de 1989, y medios para identificar el taller en el cual el tanque fue manufacturado, y

(3) Un certificado de que el tanque cumple con las disposiciones de esta sección aplicables a tanques. El certificado deberá ser en la forma dispuesta en cualquiera de las dos alternativas siguientes:

(i) Si el tanque cumple con todas las reglas en esta sección pertenecientes a tanques laterales de combustible: "Meets all FMCSA requirements for sidemounted fuel tanks".

(ii) Si el tanque cumple con todas las reglas en esta sección pertenecientes a tanques los cuales no son tanques laterales de combustibles: "Meets all FMCSA requirements for non sidemounted fuel tanks".

(iii) La forma del certificado especificado en el párrafo (f) (3) (i) o (ii) de esta sección, puede ser usado en tanques de combustible líquido manufacturados antes del 11 de julio de 1973, pero no es mandatorio para un tanque de combustible líquido manufacturado antes del 7 de marzo de 1989. La forma de certificación de manufactura en o antes del 7 de marzo de 1989, debe cumplir con los requisitos a la fecha de su manufactura.

(4) **Excepción.** Los vehículos mencionados a continucación que fueron previamente exentos no se les requerirá llevar consigo la certificación y marcas enumeradas en las seccicones (f) (1) al (3) de esta sección:

(i) Vehículos marca Ford con un GVWR de mas de diez mil libras (10,000 lbs) e indicadas a continuación: Los que tengan números de identificación de vehículos (mejor conocidos por sus siglas en inglés VIN) que en la cuarta posición tengan una A, K, L, M, N, W, ó X.

(ii) Vagones de Carga marca GM G (Chevrolet Express y GMC Savanna) y camiones C/K de tamaño normal (Chevrolet Silverado y GMC Sierra) con un GVWR mayor de diez mil libras (10,000 lbs.) identificados de la siguiente manera: El VIN contenga una "J" ó una "K" en la cuarta posición. Además la séptima posición del VIN en la Camioneta G contendrá un número "1".

Sección 393.68 - Tanques de Gas Natural Comprimido.

(a) **Aplicabilidad.** Las reglas en esta sección aplican a tanques de gas natural comprimido (mejor conocido por sus siglas en inglés "CNG") utilizados para suplir combustible para la operación de vehículos de motor comercial o para la operación de equipo auxiliar instalado en o utilizado en conexión con vehículos de motor comercial.

(b) **Tanques de CNG fabricados en o luego del 26 de marzo de 1995.** Cualquier vehículo de motor fabricado en o luego del 26 de marzo de 2006, y equipado con un tanque de combustible operado por CNG, deberá satisfacer los requisitos establecidos en el FMVSS No. 304 (49 CFR 571.304) en vigor al momento de la fabricación del vehículo.

(c) **Rotulación.** Todo contenedor de combustible CNG deberá estar rotulado de manera permanente conforme los requsitos establecidos en el FMVSS No. 304, S7.4.

Sección 393.69 - Sistema de combustible de gas licuado de petróleo.

(a) Un sistema de combustible que use gas licuado de petróleo como combustible para la operación de un vehículo de motor o para la operación de equipo auxiliar instalado en, o usado en conexión con el vehículo de motor deberá cumplir con los "Standards for the Storage and Handling of Liquified Petroleum Gas" publicado por la " National Fire Protection Association", como sigue:

(1) Un sistema de combustible instalado antes del 31 de diciembre de 1962, deberá cumplir con las Normas de la edición de 1951.

(2) Un sistema de combustible instalado en o después del 31 de diciembre de 1962 y antes del 1ero. de enero de 1973, deberá cumplir con la División IV de las Normas de la edición de junio de 1959.

(3) Un sistema de combustible instalado en o después del 1ero. de enero de 1973 y que provea combustible para impulsar un vehículo de motor deberá cumplir con la División IV de las Normas de la edición de 1969.

(4) Un sistema de combustible instalado en o después del 1ero. de enero de 1973 que provea combustible para la operación de equipo auxiliar, deberá cumplir con la División VII de las Normas de la edición de 1969.

(b) Cuando las reglas en esta sección requieran a un sistema de combustible el cumplimiento con edición específica de las Normas, el sistema de combustible puede cumplir con las disposiciones aplicables de una edición más reciente de las normas especificadas en esa sección.

(c) El tanque de un sistema de combustible deberá estar marcado para indicar que el sistema cumple con las Normas.

SUBPARTE F - DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO Y MÉTODOS DE REMOLQUE

Sección 393.70 - Dispositivos de acoplamiento y métodos de remolque, excepto para operación de carga y/o remolque.

(a) **Trayectoria.** Cuando dos o más vehículos son operados en combinación, los mecanismos de acoplamiento conectando los vehículos deben ser diseñados, construídos e instalados, en los vehículos deben ser diseñados y construídos de tal manera que cuando la combinación sea operada en línea recta en una superficie pavimentada y nivelada, la trayectoria del vehículo remolcado no se desvíe más de 3 pulgadas a cada lado de la trayectoria del vehículo remolcador.

(b) **Ensamblaje de la quinta rueda.**

(1) **Montaje.**

(i) **Mitad inferior.** La mitad inferior de la quinta rueda montada en un camión remolcador o plataforma convertible ("dolly") debe estar asegurada al bastidor del vehículo con sujetadores adecuadamente diseñados, platos de montura o angulares y adecuadamente ajustados con tornillos de calidad y tamaño adecuado o mecanismos que provean seguridad equivalente. La instalación no debe causar ruptura, combadura o deformación del bastidor. La instalación debe incluir un mecanismo para efectivamente prevenir que la mitad inferior de la quinta rueda se desvíe del bastidor a la cual está unido.

(ii) **Mitad superior.** La mitad superior de la quinta rueda debe estar fijada al vehículo de motor con por lo menos la misma seguridad requerida para la instalación de la mitad inferior en un camión remolcador o plataforma convertible ("dolly").

(2) **Cierre.** Cada montaje de la quinta rueda deberá tener un mecanismo de cierre. El mecanismo de cierre y cualquier adaptador usado conjuntamente con él, deberán evitar la separación de la mitad superior e inferior del ensamblaje de la quinta rueda, a menos que pueda ser activado manualmente para soltarlo. El liberador puede estar localizado de tal manera que el conductor lo pueda manejar desde la cabina. Si el vehículo de motor tiene una quinta rueda diseñada y construída para ser fácilmente separable, el mecanismo de cierre de la quinta rueda debe aplicarse automáticamente en el acoplamiento.

(3) **Ubicación.** La mitad inferior de la quinta rueda deberá estar ubicada de tal manera que, independientemente a: la condición de la carga, la relación entre el perno maestro y el eje (s) trasero (s), o que los ejes del remolcador puedan adecuadamente distribuir el peso bruto de ambos vehículos, en los ejes del remolcador y el vehículo remolcado no interfiera indebidamente con el mecanismo de dirección, frenado y otras maniobras del vehículo remolcador, y

que no contribuya a una operación insegura de los vehículos involucrados en la combinación. La mitad superior de una quinta rueda debe ser ubicada de tal manera que el peso de los vehículos sea adecuadamente distribuido sobre sus ejes y que la combinación de vehículos pueda ser operada de manera segura durante la operación normal.

(c) **Remolque de un remolque completo.** Un remolque completo deberá estar equipado con una barra de remolque y mecanismo de enganche de la barra de remolque al remolcador y vehículos remolcados. La barra de remolque y los mecanismos de enganche deberán ser:

(1) Estructuralmente adecuados para el peso que va a tirar;

(2) Instalados de forma segura y adecuada;

(3) Provisto de una adecuada articulación o movimiento en las conexiones sin juego excesivo en la colocación; y

(4) Provisto de un mecanismo de cierre que evite una separación accidental del remolcador y los vehículos remolcados. La instalación del mecanismo de enganche (gancho pasador o mecanismo equivalente) en el vehículo remolque conllevará que se refuerce el bastidor de manera que sea lo suficientemente fuerte y rígido que evite deformaciones indebidas.

(d) **Mecanismo de seguridad en caso de desconexión o falla en la barra de remolque.** Todo remolque completo y toda plataforma convertible usada para convertir un semiremolque en un remolque completo, deberá estar acoplado al bastidor o a una extensión del bastidor del remolque con uno o más mecanismos de seguridad para evitar el desprendimiento del vehículo remolcado en la eventualidad de que falle la barra de remolque o se desconecte. Los mecanismos de seguridad deben satisfacer los siguientes requisitos:

(1) El mecanismo de seguridad no debe ser fijado al gancho-pasador o a cualquier otro mecanismo en el vehículo remolcador al cual la barra de remolque está unida. Sin embargo, si el gancho-pasador u otros mecanismos fueron manufacturados antes del 1ero. de julio de 1973, el mecanismo de seguridad puede ser unido al vehículo remolcador en un lugar del forjado o fundido del gancho-pasador, si dicho lugar es independiente al gancho-pasador.

(2) El mecanismo de seguridad no debe tener más juego que el necesario para permitir que los vehículos puedan virar adecuadamente.

(3) El mecanismo de seguridad y los mecanismos de conexión a los vehículos deben tener una fuerza máxima no menor que el peso bruto del vehículo o vehículos remolcandose.

(4) El mecanismo de seguridad debe estar conectado al remolcador, a los vehículos remolcados y a la barra de remolque de forma tal que evite la caída de la barra de remolque en la eventualidad de que falle o se desconecte.

(5) Excepto según provisto en el párrafo (d) (6) de esta sección, si el mecanismo de seguridad consiste de cadenas o cables de seguridad, el vehículo remolcador debe estar equipado ya sea con dos cadenas o cables de seguridad o con freno de brida de una sola cadena o cable fijado al bastidor o al eje en dos puntos tan separados como la configuración del bastidor o ejes lo permitan. Las cadenas o cables de seguridad deben ser ya sea de dos piezas separadas, cada una equipada con un gancho u otro mecanismo para fijarse al vehículo remolcado, o de una sola pieza atravezada a lo largo de cada lado de la barra de remolque desde los dos puntos de enganche en el vehículo remolcado y arreglado en el freno de brida con un solo medio de unión para ser conectado al vehículo remolcador. Cuando se usa un solo pedazo de cable, un guardacabado y abrazaderas de cable de base gemela deberán ser

usados para formar el ojo de freno de brida delantero. El gancho u otros mecanismos de unión al vehículo remolcador, deberán ser fijados en forma segura a las cadenas o cables en una posición fija.

(6) Si el vehículo remolcado es una plataforma convertible con una espiga sólida y sin una barra de remolque de gozne u otro eslabón giratorio entre la montura de la quinta rueda y el punto de unión del ojo de la espiga u otro mecanismo de enganche:

(i) Cadena o cables de seguridad, cuando son usados como mecanismos de seguridad en dicho vehículo, pueden consistir de dos o más cadenas o cables, o solamente una cadena o un cable;

(ii) Un mecanismo de seguridad incluyendo una cadena o cable usado, solo como mecanismo de seguridad, debe estar alineado con la línea de centro de la espiga del remolque; y

(iii) El mecanismo puede estar fijado a la plataforma convertible en cualquier punto trasero del punto de unión del ojo de la espiga u otro mecanismo de enganche.

(7) Mecanismos de seguridad que no sean cadenas o cables deben proveer fuerza, seguridad de la unión y estabilidad direccional igual o mayor que los cables o cadenas de seguridad instalados de acuerdo con los párrafos (d) (5) y (6) de esta sección.

(8)

(i) Cuando dos mecanismos de seguridad, incluyendo dos cadenas o cables son usados y fijados al vehículo remolcador en puntos separados, los puntos de unión en el vehículo remolcador deben estar localizados equidistantes desde y en lados opuestos de la línea de centro del vehículo remolcador.

(ii) Donde dos cadenas o cables son unidos al mismo punto en el vehículo remolcador, y donde un freno de brida o cadena, o cable sencillo es usado, el punto de unión debe estar en la línea central longitudinal o dentro de seis (6) pulgadas a la derecha de la línea central longitudinal del vehículo remolcador.

(iii) Un mecanismo de seguridad que no sea de cadenas o cables, debe también ser unido al vehículo remolcador en un punto en su línea central longitudinal *o dentro de seis (6) pulgadas a la derecha de la línea central longitudinal del vehículo remolcador.*

Sección 393.71 - Dispositivo de acoplamiento y métodos de remolque en operaciones de carga y/o remolque.

(a) **Cantidad en la combinación.**

(1) No más de tres (3) sillas de montar pueden ser usadas en cualquier combinación.

(2) No más de una barra de remolque puede ser usada en combinación.

(3) Cuando vehículos de motor son remolcados por medio de sillas de montar triples, los vehículos remolcados deben tener frenos que funcionen en todas las ruedas que estén en contacto con la vía de rodaje.

(b) **Vehículos cargados en vehículos remolcadores, y múltiples sillas de montar**

(1) Cuando están adecuada y seguramente fijados por mecanismos equivalentes en seguridad a aquellos provistos en el párrafo (j) (2) de esta sección, un vehículo de motor o vehículos de motor pueden ser

completamente montados en la estructura de un vehículo remolcador dedicado a cualquier operación de carga y/o remolque.

(2) Ningún vehículo de motor o vehículos de motor pueden ser completamente montados en un vehículo remolcador a menos que la relación de dichos vehículos con el eje (s) trasero (s) resulte en una apropiada distribución del peso bruto de los vehículos y no debe interferir indebidamente con el mecanismo direccional, frenado o manejo del vehículo remolcador, o de otra manera contribuir a la operación insegura de los vehículos comprendidos en la combinación.

(c) **Vehículos cargados en vehículos remolcados.**

(1) Cuando están adecuada y seguramente fijados por mecanismos equivalentes en seguridad a aquellos permitidos en el párrafo (j) (2) de esta sección, un vehículo de motor o vehículos de motor pueden ser completamente montados en la estructura de un vehículo remolcado dedicado a cualquier operación de carga y/o remolque.

(2) Ningún vehículo de motor deberá ser completamente montado en un vehículo de motor remolcado por medio de una barra de remolque, a menos que el vehículo remolcado esté equipado con frenos y provisto con mecanismos de freno para su aplicación efectiva en todas las ruedas y sea remolcado en sus propias ruedas.

(3) Ningún vehículo o vehículos de motor deberán ser completamente montados en un vehículo remolcado por medio de una silla de montar, a menos que: la línea central del perno maestro o mecanismos equivalentes de unión de dicho vehículo sean de tal manera localizados en el vehículo remolcador que la relación con el eje (s) trasero (s) resulte en la distribución apropiada del peso bruto de los vehículos, y que no interfiera con el mecanismo direccional, frenado, o manejo del vehículo remolcador, o de otra manera contribuya a la operación insegura de los vehículos comprendidos en la combinación; y a menos que en forma perpendicular desde el suelo hacia el centro de gravedad de los vehículos

completamente montados, quede delante de la línea del centro del eje trasero del vehículo en la silla de montar.

(4) Si un vehículo de motor remolcado por medio de una silla de montar doble, tiene cualquier vehículo completamente montado mientras esté así cargado, deberá tener en todo momento frenos efectivos en aquellas ruedas que estén en contacto con la vía de rodaje.

(d) **Prohibición – Barra de remolque de parachoques en vehículos pesados.** Barras de remolque del tipo que dependan del parachoques como un medio de transmisión de fuerza entre los vehículos, no serán usados para remolcar vehículos que pesen más de 5,000 libras.

(e) **Limitación – Ruedas delanteras de vehículos en sillas de montar.** Un vehículo de motor remolcado por medio de una silla de montar debe tener el movimiento de las ruedas delanteras restringidas si bajo cualquier condición de cambio de dirección de dichas ruedas éstas se proyectaran más allá de la parte más ancha de cualquiera de los dos vehículos.

(f) **Vehículos remolcados por la parte delantera.** A menos que el mecanismo direccional esté adecuadamente inmobilizado en posición recta hacia adelante, todo vehículo de motor remolcado por medio de una silla de montar debe ser remolcado con la parte delantera montada en el vehículo remolcador.

(g) **Mecanismos requeridos para remolcar.**

Ningún vehículo de motor o combinación de vehículos de motor deberán ser remolcados en operaciones de carga y/o remolque por otro medio que no sea una barra de arrastre, dispositivos de acoplamiento del tipo de cuenca y bola, conexiones de silla de montar; las cuales cumplen con los requisitos de esta sección, o en el caso de un semiarrastre equipado con un ensamblaje de acoplamiento superior, una quinta rueda que cumpla con los requisitos dispuestos en la sección 393.70.

(h) **Requisitos para barras de remolque.** Las barras de remolque deberán cumplir con los siguientes requisitos:

(1) **Barras de remolque, estructura apropiada y montura.** Toda barra de remolque deberá ser adecuadamente estructurada y apropiadamente instalada y mantenida. Para asegurarse de que está adecuadamente estructurada deberá, por lo menos, cumplir con los requisitos de la Tabla siguiente:

Peso bruto del vehículo remolcado (libras) [1]	**FUERZA LONGITUDINAL EN TENSION Y COMPRESION [2]**		
	Todas las barras de Remolque	Barras de remolque nuevas adquiridas y usadas por un acarreador después del 30 de septiembre de 1948	Fuerza o resistencia como un balancín (en cualquier dirección con la carga concentrada al centro) [2] / [3]
Menos de 5,000 – 5,000 o más	3,000	6,500	3,000
Menos de 10,000 – 10,000 o más	6,000	[1]	[1]
Menos de 15,000	9,000	[1]	[1]

[1] La fuerza requerida en barras de remolque para vehículos remolcados de 15,000 libras y sobre el peso bruto y de barras de remolque nuevas adquiridas y usadas después del 30 de septiembre de 1948. Para vehículos remolcados de 5,000 libras y sobre el peso bruto deberán ser computadas por medio de la formula siguiente: Fuerza Longitudinal = peso bruto bruto del vehículo remolcado x 1.3. La fuerza como balancín = *peso* bruto del vehículo remolcado, x 0.6.

[2] En pruebas, la unidad completa se probará con todas las abrazaderas, juntas y pernos, de tal manera instalada y asegurada que se aproxime a condiciones reales de operación.

[3] Esta prueba será aplicable solamente a las barras de remolque, que en una operación normal están sujetas al pandeo, como las de las barras de remolque de las casas remolques.

(2) **Barras de remolque, articulación.** Las barras de remolque deberán ser de tal manera construídas que permitan el libre movimiento en ambas superficies, horizontal o vertical, entre el vehículo remolcado y el remolcador. El mecanismo usado para proveer el movimiento deberá impedir la transmisión de presiones bajo condiciones normales de operación entre el vehículo remolcado y el remolcador excepto a lo largo del eje longitudinal de la espiga o espigas.

(3) **Fijación de las barras de remolque.** Los mecanismos usados para transmitir las presiones al chasis o bastidor del vehículo remolcado y vehículo remolcador puede ser una estructura temporera o parachoque u otras partes integrales de los vehículos: disponiéndose sin embargo, que los mecanismos usados deberán ser construídos, instalados y mantenidos en tal forma que cuando sean sometidos a las pruebas especificadas no se determinen fallas en dichas piezas cuando una barra de remolque nueva más débil sea permitida bajo el párrafo (h) (1) de esta sección.

(4) **Mecanismos para ajustar la longitud.** En las barras de remolque, ajustables en su longitud, los mecanismos usados para hacer dicho ajuste deberán encajar ajustadamente e impedir cualquier conexión que permita que la barra de remolque se doble. Cuando la barra de remolque esté rígidamente apoyada de ambos extremos y con una carga de cincuenta (50) libras en el centro, el pandeo o comba al centro no deberá exceder de 0.25 pulgadas en cualquier dirección de su ajuste de longitud.

(5) **Método de abrazaderas.** Mecanismos adecuados deberán ser provistos para fijar con seguridad la barra de remolque al vehículo remolcado y el vehículo remolcador.

(6) **Conexión de la barra de remolque con el mecanismo de dirección.** La barra de remolque deberá ser provista con mecanismos adecuados de unión para accionar el mecanismo de dirección, si alguno en el vehículo remolcado. La unión deberá proveer suficiente angularidad de movimiento de las ruedas delanteras del vehículo remolcado de tal manera que pueda seguir sustancialmente la trayectoria del vehículo remolcador sin que restrinja el movimiento de la barra de remolque. La barra de remolque deberá ser provista con uniones adecuadas que permitan dicho movimiento.

(7) **Trayectoria.** La barra de remolque deberá ser de tal manera diseñada, construída, mantenida e instalada que permita que el vehículo remolcado siga sustancialmente la trayectoria del vehículo remolcador. Se prohiben barras de remolques de tal diseño o en tal condición que permiten que el vehículo se desvíe más de tres (3) pulgadas hacia cualquiera de los lados de la trayectoria del vehículo remolcador en línea recta.

(8) **Acoplamiento de carro-remolque para pasajeros.** Los mecanismos de acoplamiento de remolques en operaciones de carga y/o remolque de carro-remolque de pasajeros, deberán cumplir con la "Society of Automotive Engineers" Standard No. J 684c, "Trailer Couplings and Hitches – Automotive Type", julio 1970**Error! Bookmark not defined.**.

(9) **Marcado de barras de remolque.** Toda barra de remolque adquirida y usada en operación de carga y/o remolque por un acarreador, deberá ser claramente marcada con la siguiente certificación del manufacturero (o palabras de significado equivalente):

"Esta barra de remolque cumple con los requisitos de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes para (peso bruto máximo para el cual la barra de remolque es manufacturada) vehículos".

Peso máximo permitido _____

Manufacturada _____

Por _____ Mes y Año _____

(Nombre del Manufacturero)

Certificación de barras de remolque manufacturadas antes del 7 de marzo de 1989, deberá cumplir con los requisitos vigentes al momento de su manufactura.

(10) **Mecanismo de seguridad en caso de fallas o desconexión de la barra de remolque.**

(i) El vehículo remolcado deberá ser conectado al vehículo remolcador por un mecanismo de seguridad que evite su separación en caso de que falle la barra de remolque o que se desconecte. Cuando cables o cadenas de seguridad son usados como mecanismos de seguridad para dicho vehículo, por lo menos debe tener dos cables o cadenas de seguridad que reúnan los requisitos del párrafo (h) (10) (ii) de esta sección. La fuerza de tensión de los mecanismos de seguridad y los mecanismos de unión para los vehículos, deberán ser equivalentes a por lo menos una fuerza longitudinal correspondiente para la barra de remolque requerida en la tabla del párrafo (h) (1) de esta sección. Si cables o cadenas de seguridad son usados como los mecanismos de seguridad, la fuerza requerida deberá ser la fuerza combinada de la combinación de cadenas y cables.

(ii) Si las cadenas o cables son usados como mecanismos de seguridad, deberán ser cruzados y fijados al vehículo cerca de los puntos de unión del parachoques en el bastidor del vehículo. El largo de la cadena usada deberá ser no más de la necesaria para permitir el libre viraje del vehículo. Las cadenas deberán ser fijadas a la barra de remolque en los puntos de intersección o tan cerca de dichos puntos como sea posible.

(iii) Un mecanismo de seguridad que no sea de cables o cadenas de seguridad deberá proveer fuerza, seguridad de unión y estabilidad direccional igual o mayor que la provista por cables o cadenas de

seguridad instalados, de acuerdo con el párrafo (h) (10) (ii) de esta sección. Un mecanismo de seguridad que no sea de cables o cadenas de seguridad deberá estar diseñado, construído e instalado de tal manera que si la barra de remolque fallara o se desconectara la misma no caiga al suelo.

(i) **Reservada.**

(j) **Requerimientos para la mitad superior de la silla de montar.** La mitad superior de cualquier silla de montar debe cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Conexión de la mitad superior al vehículo remolcador. La mitad superior deberá estar seguramente fijada al bastidor o eje del vehículo remolcado por un tornillo tipo "U" u otros mecanismos que provean por lo menos una seguridad equivalente.

(2) Tornillo tipo "U" u otros accesorios. El tornillo tipo "U" usado para fijar la mitad superior al vehículo remolcador deberá estar fabricado de varilla de acero, libre de defectos y de tal manera formado para evitar en cualquier punto un radio menor de una (1) pulgada; Disponiéndose, sin embargo, que podrá ser utilizado un radio menor, si el tornillo tipo "U" es fabricado para no causar más del cinco (5) por ciento de reducción en el área transversal de los puntos de curvatura, en el cual el radio mínimo deberá ser de un dieciséis (1/16) de pulgada. El tornillo tipo "U" debe tener un diámetro no menor del requerido por la Tabla siguiente;

DIAMETRO DE TORNILLOS TIPO “U” EN PULGADAS

Peso en libras del vehículo remolcado más pesado	SILLA DE MONTAR DOBLE O TRIPLE			
	Montura Delantera	Montura delantera o del medio	Montura Trasera	Una sola Silla de Montar [1]
Hasta 5,000	0.625	0.5625	0.500	0.500
5,000 o más	0.6875	0.625	0.5625	0.5625

[1]El peso total de todos los vehículos remolcándose deberá predominar. Si otros mecanismos son usados para lograr los mismos propósitos de los tornillos tipo “U” deberán tener cuando menos una fuerza equivalente a los tornillos tipo “U” y construidos de acero blando. El hierro colado no deberá ser usado para las abrazaderas o cualquier otro mecanismo de retención.

(3) **Localización de puntos de soporte y tornillo tipo “U”.** La separación mayor entre los tornillos tipo “U” no deberá ser menos de nueve (9) pulgadas. La distancia entre el punto de separación mayor, donde la mitad superior sostiene al vehículo remolcado, no deberá ser menos de nueve (9) pulgadas, excepto que la silla de montar con mecanismos de enganche de bola y cuenca utilice un mecanismo que se acople al eje del vehículo remolcado a lo largo de una distancia de no menos de cinco (5) pulgadas.

(4) **Especificaciones de mitades superiores tipo soporte.** Mitades superiores tipo soporte usando piezas verticales para restringir al vehículo remolcado de movimiento relativo en la dirección del movimiento de los vehículos, deberán ser adecuadas y construídas para que cumplan sustancialmente con ese propósito. Dichas monturas deberán ser equipadas con por lo menos un pesador o medios equivalentes para proveer en contra del movimiento vertical relativo entre la mitad superior y el vehículo remolcado. Pasadores, si

usados, deberán ser por lo menos ½ pulgadas de diámetro. Mecanismos que usen medios equivalentes, deberán tener por lo menos fuerza equivalente. Los mecanismos usados para proveer contra movimiento vertical relativo entre la mitad superior y el vehículo remolcado no deberán permitir un movimiento relativo de más de media (½) pulgada. La distancia más amplia entre los puntos de soporte y la mitad superior y el vehículo remolcado deberá ser por lo menos de nueve (9) pulgadas.

(5) **Movimiento lateral del vehículo remolcado.**

(i) Vehículos remolcados con un eje recto o el eje con una pendiente de tres (3) pulgadas, a menos que la silla de montar sea construída de acuerdo con el párrafo (m) (2) de esta sección, deberá ser fijado en forma segura por medio de cadenas o cables a la mitad superior para que evite el movimiento vertical relativo entre el vehículo remolcado y la mitad superior. Las cadenas o cables deberán ser de por lo menos 3/16 pulgadas de diámetro y aseguradas por los pasadores de por lo menos igual diámetro.

(ii) Vehículos remolcados con un eje con una caída de tres (3) pulgadas o más, o conectado por una silla de montar construída de acuerdo con el párrafo (m) (2) de esta sección, no necesitan ser sujetadas por cadenas o cables, siempre que la mitad superior esté de tal manera diseñada que provea contra dicho movimiento relativo.

(iii) Cadenas o cables no son requeridos si la mitad superior está diseñada para evitar movimiento lateral del eje.

(k) **Requisitos para la mitad inferior de cualquier silla de montar.** La mitad inferior de cualquier silla de montar deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(1) **Tornillo tipo "U", u otros accesorios.** Tornillos tipo "U" usados para unir la mitad inferior con el vehículo remolcador, deberán ser

fabricados de varilla de acero, libre de defectos y de tal manera formados para evitar en cualquier punto un radio menor de una (1) pulgada: disponiéndose, sin embargo, que podrá ser utilizado un radio menor si el tornillo tipo "U" está fabricado para no causar más del cinco (5) por ciento de reducción en el área transversal en el punto de curvatura, en la cual el radio mínimo deberá ser de un dieciséis de pulgada. El tornillo tipo "U" debe tener un área transversal total no menor de la requerida en la Tabla siguiente:

AREA TOTAL TRANSVERSAL DE TORNILLOS TIPO "U" EN PULGADAS CUADRADAS

Peso en libras del vehículo remolcado más pesado	SILLA DE MONTAR DOBLE O TRIPLE			
	Montura Delantera	Montura Delantera o del medio	Montura Trasera	Una sola Silla de Montar [1]
Hasta 5,000	1.2	1.0	0.8	0.8
5,000 o más	1.4	1.2	1.0	1.0

[1] El peso total de todos los vehículos remolcándose deberá predominar. Si otros mecanismos son usados para los mismos propósitos de los tornillos tipo "U" deberán tener cuando menos una fuerza equivalente a los tornillos tipo "U" y construidos de acero blando. El hierro colado no deberá ser usado para las abrazaderas o cualquier otro mecanismo de retención.

(2) **Desviación.** En el diseño e instalación deberán tomarse medidas apropiadas contra el exceso de movimiento relativo entre la mitad inferior y el vehículo remolcador, especialmente durante el período de aceleración y desaceleración rápida. Para evitar la desviación excesiva, diseños del tipo trípode deberán ser equipados con un retenedor de cadena adecuado y seguramente fijado o mecanismos similares.

(3) **Oscilación. (Movimiento lateral).**

(i) En el diseño e instalación deberán tomarse medidas apropiadas contra la oscilación o movimiento lateral del vehículo remolcado relativo al vehículo remolcador. Para evitar la oscilación, las mitades inferiores diseñadas con piezas cruzadas fijadas a, pero separables de las piezas verticales deberán tener dichas partes cruzadas, fijadas a las piezas verticales con por lo menos dos tornillos en cada lado. Dichos tornillos deberán ser por lo menos equivalentes en el área transversal como es requerido para los tornillos tipo "U" para la silla de montar correspondiente como dada en la tabla del párrafo (k) (1) de esta sección. La distancia mínima, entre la pieza vertical y los puntos de soporte más separados del travesaño deberá ser de menos de tres (3) pulgadas según medida en dirección paralela al eje longitudinal del vehículo remolcador.

(ii) La mitad inferior deberá tener una superficie de apoyo en el bastidor del vehículo remolcador de tales dimensiones que la presión ejercida por la mitad inferior sobre el vehículo remolcador no deberá exceder de doscientas (200) libras por pulgada cuadrada bajo cualquier condición de carga estática. Bloques de madera dura o bloques de otro material adecuado, tales como goma dura, aluminio o forro de freno, si usados entre la mitad inferior y el bastidor del vehículo remolcador deberán tener por lo menos ½ pulgada de grueso, tres (3) pulgadas de ancho y un largo combinado de seis (6) pulgadas.

(iii) Bajo ninguna condición el punto de soporte más alto del vehículo remolcado por la mitad superior deberá ser mayor de veinticuatro (24) pulgadas, medido verticalmente sobre el tope del bastidor del vehículo remolcador, en el punto donde la mitad inferior se apoya en el vehículo remolcador.

(4) **Bloques de madera.**

(i) Bloques de madera de buena calidad pueden ser usados para mantener la altura del frente de la extremidad delantera del vehículo remolcado, siempre que la altura total de los bloques de madera no exceda de ocho (8) pulgadas y no más de dos (2) piezas separadas serán puestas, una sobre la otra para obtener la altura mencionada. Sin embargo, no más de cuatro (4) bloques de madera dura con una altura total que no exceda de catorce (14) pulgadas, podrán ser usados si el área total transversal del tornillo tipo "U" usado para unir la mitad inferior del vehículo remolcador, es por lo menos cincuenta (50) porciento mayor que lo requerido por la tabla contenida en el párrafo (k) (1) de esta sección. Si otros mecanismos son usados en vez del tornillo tipo "U", deberán tener tanta resistencia a encorvarse como la requerida a tornillos tipo "U" más largos antes mencionados.

(ii) Bloques de madera dura deberán estar a por lo menos cuatro (4) pulgadas de ancho y las superficies entre los bloques o bloque y mitad inferior o bloque y mitad superior, deberán ser planas, instaladas y mantenidos para minimizar cualquier oscilación del vehículo remolcado.

(5) **Travesaño, requisitos generales.** El travesaño que es aquella de la mitad inferior usada para distribuir igualmente el peso del vehículo remolcado igualmente a cada parte del bastidor del vehículo remolcador, si usado, deberá ser estructuralmente adecuado y propiamente instalado y mantenido para desempeñar esta función.

(6) **Travesaño, uso de madera.** Ningún material, que no sea de metales adecuados, deberá ser usado como el travesaño y la madera no podrá ser usada en su estructura de manera que esté sujeta a fuerza de tensión. La madera puede ser usada en los travesaños si se apoyan a lo largo por travesaños de metal adecuados.

(7) **Resistencia de la mitad inferior.** La mitad inferior deberá ser capaz de soportar las cargas dadas en la siguiente tabla. Para los

propósitos de la prueba, la silla de montar deberá ser instalada como se opera normalmente y la carga aplicada en la mitad superior:

PRUEBA DE LA CARGA MINIMA EN LIBRAS

Peso en libras del vehículo remolcado más pesado	SILLA DE MONTAR DOBLE O TRIPLE			
	Montura Delantera	Montura Delantera o del medio	Montura Trasera	Una sola Silla de Montar [1]
Hasta 5,000	15,000	10,000	5,000	5,000
5,000 o más	30,000	20,000	10,000	10,000

[1] El peso total de todos los vehículos remolcándose deberá predominar.

(l) **Requisitos para el perno maestro de silla de montar.** El perno maestro de cualquier silla de montar deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Tamaños del perno maestro.

(i) El perno maestro deberá ser construido de acero adecuado para su propósito, libre de defectos, y con un diámetro no menor del requerido por la siguiente tabla:

DIAMETRO DEL PERNO MAESTRO SOLIDO EN PULGADAS

Peso en libras del vehículo remolcado más pesado	SILLA DE MONTAR DOBLE O TRIPLE							
	Montura Delantera		Montura Delantera o del medio		Montura Trasera		Una sola Silla de Montar [1]	
	Acero Blando	HTS/2	Acero Blando	HTS/2	Acero Blando	HTS/2	Acero Blando	HTS[2]
Hasta 5,000	1.125	1.000	1.000	0.875	0.875	0.750	0.875	0.750
5,000 o más	1.500	1.125	1.250	1.000	1.000	0.875	1.000	0.875

[1] El peso total de los remolques deberá prevalecer.

[2] El acero de alta tensión es el que tiene fuerza mínima de 65,000 libras por pulgada cuadrada.

(ii) Si la unión de cuenca y bola es usada en lugar de un perno maestro, el diámetro del cuello de la bola deberá ser al menos igual al diámetro del perno maestro sólido correspondiente dado en la tabla anterior. Si pernos maestros huecos son usados, el área transversal metálica deberá ser por lo menos igual al área transversal del perno maestro sólido correspondiente.

(2) **Ajuste de perno maestro.** Si un cojinete (bushing) de metal en el perno maestro no es usado, el perno maestro deberá ser colocado ajustadamente en las mitades superiores e inferiores, pero sin atascarlas. Aquellas porciones de las mitades superiores e inferiores al entrar en contacto por movimiento con el perno maestro deberán ser alisadas y sin bordes cortantes o ásperos. La superficie de apoyo provista no deberá tener menos profundidad que el radio del perno maestro.

(3) **Cojinete del perno maestro en silla de montar.** El perno maestro de toda silla de montar nueva, adquirida y usada, deberá estar metido ajustadamente en un cojinete de por lo menos igual longitud a lo largo

del perno maestro según pueda estar en contacto por movimiento con una u otra de las mitades superior o inferior. La superficie de apoyo de este modo provisto, no debe tener menos profundidad que el radio del perno maestro.

(4) **Perno maestro para evitar movimiento vertical.** Los pernos maestros deberán ser diseñados e instalados para evitar el movimiento de la mitad superior en una dirección vertical relativa a la mitad inferior.

(m) **Requisitos adicionales para sillas de montar.** Las sillas de montar deberán cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Superficies de apoyo entre las mitades superior e inferior. La superficie de apoyo entre las mitades superior e inferior, deberá ser de tal manera construida y conectada que la superficie de apoyo entre las dos (2) mitades no sea menor de dieciséis (16) pulgadas cuadradas bajo ninguna condición de angularidad entre el vehículo remolcador y el vehículo remolcado: Disponiéndose, sin embargo, que sillas de montar usando cuenca y bola deberán tener una bola de tal dimensión que la carga estática de la superficie de apoyo no deberá exceder ochocientas (800) libras por pulgada cuadrada, basada en la sección transversal proyectada de la bola: Y disponiéndose además, que las sillas de montar que tengan la mitad superior sostenidas por bola, accesorio cónico o caja de bolas no deberá exceder los límites prescritos por su manufacturero para dicho punto de apoyo. La mitad superior deberá descansar niveladamente sobre la mitad inferior y las superficies de contacto deberán ser lubricadas y mantenidas de tal manera que minimice la fricción entre las partes.

(2) **Angularidad de las sillas de montar.** Toda silla de montar, adquirida y usada, deberá proveer para angularidad entre los vehículos remolcados y el remolcador debido a la curvatura vertical de la carretera. Dichos mecanismos no deberán depender de la soltura o deformación de las partes ya sea de las sillas de montar o de los vehículos para proveer dicha angularidad.

(3) **Trayectoria.** Las sillas de montar deberá ser de tal manera diseñada, construída, mantenida, e instalada que el vehículo remolcado o vehículos sigan la trayectoria del vehículo remolcador sin desviarse. Vehículos remolcados no deberán desviarse más de tres (3) pulgadas para cualquiera de los dos lados de la trayectoria del vehículo remolcador cuando se muevan en línea recta.

(4) **Prevención contra torcedura del bastidor.** Cuando sea necesario, deberán tomarse las medidas necesarias para evitar la torcedura del bastidor del vehículo remolcador insertando bloques adecuados dentro del canal del bastidor para prevenir el retorcimiento. La silla de montar no deberá ser localizada de tal manera que pueda causar deformación del bastidor por razón de una acción del cantilever.

(5) **Extensión del bastidor.** Ninguna silla de montar deberá ser localizada en un punto de la parte trasera del bastidor del vehículo remolcador.

(6) **Aseguramiento de tuercas.** Toda tuerca usada en pasador, tornillos tipo "U", pernos maestros, o en cualquiera otra parte de la silla de montar deberá ser asegurada contra desconexión accidental por medio de llaves, arandelas de seguridad, tuercas dobles, tuercas de seguridad o medios equivalentes. Las partes deberán ser de tal manera diseñada e instalada que puedan ajustarse completamente.

(7) **Inspección de todas las partes.** La silla de montar deberá ser de tal manera diseñada para poder ser desmontada y cada parte inspeccionada por separado para verificar si tiene desgaste, dobladura, astilladura, ruptura o que faltan partes.

(8) **Marcado de silla de montar.** Toda silla de montar nueva, adquirida y usada en operaciones de carga y/o remolque por un acarreador, deberá tener la mitad superior e inferior marcada por separado con la siguiente certificación del manufacturero (o palabras con significado equivalente).

"Esta silla de montar cumple con los requisitos de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes para vehículos hasta 5,000 libras (o más de 5,000 libras):

Manufacturado _____
(Mes y año)

Por _____
(Nombre del manufacturero)

(n) Requisitos para mecanismos usados para conectar vehículos de motor o partes de vehículos de motor conjuntamente para formar un solo vehículo.

(1) **Fijación del eje delantero.** El eje delantero de un vehículo de motor con la intención de ser acoplado con otro vehículo según definido en el párrafo (g) (2) (ii) de esta sección, deberá ser unido con tornillo tipo "U" que reúna los requisitos del párrafo (j) (2) de esta sección.

(2) **Fijación del eje trasero.** El eje trasero de un vehículo deberá estar acoplado al bastidor de otro vehículo por medio de un mecanismo de conexión, el cual, cuando esté en su lugar, forme un rectángulo. Los mecanismos deberán ser compuestos de dos piezas, la superior y la inferior. Deberá estar hecho de una barra de acero de 4 por ½ pulgada en forma corvada y de por lo menos 3 ½ por 8 pulgadas de largo. El mecanismo deberá estar unido con un tornillo de ¾ pulgadas y por lo menos deberán colocarse tres en cada lado. Madera de por lo menos 4 pulgadas cuadradas puede ser usada como separadores para mantener los armazones separados.

SUBPARTE G - PARTES MISCELANEAS Y ACCESORIOS

Sección 393.75 Llantas.

(a) Ningún vehículo de motor deberá ser operado sobre cualquier llanta que:

(1) Tenga lona expuesta a través de su superficie de rodadura o de los lados,

(2) Tenga cualquier separación de la superficie de rodadura o de los lados,

(3) Esté desinflada o tenga escapes audibles,

(4) Tenga una cortadura al grado que la lona esté expuesta.

(b) Cualquier llanta de la parte delantera de un ómnibus, camión o camión remolcador, deberá tener un mínimo de 4/32 pulgadas de profundidad en la superficie de rodadura cuando es medida desde cualquier punto de una de las ranuras mayores de la superficie. Las medidas no deben hacerse donde estén localizados, amarras, gibas o tiras.

(c) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, las llantas deberán tener un patrón de profundidad de la ranura de al menos 2/32 pulgadas cuando sea medida en cualquier punto de la ranura mayor de la superficie de rodadura. Las medidas no deberán hacerse donde estén localizadas amarres, gibas o tiras.

(d) Ningún ómnibus deberá ser operado con llantas reacanaladas ("regrooved"), recubiertas ("recapped") o recauchadas ("retreaded") en sus ruedas delanteras.

(e) Ningún camión o camión remolcador, que tenga una capacidad de acarrear carga de cuatro mil novecientas veinte libras (4,920 lbs.) o mayor, deberá ser operado con llantas reacanaladas en las ruedas delanteras.

(f) Restricciones de la capacidad de la carga de las llantas (excepto en casas prefabricadas). Ningún vehículo de motor (excepto casas prefabricadas que están regidas por el inciso (g) de esta sección) deberá ser operado con llantas que carguen un peso mayor que el marcado en la parte del lado de las llantas, o en ausencia de tal marcado, al especificado para las llantas en cualquiera de las publicaciones listadas en el Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 119 [49 CFR 571.119, S5.1 (b)], a menos que:

(1) El vehículo está siendo operado bajo los términos de un permiso especial expedido por el Departamento Transportación y Obras Públicas del Estado Libre Asociado, y

(2) El vehículo esté siendo operado a una velocidad reducida la cual es apropiada para compensar el exceso de carga de las llantas según la capacidad normal especificada por su manufacturero. En ningún caso la velocidad deberá exceder 80 km/hr (50 mph).

(g)

(1) Restricciones sobre la capacidad de carga de llantas de las casas prefabricadas antes del 1 de enero de 2002. Las casas prefabricadas que están calificadas conforme a lo dispuesto en 24 CFR 282.362 (c) (2) (i) y que hayan sido construidas antes del 1 de enero de 2002, no deberán ser transportadas en llantas que están cargadas a más del dieciocho (18) porciento sobre el índice de carga marcado en la pared del lado de la llanta o, en ausencia de tal marcado, más del dieciocho (18) porciento sobre el índice de carga específicado en cualquiera de las publicaciones de las organizaciones mencionadas en FMVSS No. 119 [49 CFR 571.119, S5.1 (b)]. Las casas prefabricadas calificadas antes del 1 de enero de 2002, que sean transportadas en vehículos cuyas llantas han sido sobrecargadas en un nueve (9) porciento o más no podrán ser transportadas a velocidades que excedan los ochenta kilómetros por hora (80 km/hr) o sea cincuenta millas por hora (50 mph).

(2) Restricciones sobre la capacidad de carga de llantas de las casas prefabricadas en o después del 1 de enero de 2002. Las casas prefabricadas que están calificadas conforme a lo dispuesto en 24 CFR 3282.362 (c) (2) (i), en o después del 1 de enero del 2002, no deberán ser transportadas en vehículos con llantas cargadas más allá del índice de carga marcado en la pared del lado de la llanta, o en ausencia de tal marcado, el índice de carga especificado en cualquiera de las publicaciones de las organizaciones mencionadas en FMVSS No. 119 [49 CFR 571.119, S5.1 (b)].

(h) **Presión de las llantas.**

(1) Ningún vehículo de motor deberá ser operado con una llanta que tenga una presión de inflación fría, (cold inflation pressure), menor a la especificada para la carga transportada.

(2) Si la presión de inflación de la llanta ha sido aumentada por el calor, debido a la reciente operación del vehículo, la presión de inflación fría (cold inflation pressure), deberá ser estimada restando el factor de llenado de inflación, mostrado en la Tabla I para las presiones de medidas de inflación.

TABLA 1 - MEDIDAS DE CORRECCION DE PRESION DE INFLACION PARA EL CALOR

Promedio de velocidad de la llanta en la hora anterior	ELEVACION DE PRESION DE INFLACION MINIMA	
	Llantas con una clasificación de 4,000 lbs de carga máxima o menor	Llantas con una clasificación de sobre 4,000 lbs. de carga
41 – 55 mph	5 psi	15 psi

Sección 393.76 - Reservada.

Sección 393.77 - Reservada.

Sección 393.78 - Sistemas de limpiaparabrisas

(a) **Vehículos fabricados en o luego del 25 de diciembre de 1968.** Cada ómnibus, camión y camión remolque fabricado en o luego del 25 de diciembre de 1968 deberá tener un sistema de limpiaparabrisas que cumpla con los requisitos establecidos en el FMVSS No. 104 (S4.1) en vigor en el momento de éste haber sido fabricado. Cada uno de estos vehículos deberán tener un sistema de limpiaparabrisa que cumpla con los requsitos

establecidos en el FMVSS No. 104 (S4.2.2) en vigor al momento de éstos haber sido fabricados.

(b) **Vehículos fabricados entre el 20 de junio de 1953 y el 24 de diciembre de 1968.** Cada camión, camión remolque y ómnibus fabricados entre el 30 de junio de 1953 y el 24 de diciembre de 1968 deberá estar provisto de un sistema de limpiaparabrisas que opere automáticamente y que contengan al menos dos (2) hojas, uno en cada lado de la línea de centro del parabrisas. Los vehículos de motor que operen por medio de un vacío para operar los limpiaparabrisas, deberán tener dicho sistema construido de manera tal que su funcionamiento no se afecte por algún cambio en la presión.

(c) **Operaciones de carga y/o remolque.** Los sistemas de limpiaparabrisas no tendrán que estar funcionales mientras el vehículo de motor comercial está siendo remolcado a través de una operación de carga y/o remolque.

Sección 393.79 - Reservada.

Sección 393.80 - Espejos retrovisores.

(a) Todo ómnibus, camión o camión remolcador deberá estar equipado cuando menos con dos (2) espejos retrovisores, uno a cada lado, firmemente fijados en la parte de afuera del vehículo de motor, y de tal forma localizados para que reflejen al conductor una vista de la parte de atrás de la vía pública a lo largo de ambos lados del vehículo. Todos los espejos retrovisores regulados y sus reemplazos deberán reunir, como mínimo, los requisitos del FMVSS No. 111 (49 CFR §571.111) vigentes al momento de su manufactura.

(b) Excepciones.

(1) Espejos instalados en un vehículo manufacturado con anterioridad al 1ero. de enero de 1981 pueden continuar en servicio, disponiéndose que si son reemplazados, sea con espejos que cumplan, como mínimo,

con los requisitos del FMVSS No. 111 vigente al momento que el vehículo fue manufacturado.

(2) Un solo espejo en la parte de afuera será requerido el cual deberá estar en el lado del conductor, en camiones, construídos para que el conductor tenga visibilidad hacia la parte trasera por medio de un espejo interior.

(3) En una operación de carga y/o remolque el vehículo conducido deberá tener por lo menos un espejo que provea una visibilidad clara hacia la parte trasera.

Sección 393.81 - Claxon (Bocina).

Todo ómnibus, camión o camión remolcador y todo vehículo de motor conducido en operación de carga y/o remolque, deberá estar equipado con un claxon y mecanismo de activación los cuales deberán estar en condiciones para proveer una adecuada y confiable señal de advertencia.

Sección 393.82 - Velocímetro.

Todo ómnibus, camión o camión remolcador deberá estar equipado con un velocímetro que indique la velocidad del vehículo en millas por hora y/o kilómetros por hora. El velocímetro deberá ser preciso al marcar la velocidad y su margen de error estará mas o menos dentro de las cinco millas por hora (5 mph), o sea ocho kilómetros por hora (8 km/hr) cuando transita en una velocidad de cincuenta millas por hora (50 mph), ó ochenta kilómetros por hora (80 km/ hr).

Sección 393.83 - Sistemas de escape.

(a) Todo vehículo de motor con un mecanismo (que no sea parte de su carga) capaz de expeler vapores o humos de combustión dañinos deberá tener un sistema para dirigir la descarga de dichos vapores o humos. Ninguna parte deberá ser instalada donde su localización pudiere resultar en quemaduras,

carbonización o deterioro de los alambres eléctricos, las líneas de combustible o cualquier otra parte del sistema de combustible del vehículo de motor.

(b) Ningún sistema de escape podrá descargar a la atmósfera inmediatamente debajo del tanque de combustible o de la tubería de llenado del tanque.

(c) El sistema de escape de todo ómnibus impulsado por un motor de gasolina, deberá descargar la atmósfera en o dentro de seis (6) pulgadas hacia adelante en la parte trasera más lejana del ómnibus.

(d) El sistema de escape de un ómnibus impulsado por un motor que no sea de gasolina, debe descargar a la atmósfera ya sea:

(1) En o dentro de quince (15) pulgadas hacia adelante de la parte trasera más lejana del vehículo; o

(2) Detrás de todas las puertas y ventanas diseñadas para abrirse, excepto ventanillas diseñadas para ser abiertas solamente como salidas de emergencias.

(e) El sistema de escape de todo camión o camión remolcador deberá descargar a la atmósfera por la parte trasera de la cabina, o cerca de la parte trasera de la cabina si el sistema de escape se proyecta sobre la misma.

(f) Ninguna parte del sistema de escape podrá ser reparada temporeramente con envoltura o parchos.

(g) Ninguna parte del sistema de escape podrá filtrar o descargar en un punto delante o directamente debajo de la cabina del conductor. La descarga del sistema de escape podrá estar sobre el nivel de la cabina.

(h) El sistema de escape deberá estar seguramente fijado al vehículo.

(i) Los sistemas de escape pueden utilizar un soporte colgante que permita el movimiento requerido debido a la expansión y contracción causada por el

calor del escape y movimientos relativos entre el motor y el chasis del vehículo.

Sección 393.84 - Pisos.

El piso en todo vehículo de motor, debe ser construído libre de hoyos y aberturas innecesarias, y mantenido para minimizar la entrada de vapores, gases del sistema de escape o fuego. Los pisos no deberán ser impregnados con aceite u otras sustancias que pudieran causar lesiones a personas que usen el piso como una superficie de tracción.

Sección 393.85 - Reservada.

Sección 393.86 - Parachoques delanteros y traseros.

(a)

(1) **Requisitos generales para remolques y semiremolques fabricados en o despúes del 26 de enero de 1998.** Cada remolque y semiremolque con un índice de peso bruto de cuatro mil quinientas treinta y seis kilogramos (4,536 kg), entiéndase diez mil libras (10,000 lbs.) o más, y fabricado en o despúes del 26 de enero de 1998, deberá estar equipado con un dispositivo de seguridad de choque trasero que cumpla con los requisitos del FMVSS No. 223 (49 CFR 571.223) en vigor al momento en que el vehículo fue fabricado. Cuando el parachoque trasero es instalado en el remolque o semiremolque, el vehículo debe, por lo menos, cumplir con los requisitos de FMVSS No. 224 (49 CFR 571.224) que en efecto al momento de que el vehículo sea fabricado. Los requisitos del párrafo (a) de esta sección no aplican a remolques de pértiga, remolques ajustables (según definido en la sección 390.5 de este Reglamento), vehículos de chasis bajo, vehículos para propósitos especiales, vehículos con ruedas traseras (como definido en la sección 393.5 de esta sección; y remolques en operaciones de carga o remolque (como definido en 390.5).

(2) **Ancho del parachoque (Impact guard width).** La superficie que se encuentra al exterior del miembro horizontal del parachoque deberá extenderse dentro de cien milímetros (100 mm) o sea cuatro pulgadas (4 in.) de las extremidades del vehículo. La superficie que se encuentra al exterior del miembro horizontal no deberá extenderse despúes del extremo lateral del vehículo.

(3) **Elevación del parachoque (Guard height).** La distancia vertical entre el eje inferior del miembro horizontal y la superficie no deberá exceder de quinientas sesenta milímetros (560 mm) o ventidós pulgadas (22 in.) a cualquier punto a través de la anchura total del miembro. Dispositivos de seguridad con esquinas redondeadas deberá curvearse hacia arriba dentro de doscientos cincuenta y cinco milímetros (255 mm) entiéndase diez pulgadas (10 in.) de los planos longitudinales verticales que son tangentes a las extremidades laterales del vehículo.

(4) **Superficie de parachoque (Guard rear surface).** A cualquier altura de quinientas sesenta milímetros (560 mm), o sea ventidós pulgadas (22 in.) o más sobre la superficie, la superficie más lejana del miembro horizontal del dispositivo de seguridad deberá estar dentro de trescientos cinco milímetros (305 mm) entiéndase doce pulgadas (12 in.) de la extremidad trasera del vehículo. Este inciso no tiene la intención de prohibir a la superficie lateral del dispositivo de seguridad de extenderse más allá de la extremidad lateral del vehículo. Dispositivos de seguridad con esquinas redondeadas deben doblarse hacia afuera dentro de doscientos cincuenta y cinco milímetros (255 mm) entiéndase diez pulgadas (10 in.) de la extremidad lateral.

(5) **Altura de cruzado modular vertical (Cross-sectional vertical height).** El miembro horizontal de cada dispositivo de seguridad deberá tener una altura de cruzado modular vertical del menos cien milímetros (100 mm.) o sea de tres punto noventicuatro pulgadas (3.94 in.) en cualquier punto a través del ancho del dispositivo de seguridad.

(6) **Requisitos de certificación y etiquetas para la protección de dispositivos de seguridad del parachoque trasero.** Para satisfacer las disposiciones del inciso (a) (1) de esta sección cada dispositivo de seguridad del parachoque trasero deberá estar etiquetado o marcado permanentemente como requerido por FMVSS No. 223 (49 CFR 571.223, S5.3). La etiqueta o marca deberá de estar en la superficie del miembro horizontal del dispositivo de seguridad con dirección hacia el frente, 305 mm (12 pulgadas) dentro del extremo derecho del dispositivo de seguridad. La etiqueta certificada deberá contener la siguiente información :

(i) El nombre y dirección del fabricante del dispositivo de seguridad de choque;

(ii) La declaración: "Fabricado en _____" (indicando el mes y el año en que el dispositivo de seguridad fue fabricado); se aceptará la misma en inglés ["Manufactured in _____"] y,

(iii) Las letras DOT, constituyendo una certificación del fabricante del dispositivo de seguridad de que éste cumple con todos los requisitos de FMVSS No. 223.

(b)

(1) **Requisitos para vehículos de motor fabricados luego del del 31 de diciembre de 1952 (excepto remolques o semiremolques fabricados en o despúes del 26 de enero de 1998).** Cada vehículo de motor fabricado después del 31 de diciembre de 1952, (excepto camiones tractores, remolque de pértiga, remolques ajustables y vehículos en operaciones de carga) en donde la distancia vertical entre el borde inferior trasero del bastidor (o del montaje del chasis, si el chasis es la parte trasera del vehículo) y la superficie es mayor de setentiseis punto dos centímetros (76.2 cm) o sea treinta pulgadas (30 in.) cuando el

vehículo de motor está vacío deberá estar equipado con un parachoque trasero. El parachoque trasero deberá ser mantenido e instalado de manera que:

(i) La distancia vertical entre la parte inferior del dispositivo de seguridad y la superficie no exceda de setentiseis punto dos centímetros (76.2 cm) o sea treinta pulgadas (30 in.) cuando el vehículo de motor esta vacío;

(ii) La distancia lateral máxima entre los puntos más cercanos de los dispositivos de seguridad, si se utiliza más de uno, no exceda de sesentiún centímetros (61 cm.) o venticuatro pulgadas (24 in.);

(iii) La superficie exterior del miembro horizontal del dispositivo de seguridad está a no más de cuarenta y cinco punto siete centímetros (45.7 cm.) o sea dieciocho pulgadas (18 in.) por cada extremidad lateral del vehículo de motor;

(iv) El (Los) parachoques no están a más de sesentiún centímetros (61 cm.) entiéndase venticuatro pulgadas (24 in.) hacia el frente de la extremidad trasera del vehículo de motor.

(2) Construcción y fijación. El (Los) parchoque trasero, deberán estar construídos y fijados sustancialmente por medio de tornillos, soldaduras o cualquier otro medio comparable.

(3) **Componentes y estructuras del vehículo que deberán ser usados para satisfacer los requisitos del inciso (b) de esta sección.** Vehículos con chasis bajo, vehículos para propósitos especiales o vehículos de llantas traseras construídos y mantenidos para que el cuerpo, chasis u otras partes del vehículo proporcionen a la parte extrema trasera protección comparable al dispositivo de seguridad de choque de acuerdo a los requisitos del inciso (b) (1) de esta sección deberán ser considerados como que están en cumplimiento con esos requisitos.

Sección 393.87 - Banderas en cargas salientes o proyectadas.

(a) Todo vehículo de motor comercial con una carga que se extienda más allá de los lados por más de cuatro pulgadas (4 in.), o más de cuatro pies (4 ft.) de la parte posterior deberá tener las extremidades de la carga marcadas con una bandera roja o anaranjada. Cada bandera deberá ser de por lo menos dieciocho pulgadas (18 in.)

(b) **Posición de las banderas.** Deberá de haber una (1) bandera individual en la parte posterior si la carga se proyecta dos pies (2 ft) o menos. Se requieren dos (2) banderas si la carga proyectada se excede de dos pies (2 ft.) de ancho. Las banderas deberán ser colocadas para indicar el ancho máximo de la carga que se proyectan a los lados y/o la parte posterior del vehículo.

Sección 393.88 - Receptores de televisión.

Todo vehículo de motor equipado con un televisor, pantalla u otro medio de recibir visualmente una transmisión de televisión, deberá tener la pantalla o televisor localizado en un punto de la parte trasera del asiento del conductor, si la misma está en el mismo compartimiento del conductor deberá estar localizada de tal forma que no sea visible para el conductor mientras esté manejando el vehículo de motor. Los controles para el televisor deberán estar localizados de tal manera que el conductor no pueda operarlos sin que el mismo deje el asiento.

Sección 393.89 - Ómnibuses, protección del eje de Cardán

Cualquier cardán que se extienda a lo largo bajo el piso del compartimiento de los pasajeros de un ómnibus deberá estar protegido por un mecanismo de por lo menos una abrazadera en aquel terminal del cardán que esté provisto con una conexión oscilante (cuña u otro dispositivo semejante), para evitar el vapuleo del cardán en caso de fallas del mismo o cualesquiera de

sus partes o componentes. Un cardán contenido dentro de un tubo de impulso rotativo no requerirá dichos mecanismos.

Sección 393.90 - Ómnibuses, barra o línea para pasajeros de pie.

Excepto según provisto más adelante, todo ómnibus diseñado y construído para permitir personas de pie deberá estar marcado con una línea de color contrastante de por lo menos dos (2) pulgadas de ancho o equipada con cualquier otro mecanismo para indicar a cualquier persona que le es prohibido ocupar el espacio al frente del plano perpendicular trazado a través de la parte trasera del asiento del conductor y perpendicular al eje longitudinal del ómnibus. Todo ómnibus deberá tener claramente fijado un letrero cerca de la parte delantera con letras de por lo menos media pulgada (½ in.) de alto declarando que es una violación de la Ley de Vehículos y Tránsito y a la Reglamentación de la Comisión de Servicio Público que el ómnibus sea operado con personas ocupando el área prohibida. Los requisitos de esta sección no deberán aplicar a cualquier ómnibus transportandose en una operación de carga y/o remolque, ni a un nivel del ómnibus que no sea en el área en la cual el conductor está localizado, tampoco deberá ser interpretado para que cualquier persona sentada tenga prohibido ocupar asientos permanentemente localizados en el área prohibida, siempre y cuando dichos asientos estén localizados de tal manera que las personas sentadas en ellos no interfieran con la operación segura del ómnibus.

Sección 393.91 - Ómnibuses, asientos prohibidos en los pasillos.

Ningún ómnibus deberá estar equipado con asientos en el pasillo a menos que sean diseñados e instalados para automáticamente doblarse y dejar el pasillo libre cuando no estén ocupados. Ningún ómnibus debe ser operado si cualquiera de sus asientos no está seguramente fijado y ajustado al vehículo.

Sección 393.92 - Reservada.

Sección 393.93 - Asientos, sistemas de cinturones de seguridad y su lugar de anclaje.

(a) **Ómnibuses.**

(1) **Ómnibuses manufacturados en o después del 1ero de enero de 1965, y antes del 1ero de julio de 1971.** Después del 30 de junio de 1972, todo ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1965, y antes del 1ero. de julio de 1971, deberá ser equipado con sistemas de cinturones de seguridad Tipo 1 o Tipo 2 que cumplan con el FMVSS No. 209 instalados en el asiento del conductor y al anclaje de los sistemas de cinturones de seguridad que cumplan con la localización y requisitos geométricos, según especificado en el FMVSS No. 210 para dichos sistemas de cinturones de seguridad.

(2) **Ómnibuses manufacturados en o después del 1ero. de julio de 1971.** Todo ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de julio de 1971, deberá cumplir con los requisitos del FMVSS. No. 208 (relacionado con la instalación de los sistemas de cinturones de seguridad) y con el No. 210 (relacionado con la instalación de los anclajes de los sistemas de cinturones de seguridad).

(3) **Ómnibuses manufacturados en o después del 1ero. de enero de 1972.** Todo ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1972, deberá cumplir con los requisitos de FMVSS No. 207 (relacionado con los sistemas de asientos).

(b) **Camiones y camiones remolcadores.**

(1) **Camiones y camiones remolcadores manufacturados en o después del 1ero. de enero de 1965 y antes del 1ero. de julio de 1971.** Excepto lo provisto en el párrafo (d) de esta sección, después del 30 de junio de 1972, todo camión y camión remolcador manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1965 y antes del 1ero. de julio de 1971, deberá estar equipado con sistema de cinturones de seguridad Tipo 1 o Tipo 2 en conformidad con el FMVSS No. 209 instalados en el asiento del conductor y al lado derecho de la parte delantera, si el vehículo tiene

uno de éstos, y el sistema de cinturones de seguridad cumple con la localización y requisitos geométricos del FMVSS No. 210, para cada sistema de cinturones de seguridad requerida por este subpárrafo.

(2) **Camiones y camiones remolcadores manufacturados en o después del 1ero. de julio de 1971.** Todo camión y camión remolcador manufacturado en o después del 1ero. de julio de 1971, excepto camiones y camiones remolcadores siendo transportados en una operación de carga y/o remolque, con una configuración incompleta de cabinas y asientos del vehículo deberá cumplir con los requisitos del FMVSS No. 208 (relacionado con la instalación de los cinturones de seguridad) y con el FMVSS No. 210 (relacionado con la instalación de anclaje de los cinturones de seguridad.

(3) **Camiones y camiones remolcadores manufacturados en o después del 1ero. de enero de 1972.** Todo camión y camión remolcador manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1972, excepto un camión o camión remolcador transportado en una operación de carga y/o remolque y con una configuración incompleta de asientos, deberá cumplir con los requisitos del FMVSS No. 207 (relacionado con el sistema de asientos).

(c) **Fecha de vigencia de las normas (standards).** Siempre que el párrafo (a) o (b) de esta sección requiera conformidad con el FMVSS el vehículo o equipo deberá cumplir con la versión de la norma que esté en efecto a la fecha de manufactura del vehículo o en la fecha en que el vehículo es modificado para cumplir con los requisitos del párrafo (a) o (b) de esta sección, lo que sea posterior.

(d) **Reservada.**

Sección 393.94 - Nivel de ruido en el interior del vehículo.

(a) **Aplicación de las reglas en esta sección.** Los requisitos de nivel de ruido en el interior del vehículo aplican a todos los camiones, camiones remolque y ómnibuses.

(b) **Regla general.** El nivel de ruido interior en la posición sentada del conductor de un vehículo de motor, no excederá noventa decibeles (90 db (A)) cuando sea medido de acuerdo con el párrafo (c) de esta sección.

(c) **Procedimiento de la prueba.**

(1) Estacionar el vehículo en un área de tal manera que ninguna superficie reflectora grande, tales como otros vehículos, anuncios, edificios o cuestas estén dentro de cincuenta (50) pies de la posición del asiento del conductor.

(2) Cerrar todas las puertas, ventanas y ventiladores del vehículo. Apagar todos los accesorios en funcionamiento.

(3) Situar el conductor en su posición normal en el control del vehículo. Desalojar todos los ocupantes excepto al conductor y la persona que conduce la prueba.

(4) Usar medidores de nivel de sonido, que cumplan con los requisitos de la "American National Standards Institute" Specification for Sound Level Meters", ANSI S1.4-1983. (Refiérase a la Sección 393.7 (b) para información referente sobre la incoporación por referencia y disponiblidad de este documento.)

(5) Colocar el micrófono orientado verticalmente hacia arriba, seis (6) pulgadas hacia la derecha, en el mismo plano vertical, y directamente en línea con el oído derecho del conductor.

(6) Con la transmisión del vehículo en neutro, acelerar el motor a su máximo de revoluciones, si el motor está equipado con un regulador de revoluciones o a su máxima velocidad a su capacidad de caballaje, si no está equipado con un regulador de revoluciones. Estabilizar el motor a tal velocidad.

(7) Observar la lectura del nivel de sonido en medidor "A-weighted sound level" para la estabilización y condición de velocidad del motor. Registrar la lectura si la misma no ha sido afectada por otras fuentes de ruido, tales como otros vehículos en las vías adyacentes.

(8) Regresar a la velocidad del motor a su revolución mínima y repetir el procedimiento como se especifica en los párrafos (c) (6) y (7) de esta sección hasta que dos niveles de sonido máximo dentro de 2dB de cada uno sean anotados. Obtener promedio numérico de esas dos lecturas de nivel de sonido máximo.

(9) El promedio obtenido de conformidad con el párrafo (c) (8) de esta sección es el nivel de sonido en el interior del vehículo en la posición sentada del conductor, realizado con el propósito de determinar si el vehículo cumple con la regla del párrafo (b) de esta sección. Por lo tanto, una tolerancia de 2dB de niveles de sonido sobre el límite especificado en dicho párrafo es aceptable debido a las variaciones en la capacidad de los medidores.

(10) Si el abanico del radiador del motor del vehículo está equipado con un mecanismo que automáticamente reduzca la velocidad del abanico o que desactive completamente el abanico de su fuente de energía, en respuesta a una reducción en la carga de enfriamiento del motor, el vehículo deberá estacionarse antes de la prueba con su motor en marcha a la velocidad alta mínima o a cualquier otra velocidad que el conductor escoja por el tiempo suficiente, pero no más de diez (10) minutos para permitir que el abanico del motor del radiador se desactive automáticamente.

(d) **Reservada.**

SUBPARTE H - EQUIPO DE EMERGENCIA

Sección 393.95 - Equipo de emergencia en todas las unidades de fuerza motriz.

Todo camión, camión remolcador y ómnibus (excepto aquellos que están siendo remolcados en una operación de carga – remolque)

(a) **Extintor de incendio.**

(1) **Clasificación Mínima requerida:**

(i) Una unidad de fuerza utilizada para transportar materiales peligrosos en una cantidad que requiera rotulación (Refiérase a la sección 177.823 del Reglamento de Materiales Peligrosos), deberá estar equipada con un extintor de incendio que de acuerdo con el "Underwriters' Laboratories" tenga una clasificación de 10 B: C o mayor.

(ii) Una unidad de fuerza que no sea utilizada para transportar materiales peligrosos deberá estar equipada con una de las siguientes opciones:

(A) Un extintor de incendio que el "Underwriters' Laboratories"le haya emitido una clasificación de 5 B: C o mayor; o

(B) Dos extintores de incendios, cada uno con una clasificación emitida por el "Underwriters' Laboratories"de 4 B: C o mayor.

(2) **Rotulación e Identificación.** Cada extintor de incendio requerido en esta sección deberá estar rotulado e identificado por el fabricante con la clasificación que le haya otorgado el "Underwriters' Laboratories".

(3) **Indicadores visuales.** El extintor de incendios deberá estar diseñado, construido y cuidado de manera tal que permita que visualmente se pueda determinar si el mismo está cargado o no a capacidad.

(4) **Condición, Ubicación e Instalación.** El o los extintores de incendios deberán estar llenos y ubicados de manera tal que sean accesibles para su uso. El o los extintores deberán estar firmemente instalados para evitar que se deslizen, rueden o cualquier otro movimiento vertical en el vehículo de motor.

(5) **Agentes extintores.** El extintor de incendio deberá utilizar un agente extintor que no necesite protección contra el congelamiento. Los agentes extintores deberán cumplir con los requisitos de toxicidad según establecidos por el "Environmental Protection Agency's Significant New Alternatives Policy"que se encuentra en la Parte 82, Subparte G del título 40 del CFR.

(b) **Fusibles de Repuesto.** Unidades de fuerza que requieran fusibles para operar cualquiera de las partes o accesorios requeridos, deberán tener por lo menos un fusible de repuesto de cada tipo/tamaño necesario para dichas partes o accesorios.

(c) **Reservada.**

(d) **Reservada.**

(e) **Reservada.**

(f) **Dispositivos de advertencia para vehículos detenidos.** Excepto según lo provisto en el párrafo (g) de esta sección una de las siguientes combinaciones de *dispositivos* de advertencia es requerido:

(1) Tres triángulos de emergencia reflectivos bidireccionales, que cumplan con los requisitos establecidos en el FMVSS No. 125, sección 571.125 del título 49 del CFR; o

(2) Por lo menos seis (6) cartuchos de iluminación o tres (3) señales encendidas por combustible líquido. El vehículo deberá tener tantos de dichos dispositivos como sean necesarios para cumplir con los requisitos de la sección 392.22.

(3) Otros dispositivos de advertencia podrán ser utilizados en conjunto con, pero no en sustitución de, los dispositivos de emergencia requeridos, disponiéndose que dichos dispositivos de advertencia no disminuyan la efectividad de aquellos requeridos.

(g) **Limitaciones en el uso de dispositivos que produzcan flama.** Señales encendidas por combustible líquido, cartuchos de iluminación, linternas de aceite, o cualquier otra señal que produzca flama, no deberán ser transportadas en ningún vehículo de motor que transporte materiales peligrosos División 1.1, 1.2, 1.3 (explosivos); cualquier camión tanque usado para la transportación de material peligroso División 2.1 (gas inflamable) o material peligroso Clase 3 (líquido inflamable) cuando esté lleno o vacío; cualquier vehículo de motor comercial que utilice gas comprimido como combustible de motor.

(h) **Reservado.**

(i) **Reservado.**

(j) **Requisitos para los cartuchos de iluminación y señales encendidas por combustible líquido.** Todo cartucho de iluminación deberá tener la capacidad de iluminar cuando menos por treinta (30) minutos y todas las señales encendidas por combustible líquido deberán contener suficiente combustible para mantenerse encendidas cuando menos por sesenta (60) minutos. Dichos dispositivos deberán cumplir con los requisitos de "Underwriters' Laboratories, Inc. UL No. 912, Highway Emergency Signals, Fourth Edition, July 30, 1979", (con una enmienda con fecha de 9 de noviembre de 1981). (Véase Sección 393.7 (b) para información sobre la incorporación por referencia y disponibilidad de este documento)." Todo cartucho de iluminación y señales encendidas por combustible líquido

deberán estar marcados con el símbolo "UL" de acuerdo con los requisitos de "UL912".

(k) **Requisitos para banderas rojas.** Banderas rojas no deben ser menores de doce (12) pulgadas cuadradas, con soportes adecuados para mantenerlas en una posición vertical.

SUBPARTE I - PROTECCIÓN CONTRA DESPLAZAMIENTO O CAIDA DE LA CARGA

Sección 393.100 - ¿Qué tipo de vehículos de motor comerciales están sujetos a las normas de seguridad de la carga de esta subparte, y qué requisitos generales aplican?

(a) **Aplicabilidad.** Las reglas en esta subparte son aplicables a camiones, camiones remolcadores, semiremolques, remolques completos y remolques ajustables.

(b) **Prevención contra la pérdida de la carga.** Cada vehículo de motor comercial deberá, cuando transporte carga en las vías públicas, estar cargada y equipada, y la carga asegurada, de acuerdo con esta subparte para evitar que la carga se derrame, se caiga, o se desplaze del vehículo de motor.

(c) **Prevención contra el desplazamiento de la carga.** La carga deberá ser contenida, inmobilizada o asegurada de acuerdo con esta subparte, de forma tal, que evite que el deslizamiento en o dentro del vehículo y que la estabilidad o maniobrabilidad del vehículo pueda verse adversamente afectada.

Sección 393.102 – ¿Cuál es la norma mínima de funcionamiento para la seguridad de equipos y sistemas de la carga?

(a) **Criterio de funcionamiento.** Los mecanismos y sistemas de seguridad de la carga deben ser capaces de resistir las tres fuerzas siguientes, aplicadas separadamente:

(i) 0.8 g de desaceleración en la dirección delantera.

(ii) 0.5 g de aceleración en la dirección hacia atrás.

(iii) 0.5 g de aceleración en la dirección lateral.

(b) **Criterio de funcionamiento de mecanismos para prevenir el movimiento vertical de las cargas que no están contenidas dentro de la estructura del vehículo.** Los sistemas de seguridad deben proveer una fuerza hacia abajo equivalente al menos al un veinte por ciento (20 %) del peso del artículo de la carga si el artículo no abarca completamente la estructura interna del vehículo. Si el artículo abarca completamente la estructura interna del vehículo, éste debe de ser asegurado de acuerdo con la sección 393.106.

(c) **Prohibición de exceder los límites de capacidad.** Los mecanismos y sistemas de seguridad de la carga deberán ser diseñados, instalados y mantenidos para asegurar que las fuerzas máximas actuando en los mecanismos o sistemas no excedan los límites de capacidad para los mecanismos bajo las condiciones mencionadas en los incisos (a) y (b) de esta sección.

(d) **Medios equivalentes de seguridad.** La carga que está inmovilizada, o asegurada conforme los requisitos aplicables de las secciones 393.104 a la 393.136, se considerarán que cumplen con la criteria de funcionamiento de esta sección.

Sección 393.104 – ¿Qué criterios deberán cumplir los equipos y sistemas de seguridad de la carga para satisfacer los requisitos de esta subparte?

(a) **General.** Todos los mecanismos y sistemas utilizados para asegurar la carga a, o en un vehículo deberá ser capaz de cumplir los requisitos de la sección 393.102.

(b) **Prohibición en el uso de mecanismos de seguridad defectuosos.** Todas las estructuras de un vehículo, sistemas, partes y componentes utilizados para asegurar la carga, deberán estar en buenas condiciones y funcionar adecuadamente al utilizarse para asegurar la carga. Estas no deberán tener daño alguno ni componente débil que afecte adversamente su funcionamiento en lo que se refiere a la seguridad de la carga, incluyendo, reducir el límite de capacidad, y no deberá tener ninguna rajadura o cortadura.

(c) Estructura del vehículo y punto de sostén (anchor point). Las estructuras del vehículo, pisos, paredes, plataforma, ataduras de punto de sostén, "headerboards", tabique (bulkheads), estaca (stakes), postes (posts) y monturas de bolsas (mounting pockets) asociadas, utilizadas para contener o asegurar los artículos de la carga deberán ser lo suficientemente fuertes para cumplir con la criteria de funcionamiento de la sección 393.102, no deben contener componentes dañados ni débiles que puedan afectar adversamente su funcionamiento para los propósitos de seguridad de la carga, incluyendo el reducir el límite de capacidad, y no deberá tener ninguna rajadura o cortadura.

(d) Material para sujetar la carga, cuñas, soportes, barras de acomodamiento, bloqueo y abrazaderas, no deberán tener daños o defectos que puedan comprometer la efectividad del sistema de seguridad.

(e) Estándares de manufactureros para montaduras de ataduras. Las montaduras de ataduras (incluyendo cadenas, alambre, soga, correas de acero, mayas de fibra y cordaje) y otros mecanismos de atar o sujetar utilizados para asegurar la carga a, o en, el vehículo de motor comercial deberá estar conforme a los siguientes estándares aplicables:

Componente de montaje	Deberá cumplir con:
(1) Correas de acero[1,2]	"Standard Specification for Strapping, Flat Steel and seals, American Society for Testing and Materials (ASTM) D3953-97", febrero de 1998.[4]
(2) Cadenas	"National Association of Chain Manufacturer's Welded Steel Chain Specifications", 15 de noviembre de 1999.[4]
(3) Mayas	"Web Sling and Tiedown Association's Recommended Standard Specification for Synthetic Web Tiedowns" WSTDA-T1, 1998.[4]
(4) Cable de alambre (wire rope)[3]	"Wire Rope Technical Board's Wire Rope Users Manual, 2nd Edition", noviembre de 1985.[4]
(5) Cordaje	"Cordage Institute rope standard": (i) PETRS-2, Polyester Fiber Rope, three-Strand and eight-Strand Constructions, enero de 1993;[4] (ii) PPRS-2, Polypropylene Fiber Rope, three-Strand and eight-Strand Constructions, agosto de 1992;[4] (iii) CRS-1, Polyester/Polypropylene Composite Rope Specifications, three-Strand and eight-Strand Standard Construction, mayo 1979;[4] (iv) NRS-1, Nylon Rope Specifications, three-Strand and eight-Strand Standard Construction, mayo de 1079;[4] y (v) C-1, Double Braided Nylon Rope Specification DBN, enero de 1984.[4]

1 Correas de acero no marcadas por el manufacturero con un límite de capacidad serán consideradas como que tienen un límite de capacidad igual a un cuarto de la fuerza de frenado listado en ASTM D3953-97.

2 Correas de acero 25.4 mm (1 pulgada) o más ancha deberá tener al menos dos pares de obstaculos en cada sello y, cuando se forme una junta solapada en las puntas, deberá ser sellada con al menos dos sellos.

3 Cable de alambre (wire rope) que no este marcado por el manufacturero con un límite de trabajo de carga deberá ser considerado como que tiene un límite de trabajo de carga igual a un cuarto de la fuerza nominal listado en el manual.

4 Veáse la sección 393.7 para información en la incorporación por referencia y disponibilidad de este documento.

(f) Uso de ataduras.

(1) Ataduras y mecanismos de seguridad no deberán contener nudos.

(2) Si una atadura es reparada, deberá ser reparada de acuerdo con las normas aplicables en el inciso (e) de esta sección, o las instrucciones del manufacturero.

(3) Cada atadura debe de ser sujetada y asegurada de manera que evite que esta se suelte, se desate o se abra accidentalmente mientras el vehículo está en movimiento.

(4) Todas las ataduras y otros componentes de un sistema de seguridad de la carga utilizados para asegurar la carga en un remolque equipado con barras de fricción (rub rails), deberán ser localizadas dentro de las barras de fricción siempre y cuando sea posible.

(5) La protección del borde debe de ser usada siempre que una atadura esté sujeta a abrasión o cortadura en el punto donde toca un artículo de la carga. La protección del borde deberá resistir abrasión, cortadura y compresión.

Sección 393.106 - ¿Cuáles son los requisitos generales para asegurar los artículos de la carga?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección, son aplicables a la transportación de todo tipo de carga de artículos, excepto mercancía en volumen que le falta estructura o forma fija (ej. líquidos, gases, granos, concreto líquido, arena, gravilla, o conglomerados) y son transportados en un tanque, tolva, caja o aparato similar que forma parte de la estructura de un vehículo de motor comercial. Las reglas en esta sección aplican a los tipos de carga cubiertas por las reglas específicas de mercancía de las secciónes

393.122 a la sección 393.142. Las reglas específicas de mercancía tienen preferencia sobre los requisitos generales de esta sección cuando los requisitos adicionales son dados para una mercancía mencionada en esas secciones.

(b) General. La carga deberá estar firmemente inmobilizada o asegurada en o dentro del vehículo, por medio de estructuras de fuerza adecuada, material para sujetar la carga, o (dunnage bags), barras de acomodamiento, ataduras o una combinación de éstas.

(c) Colocación y restricción de la carga.

(1) Artículos de la carga que sean como un carrete deberán ser restringidos por medio de calzo, cuña, soporte u otros medios equivalentes que eviten el rodaje de la carga. El significado de prevenir el rodaje significa que no podrá ser desatado accidentalmente o suelto mientras el vehículo esté en movimiento.

(2) Artículos de la carga colocados uno al lado del otro y aseguradas por ataduras transversas podrán:

(i) Ser colocados en contacto directo uno con otro, o

(ii) Prevenir que sea desplazado hacia otro mientras se encuentre en movimiento.

(d) Fuerza mínima de los sistemas y mecanismos de seguridad. El límite de capacidad agregada de cualquier sistema de seguridad utilizado para asegurar un artículo o grupo de artículos contra el movimiento deberá de tener al menos la mitad del peso del artículo o grupo de artículos. El límite de capacidad agregada es la suma de:

(1) Una mitad del límite de capacidad de cada conector asociado o mecanismo fijo utilizado para asegurar una parte del artículo de la carga al vehículo; y

(2) Una mitad del; límite de capacidad para cada sección final de una atadura que está fijada a un punto de sostén.

Sección 393.108 - ¿Cómo se determina el límite de capacidad (working load limit) de una atadura determinada?

(a) El límite de capacidad (WLL) de una atadura, conector asociado o mecanismo adjunto es el límite de trabajo mínimo de la carga de cualquiera de sus componentes (incluyendo tensores), o el límite de capacidad de los puntos de sostén a los cuales es fijada, cualquiera que sea menor.

(b) Los límites de capacidad de las ataduras podrán ser determinadas utilizando cualquiera, las ataduras de las marcas de los manufactureros o utilizando las tablas en esta sección. Los límites de trabajo mencionados en las tablas serán utilizadas cuando el material de las ataduras no está marcado por el manufacturero con el límite de capacidad. Los materiales de las ataduras que están marcados por el manufacturero con límites de capacidad que difieren de las tablas, serán considerados como que tienen un límite de capacidad igual al valor para el cual están marcados.

(c) Cordaje sintético (ej. nilón, polipropileno, poliester) que no esté marcado para permitir la identificación de su composición o límite de capacidad deberá ser considerado como que tiene un límite de capacidad igual al del cable de fibra de polipropileno.

(d) Cadenas de acero soldadas que no estén marcadas para permitir la identificación de su grado o límite de capacidad deberá ser considerada como que tiene un límite de capacidad igual al de rollo de cadena de 30 grados prueba.

(e) (1) Cable de alambre (wire rope) que no esté marcado por el manufacturero con un límite de capacidad será considerado como que tiene un límite de capacidad igual a un cuarto de la fuerza nominal mencionada en el "Wire Rope Users Manual".

(2) Alambre que no sea marcado para permitir la identificación de su tipo de construcción deberá ser considerada como que tiene un límite de capacidad igual al de la fibra de centro de cable de alambre (fiber core wire rope) de 6 x 37.

(f) Cuerda de cáñamo (manila rope) que no este marcada por el manufacturero con un límite de capacidad, deberá ser considerado como que tiene un límite de capacidad basada en su diámetro, tal y como provisto en las tablas de límite de capacidad.

(g) Esteras de fricción (friction mats) que no estén marcadas o tasadas por el manufacturero deberán ser consideradas como que proveen resistencia al movimiento horizontal equivalente al 50 porciento del peso ejercido en la estera.

Tablas para la sección 393.108 - Límites de Capacidad
[Working Load Limits (WLL), Chain]
WLL in kg (pounds)

Size mm (inches)	Grade 30 proof coil	Grade 43 high test	Grade 70 transport	Grade 80 alloy	Grade 100 alloy
1. 7(1/4)	580 (1,300)	1,180(2,600)	1,430(3,150)	1,570(3,500)	1,950(4,300)
2. 8(5/16)	860(1,900)	1,770(3,900)	2,130(4,700)	2,000(4,500)	2,600(5,700)
3. 10(3/8)	1,200(2,650)	2,450(5,400)	2,990(6,600)	3,200(7,100)	4,000(8,800)
4.11(7/16)	1,680(3,700)	3,270(7,200)	3,970(8,750)		
5. 13(1/2)	2,030(4,500)	4,170(9,200)	5,130(11,300)	5,400(12,000)	6,800(15,000)
6. 16(5/8)	3,130(6,900)	5,910(13,000)	7,170(15,800)	8,200(18,100)	10,300(22,600)

Chain mark examples					
Example 1	**3**	**4**	**7**	**8**	**10**
Example 2	**30**	**43**	**70**	**80**	**100**
Example 3	**300**	**430**	**700**	**800**	**1000**

SYNTHETIC WEBBING WLL

Width inch (mm)	WLL pounds (kg)
1-3/4(45)	1750 (790)
2(50)	2000 (910)
3(75)	3000 (1360)
4(100)	4000 (1810)

WIRE ROPE (6 X 37, FIBER CORE) WLL

Diameter inch (mm)	WLL pounds (kg)
1/4(7)	1400 (640)
5/16(8)	2100 (950)
3/8(10)	3000 (1360)
7/16(11)	4100 (1860)
1/2 (13)	5300 (2400)
5/8(16)	8300 (3770)
3/4(20)	10900 (4940)
7/8 (22)	16100 (7300)
1 (25)	20900(9480)

MANILLA ROPE WLL

Diameter inch (mm)	WLL pounds (kg)
3/8 (10)	205 (90)
7/16 (11)	265 (120)
1/2 (13)	315 (150)
5/8 (16)	465 (210)
3/4 (20)	640 (290)
1 (25)	1050 (480)

POLYPROPYLENE FIBER ROPE WLL (3-STRAND AND 8 - STRAND CONSTRUCTIONS)

Diameter inch (mm)	WLL pounds (kg)
3/8 (10)	400(180)
7/16 (11)	525 (240)
1/2 (131)	625(280)
5/8 (16)	925 (420)
3/4 (20)	1275(580)
1 (25)	2100 (950)

POLYESTER FIBER ROPE WLL (3-STRAND AND 8 - STRAND CONSTRUCTIONS)

Diameter inch (mm)	WLL pounds (kg)
3/8 (10)	555 (250)
7/16 (11)	750 (340)
1/2 (13)	960 (440)
5/8 (16)	1500 (680)
3/4 (20)	1880 (850)
1 (25)	3300 (1500)

NYLON ROPE WLL

Diameter inch (mm)	WLL pounds (kg)
3/8 (10)	278 (130)
7/16 (11)	410 (190)
1/2 (13)	525 (240)
5/8 (16)	935 (420)
3/4 (20)	1420 (640)
1 (25)	2520 (1140)

DOUBLE BRAIDED NYLON ROPE WLL

Diameter inch (mm)	WLL pounds (kg)
3/8 (10)	336 (150)
7/16 (11)	502 (230)
1/2 (13)	655 (300)
5/8 (16)	1130 (510)
3/4 (20)	1840 (830)
1 (25)	3250(1470)

STEEL STRAPPING WLL

Width thinckness mm (inches)

	WLL pounds (kg)
1-1/4 x 0.029	1190 (540)
1-1/4 x 0.031	1190 (540)
1-1/4 x 0.035	1190 (540)
1-1/4 x 0.044	1690 (770)
1-1/4 x 0.050	1690 (770)
1-1/4 x 0.057	1925 (870)
2 x 0.044	2650 (1200)
2 x 0.050	2650 (1200)

Sección 393. 110 - ¿Qué otra cosa debo hacer para determinar el número mínimo de ataduras?

(a) En adición a los requisitos de la sección 393.106, el número mínimo de ataduras requeridas para asegurar un artículo o grupo de artículos contra el movimiento depende del largo del artículo que está siendo asegurado, y los requisitos de los incisos (b) y (c) de esta sección.

(b) Cuando un artículo no está bloqueado o posicionado para evitar su movimiento hacia el frente por un tablón encabezador (headerboard), tabique, u otra carga que está colocada para evitar el movimiento, u otros mecanismos apropiados de bloqueo, deberá estar asegurada por al menos:

(1) Una atadura para artículos de 5 pies (1.52 metros) o menos de largo, y 1,100 libras (500 kg) o menos en peso;

(2) Dos ataduras si el artículo es:

(i) De 5 pies (1.52 metros) o menos de largo y más de 1,100 libras (500 kg) en peso, o;

(ii) Más largo de 5 pies (1.52 metros) pero menor que o igual a 10 pies (3.04 metros) de largo, independientemente del peso.

(3) Dos ataduras si el artículo es más largo de 10 pies (3.04 metros), y una atadura adicional por cada 10 pies (3.04 metros) de largo del artículo, o fracción de éste, más allá de los primeros 10 pies (3.04 metros) de largo.

(c) Si se requiere bloquear o inmobilizar un artículo individual prevenir el movimiento en la dirección delantera por un tablón encabezador (headerboard), tabique, u otros artículos que estén adecuadamente asegurados o por un método apropiado de bloqueo o inmobilización, deberá estar asegurada por al menos una atadura por cada 3.04 metros (10 pies) o largo del artículo, o fracción de éste.

(d) Regla especial para vehículos con propósitos especiales. Las reglas en esta sección no aplican a un vehículo transportando uno o más artículos de carga tales como, pero no limitados a, maquinaria o artículos estructurales fabricados (ej., vigas de metal o concreto, pluma de grúa, vigas y amarraduras, etc.) los cuales, debido a su diseño, tamaño, forma, o peso deberá ser fijado por métodos especiales. Sin embargo, cualquier artículo de la carga transportado en ese vehículo deberá estar segura y adecuadamente fijado al vehículo.

Sección 393. 112 - ¿Deberá ser ajustable una atadura?

Cada atadura, o sus conectores asociados, o sus mecanismos accesorios deberán estar diseñados, construídos y mantenidos de tal manera, que el conductor de un vehículo de motor comercial en movimiento pueda ajustarlo. Sin embargo, este requisito no aplica al uso de sujetadores con correa de acero.

Sección 393. 114 - ¿Cuáles son los requisitos para extremos de estructuras delanteras utilizadas como parte del sistema de seguridad de la carga?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección son aplicables a vehículos de motor comerciales transportando artículos de carga que están en contacto con el extremo de la estructura delantera del vehículo. El extremo de la estructura delantera en estos vehículos que transportan carga deberá cumplir los requisitos de funcionamiento de esta sección.

(b) Alto y ancho.

(1) El extremo de la estructura delantera deberá extenderse a cualquiera de los siguientes: a una altura de 4 pies sobre el piso del vehículo o a una altura en la cual se bloquee el movimiento hacia el frente de cualquier pieza del artículo de la carga siendo transportada en el vehículo, lo que sea menor.

(2) El extremo de la estructura delantera deberá tener un ancho que sea al menos igual al ancho del vehículo, o que bloquee el movimiento hacia el frente de cualquier artículo de la carga siendo transportada en el vehículo, la que sea más restringida.

(c) Fuerza. El extremo de la estructura delantera deberá ser capaz de resistir la siquiente carga estática delantera horizontal:

(1) Para un extremo de la estructura delantera que sea menor de 6 pies de alto, una carga estática delantera horizontal igual a la mitad (0.5) del peso de los artículos de la carga siendo transportada uniformemente en el vehículo, y distribuída sobre la porción entera del extremo de la estructura delantera que está dentro de 4 pies sobre el piso del vehículo o que está en o debajo de una altura sobre el piso del vehículo en donde se bloquee el movimiento delantero de cualquier artículo de la carga del vehículo, cualquiera que sea menor; o

(2) Para un extremo de la estructura delantera de 6 pies de altura o más, una carga estática delantera horizontal igual a cuatro décimas (0.4) del

peso del artículo de la carga siendo transportado en el vehículo, uniformemente distribuída sobre toda la estructura delantera final.

(d) Resistencia a la penetración. El extremo de la estructura delantera debe estar designado, construído y mantenido de forma tal que sea capaz de resistir la penetración de cualquier artículo de la carga que esté en contacto con éste cuando el vehículo disminuya la velocidad a una proporción de 20 pies por segundo, por segundo. El extremo de la estructura delantera no deberá tener aberturas que sean lo suficientemente grandes como para permitir que cualquier artículo de la carga que esté en contacto con la estructura pase a través de ella.

(e) Mecanismos substitutos. Los requisitos de esta sección serán cumplidos mediante el uso de mecanismos que realizan las mismas funciones de un extremo de la estructura delantera, si los mecanismos son al menos tan fuertes como, y proveen protección contra el deslizamiento de artículos de la carga al menos igual a, un extremo de la estructura delantera que se ajuste a esos requisitos.

REQUISITOS DE SEGURIDAD ESPECÍFICOS DE ACUERDO AL TIPO DE MERCANCÍA O PRODUCTO.

393. 116 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar troncos?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección son aplicables a la transportación de troncos con las siguientes excepciones:

(1) Troncos que son unidos por bandas (unitized by banding) u otros medios comparativos deberán ser transportados de acuerdo con las reglas generales de seguridad de la carga de las secciones 393.100 a la 393.114.

(2) Cargas que consisten de no más de cuatro troncos procesados deberán ser transportados de acuerdo con las reglas generales de seguridad de las secciones 393.100 a la 393.114.

(3) Leña, tocones, escombros de troncos, y otros troncos cortos deberán ser transportados en un vehículo o contenedor encerrado en ambos lados, delantero y trasero y que sea de una sólidez adecuada para contenerlos. Troncos más largos también serán cargados de esta manera.

(b) Componentes de un sistema de seguridad.

(1) Los troncos deberán ser transportados en un vehículo diseñado y construído, o adaptado, para la transportación de troncos. Dicho vehículo deberá ser equipado con literas (bunks), travesaños, estacas o soportes u otros medios equivalentes, que apoyen los troncos y eviten que éstos se rueden.

(2) Todos los componentes de un vehículo, envueltos en la seguridad de los troncos deberán ser diseñados y construídos para soportar todas las fuerzas operacionales previstas sin faltas, sin que se desaten accidentalmente ni ocurran deformaciones permanentes. Las estacas o soportes que no estén fijados permanentemente al vehículo deberán estar aseguradas de manera que eviten la separación accidental del vehículo en movimiento.

(3) Ataduras deberán ser utilizadas en combinación con la estabilización provista por las literas, estacas y travesaños para asegurar la carga.

(c) Uso de sistema de seguridad.

(1) Los troncos deberán ser empacados firmemente, y los troncos externos del fondo deberán estar en contacto o descansar firmemente en contra de las literas, travesaños, estacas o soportes.

(2) Cada tronco externo en el lado de una pila de troncos deberá tocar al menos dos estacas, literas, travesaños, o soportes. Si un extremo no toca una estaca, deberá descansar en otros troncos de una manera estable y se deberá extender más allá de la estaca, litera, travesaño o soporte.

(3) El centro del tronco externo más alto en cada lado o extremo deberá estar debajo del tope de cada estaca, litera o soporte.

(4) Cada tronco que no esté sujeto en su sitio por contacto con otros troncos o las estacas, literas o soportes deberán ser sostenidos en su lugar por una atadura. Ataduras adicionales o mecanismos de seguridad deberán ser utilizados cuando la condición de la madera resulte en un roce bajo entre los troncos que tienen probabilidad de resbalar unos contra otros.

(d) Seguridad y troncos "shortwood" cargados transversalmente en forma, carriles, y vehículos plataforma. En adición a los requisitos de los incisos (b) y (c) de esta sección, cada pila de troncos cargada transversalmente deberá cumplir con las siguientes reglas:

(1) En ningún caso podrá el extremo de un tronco que está en el piso más bajo del vehículo, extenderse más allá de un tercio de la longitud total del tronco de la estructura de soporte más cercana en el vehículo.

(2) Cuando solo una pila de "shortwood" es cargada transversalmente, deberá ser asegurada con al menos dos ataduras. Las ataduras deberán estar sujetas al bastidor del vehículo en la parte delantera y trasera de la carga, y deberá cruzar la carga en esa dirrección.

(3) Cuando dos ataduras son utilizadas, deberán colocarse apróximadamente a un tercio (1/3) y dos tercios (2/3) del largo de los troncos.

(4) Un vehículo que es más de 10 metros (33 pies) de largo deberá estar equipado con estacas centrales, o mecanismos comparables, para dividirlo en secciones apróximadamente del mismo largo. Donde un vehículo sea así dividido, cada atadura deberá asegurar el tronco más alto en cada lado de la estaca central, y deberá ser sujetado bajo estos troncos. Deberá estar fijado a cada extremo y tensionado (tensioned) por el centro, o fijado en el centro y tensionado por cada extremo, o deberá pasar a través de una polea o mecanismo equivalente en el medio y ser tensionado de un extremo.

(5) Cualquier estructura o estaca que está sujeta a una fuerza hacia arriba cuando las ataduras son tensionadas deberá ser anclado para resistir esa fuerza.

(6) Si dos pilas de "shortwood" están cargadas de lado a lado, además de cumplir con los requisitos de los incisos (d) (1) al (d) (5) de esta sección, deberán ser cargados de manera que:

(i) No haya espacio entre las dos pilas de troncos;

(ii) La parte externa de cada pila es levantada al menos 2.5 cm (1 pulgada) dentro de 10 cm (4 pulgadas) del extremo de los troncos o el lado del vehículo;

(iii) El tronco más alto no es más de 2.44 m (8 pies) sobre la cubierta; y

(iv) Al menos una atadura es usada longitudinalmente a través de cada pila de troncos.

(e) Seguridad de troncos cargados longitudinalmente en vehículos de plataforma y bastidor. Además de cumplir los requisitos de los incisos (b) y (c) de esta sección, cada pila de "shortwood" cargada

longitudinalmente en un vehículo de bastidor o plataforma deberá asegurarse al vehículo, al menos por dos ataduras.

(f) Seguridad de troncos transportados en remolques ajustables.

(1) La carga deberá estar asegurada por al menos una atadura en cada litera, o alternativamente, por al menos dos ataduras usadas como envolturas que rodeen la carga entera en posiciones que provean seguridad efectiva a lo largo de la carga.

(2) Las envolturas delanteras y traseras deberán de tener al menos 3.04 metros (10 pies) de distancia.

(3) Cargas de troncos sencillos o dobles de un diámetro largo deberán ser inmobilizados con cuñas de bloqueo u otros medios equivalentes para prevenir el desplazamiento.

(4) Troncos de diámetro largo que sobresalen de las literas deberán ser aseguradas a la carga principal con al menos dos envolturas adicionales.

Sección 393. 118 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar "dressed lumber"o productos similares de construcción?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección aplican a la transportación de paquetes de "dressed lumber", madera empacada, productos de construcción tales como madera terciada (plywood), tabla de yeso (gypsum board) u otros materiales de forma similar. Madera o productos de construcción que no estén empaquetadas deberán ser consideradas como artículos sueltos y transportadas de acuerdo a las secciones 393.100 a la 393.114 de esta subparte. Para propósitos de esta sección, empaquetado se refiere a paquetes de madera, materiales de construcción o productos similares que son unidos por seguridad como un artículo sencillo de la carga.

(b) Colocación de empaquetado. Los empaquetados deberán ser colocados lado a lado en contacto directo uno con otro, o deberá ser provisto un medio para evitar que los empaquetados se deslicen uno encima de los otros.

(c) Seguridad de los empaquetados transportados que no utilizan más de un nivel. Los empaquetados cargados en el nivel deberán ser asegurados de acuerdo a las disposiciones generales de las secciones 393.100 a la sección 393.114.

(d) Seguridad de los empaquetados transportados que utilizan más de un nivel. Los empaquetados cargados en más de un nivel deberán ser:

(1) Bloqueados contra el movimiento lateral por etacas en los lados del vehículo y aseguradas por ataduras extendidas sobre el nivel superior, como es señalado en las disposiciones generales de la sección 393.100 a la sección 393.114.

(2) Restricción del movimiento lateral mediante mecanismos de bloqueo o de alto roce entre los níveles y asegurados por ataduras extendidas sobre el nivel superior, como señalado en las disposiciones generales de las secciones 393.100 a la 393.114; o

(3) Colocados directamente en la parte superior de otros empaquetados o en separadores y asegurados de acuerdo a lo siguiente:

(i) El largo de los separadores entre empaquetados deberá proveer sostén a todas las piezas en la línea del fondo del empaquetado.

(ii) El ancho de los separadores individuales deberá ser igual a o mayor que la altura.

(iii) Si los separadores son parte de las capas de material, las capas deberán ser unidas o atadas juntas de manera que se asegure que el separador se desempeñe como una pieza de material simple.

(iv) El arreglo de las ataduras para los empaquetados deberá estar:

(A) Aseguradas sobre la parte superior del nivel de los empaquetados por ataduras, de acuerdo a la sección 393.100 a la sección 393.114 con un mínimo de dos ataduras para empaquetados que sean más largos que 1.52 metros (5 pies); y

(B) Aseguradas por ataduras de acuerdo con las disposiciones generales de la sección 393.100 a la sección 393.114 sobre el segundo nivel o sobre el nivel del medio de una altura máxima de 1.85 metros (6 pies) sobre la plataforma del remolque, lo que sea mayor, para cada pila de empaquetados compuestos de más de dos niveles; o

(4) Aseguradas por ataduras que estén sobre cada nivel de empaquetado, de acuerdo a las secciónes 393.100 a la 393.114 usando un mínimo de dos ataduras sobre cada uno de los empaquetados superiores que sean de más de 1.52 metros (5 pies), en todas las circunstancias.

Sección 393. 120 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar carretes de metal (metal coils)?

(a) Aplicabilidad. Las reglas de esta sección aplican a la transportación de uno o más carretes de metal (metal coils) que, individualmente o agrupados, pesen 2268 kg (5000 libras) o más. Cargamentos de carretes de metal que pesen menos de 2268 kg (5,000 libras)

deberán ser asegurados de acuerdo con las disposiciones de las secciones 393.100 a la 393.114.

(b) Seguridad de carretes de metal transportados con anillos verticales en un vehículo de plataforma, en un vehículo lateral o en un contenedor intermodal con puntos de soporte.

(1) Un carrete individual. Cada carrete deberá estar asegurado por ataduras ordenadas de manera que prevengan a los carretes inclinarse en dirección delantera, trasera o lateral. El sistema de restricción deberá incluír lo siguiente:

(i) Al menos una atadura fijada diágonalmente desde el lado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (en la parte delantera más cercana del carrete), a través del anillo del carrete, al lado derecho del vehículo o contenedor intermodal (en la parte trasera más cercana del carrete);

(ii) Al menos una atadura fijada diágonalmente del lado derecho del vehículo o contenedor intermodal (en la parte delantera más cercana del carrete), a través del anillo del carrete, al lado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (en la parte trasera más cercana del carrete);

(iii) Al menos una atadura fijada transversalmente sobre el anillo del carrete; y

(iv) Cualquiera, bloqueo y abrazadera, estera de fricción o ataduras deberán ser utilizadas para evitar el movimiento longitudinal en dirección delantera.

(2) Carretes agrupados en filas. Cuando los carretes son agrupados y cargados lado a lado en una fila longitudinal o transversal, cada fila de carretes deberá ser asegurada por lo siguiente;

(i) Al menos una atadura fijada al frente de la fila de carretes, conteniéndolos del movimiento en dirección delantera, y cuando sea posible, haciendo un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal cuando sea visto del lado del vehículo o contenedor;

(ii) Al menos una atadura fijada a la parte trasera de la fila de carretes, conteniendolos del movimiento en dirección trasera, y cuando sea posible, haciendo un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal cuando sea visto del lado del vehículo o contenedor;

(iii) Al menos una atadura sobre la parte superior de cada carrete o fila transversal de carretes, conteniéndolos contra el movimiento vertical. Ataduras que van sobre la superficie de un(os) carrete(s) deberán estar lo más cerca posible al anillo del carrete, y colocadas para evitar que las ataduras se resbalen o que se desaten accidentalmente mientras el vehículo esta en movimiento; y

(iv) Ataduras deberán ser ordenadas para prevenir el deslizamiento o inclinación en las direcciones delantera, trasera y lateral.

(c) Seguridad de carretes transportados con anillos transversales en un vehículo de plataforma, en un vehículo lateral o contenedor intermodal con puntos de soporte.

(1) Un carrete individual. Cada carrete deberá estar asegurado por lo siguiente:

(i) Medios (ej., madera, cuñas, soportes, etc.) para prevenir la rodadura del carrete. Los medios para prevenir la rodadura deberán sostener el carrete lejos de la superficie y no deberán desatarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento. Si madera o cuñas son utilizadas, deberán ser sujetadas en su lugar por literas de carretes o mecanismos similares para evitar que se suelten. El uso de bloqueo clavado o calzos como único medio para asegurar maderos, cuñas o un soporte clavado, está prohibido;

(ii) Al menos una atadura a través del anillo, restricción contra movimiento hacia adelante, y siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal cuando es visto desde el lado del vehículo o contenedor; y

(iii) Al menos una atadura a través del anillo, restricción contra el movimiento hacia atrás, y siempre que sea posible, formando un ángulo de no más de 45 grados con el piso del vehículo o contenedor intermodal cuando es visto desde el lado del vehículo o contenedor.

(2) Prohibición en cruce de ataduras cuando los carretes son transportados con anillos transversales. Fijación de ataduras diágonalmente a través del anillo de un carrete para formar un patrón en forma de X cuando se observa por encima del vehículo está prohíbido.

(d) Seguridad de carretes transportados con anillos longitudinalmente en un vehículo de plataforma, en un vehículo lateral o contenedor intermodal con puntos de soporte.

(1) Un carrete individual opción 1. Cada carrete deberá estar asegurado por:

(ii) Medios (ej., madera, cuñas, soportes, etc.) para prevenir la rodadura del carrete. Los medios para prevenir la rodadura deberán sostener el carrete lejos de la superficie y no deberán desatarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento. Si madera o cuñas son utilizadas, deberán ser sujetadas en su lugar por literas de carretes o mecanismos similares para evitar que se suelten. El uso de bloqueo clavado o calzos como único medio para asegurar maderos, cuñas o un soporte clavado, está prohibido;

(ii) Al menos una atadura fijada diágonalmente a través del anillo desde el lado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (en la parte delantera más cercana del carrete), al lado derecho del vehículo o contenedor intermodal (en la parte trasera más cercana del carrete), formando un ángulo de no más de 45 grados, cuando sea posible, con el piso del vehículo o contenedor intermodal cuando es observado desde el lado del vehículo o contenedor;

(iii) Al menos una atadura fijada diágonalmente a través del anillo, desde el lado derecho del vehículo o contenedor intermodal (en la parte delantera más cercana del carrete), al lado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (en la parte trasera más cercana del carrete), formando un angulo de no más de 45 grados, cuando sea posible, con el piso del vehículo o contenedor intermodal cuando es observado desde el lado del vehículo o contenedor;

(iv) Al menos una atadura fijada transversalmente sobre la superficie del carrete; y

(v) Cualquiera bloqueo, o estera de fricción para evitar el movimiento longitudinal.

(2) Un carrete individual opción 2. Cada carrete deberá estar asegurado por:

(i) Medios (ej., madera, cuñas, soportes, etc.) para evitar la rodadura del carrete. Los medios para evitar la rodadura deberán sostener el carrete lejos de la superficie y no deberán desatarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento. Si madera o cuñas son utilizadas, deberán ser sujetadas en su lugar por literas de carretes o mecanismos similares para prevenirlos de soltarse. El uso de bloqueo clavado o calzos como único medio para asegurar maderos, cuñas o un soporte clavado, está prohibido;

(ii) Al menos una atadura fijada consecutivamente a través del anillo, desde el lado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (en la parte delantera más cercana del carrete), al lado izquierdo del vehículo o contenedor intermodal (en la parte trasera más cercana del carrete), formando un ángulo de no más de 45 grados, cuando sea posible, con el piso del vehículo o contenedor intermodal cuando es observado desde el lado del vehículo o contenedor;

(iii) Al menos una atadura fijada consecutivamente a través del anillo, (en la parte delantera más cercana del carrete), al lado derecho del vehículo o contenedor intermodal (en la parte trasera más cercana del carrete), formando un ángulo de no más de 45 grados, cuando sea posible, con el piso del

vehículo o contenedor intermodal cuando es observado desde el lado del vehículo o contenedor;

(iv) Al menos una atadura fijada transversalmente sobre la superficie del carrete; y

(v) Cualquiera, bloqueo o estera de fricción para evitar el movimiento longitudinal.

(3) Un carrete individual opción 3. Cada carrete deberá estar asegurado por:

(i) Medios (ej., madera, cuñas, soportes, etc.) para evitar la rodadura del carrete. Los medios para evitar la rodadura deberán sostener el carrete lejos de la superficie y no deberán desatarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento. Si madera o cuñas son utilizadas, deberán ser sujetadas en su lugar por literas de carretes o mecanismos similares para prevenirlos de soltarse. El uso de bloqueo clavado o calzos como único medio para asegurar maderos, cuñas o un soporte clavado, esta prohibido;

(ii) Al menos una atadura sobre la superficie del carrete, localizado en la parte delantera más cercana del carrete;

(iii) Al menos una atadura sobre la superficie del carrete, localizado en la parte trasera más cercana del carrete; y

(iv) Cualquier bloqueo o esteras de fricción para evitar el movimiento longitudinal en dirección hacia el frente.

(4) Filas de carretes. Cada fila transversal de carretes que tengan diámetros exteriores apróximadamente iguales deberán ser asegurados con:

(i) Medios (ej., madera, cuñas, soportes, etc.) para evitar la rodadura a cada carrete en la fila de carretes. Los medios para evitar la rodadura deberán sostener el carrete lejos de la superficie y no deberán desatarse o soltarse accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento. Si madera o cuñas son utilizadas, deberán ser sujetadas en su lugar por literas de carretes o mecanismos similares para prevenirlos de soltarse. El uso de bloqueo clavado o calzos como único medio para asegurar maderos, cuñas o un soporte clavado, está prohibido;

(ii) Al menos una atadura sobre la superficie de cada carrete o fila transversal, localizado en la parte delantera más cercana del carrete;

(iii) Al menos una atadura sobre la superficie de cada carrete o fila transversal, localizada en la parte trasera más cercana del carrete; y

(iv) Cualquiera, bloqueo, abrazadera o estera de fricción para evitar el movimiento longitudinal.

(e) Seguridad de carretes transportados en un vehículo lateral sin puntos de soporte o un contenedor intermodal sin puntos de soporte. Carretes de metal transportados en un vehículo con lados sin puntos de soporte o un contenedor intermodal sin puntos de soporte deberá ser cargado de manera que prevenga el deslizamiento e inclinación. Los carretes también deberán ser

asegurados utilizando un sistema de bloqueo y abrazadera, esteras de fricción, ataduras o una combinación de éstos para evitar cualquier movimiento o inclinación horizontal.

Sección 393.122 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar rollos de papel?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección aplican a cargamentos de rollos de papel que, individual o juntamente, pesan 2268 kg (5,000 lb) o más. Cargamentos de rollos de papel que pesan menos de 2268 kg (5,000 lb), y rollos de papel que son unidos en una plataforma de carga, también podrán ser aseguradas de acuerdo con las reglas en esta sección o los requisitos de la secciones 393.100 a la 393.114.

(b) Seguridad de rollos de papel transportados con anillos verticales en vehículo lateral.

(1) Rollos de papel deberán ser colocados ajustadamente contra las paredes del vehículo, otros rollos de papel, u otra carga, para evitar el movimiento cuando esté transitando.

(2) Si no hay suficientes rollos de papel en el cargamento para alcanzar las paredes del vehículo, el movimiento lateral deberá ser evitado llenando el vacío, bloqueando, por abrazaderas o esteras de fricción. Los rollos de papel también deberán ser atados.

(3) Cuando cualquier vacío detrás de un grupo de rollos de papel, incluyendo los que están en la parte de atrás del vehículo, exceden el diámetro de los rollos de papel, el movimiento hacia atrás deberá ser evitado por medio de esteras de fricción, bloqueo, por abrazaderas, o ataduras con otros rollos.

(4) (i) Si por la estructura del vehículo u otra carga no se puede evitar que un rollo de papel se caiga o se incline hacia los lados o hacia atrás, y su ancho es más de (2) dos veces su diámetro, deberá evitarse que se incline o se caiga atándolo con otros rollos, por medio de abrazaderas o ataduras.

(i) Si debido a la estructura del vehículo u otra carga no se puede evitar que el rollo que se encuentra al frente en un grupo de rollos de papel se incline o caiga hacia adelante, y es restringido contra el movimiento hacia el frente, solo por esteras de fricción, y su ancho es más de 1.75 veces su diámetro, deberá evitarse que se caiga o se incline hacia el frente amarrándolo a otros rollos, abrazaderas o ataduras.

(iii) De lo contrario, cuando un rollo de papel del rollo que se encuentra al frente en grupos de rollos y que por la estructura del vehículo u otra carga no se ha evitado que caigan o se inclinen hacia adelante, y el ancho está en exceso por 1.25 veces su diámetro, se evitará que se caigan o inclinen amarrándolos a otros rollos, por medio de abrazaderas o ataduras.

(5) Si los rollos de papel están amarrados juntos, éstos deberán ser colocados estrechamente unos contra otros para formar un grupo estable. Las bandas deberán ser apretadas estrechamente, y deberán ser aseguradas de manera que no puedan caer fuera de los rollos o de la plataforma.

(6) Una estera de fricción usada para proveer la seguridad principal para un rollo de papel deberá sobresalir por debajo del rollo en la dirección en la que está proporcionando la seguridad.

(c) Seguridad de cargas divididas de rollos de papel transportados con anillos verticales en un vehículo lateral.

(1) Si no se evita por medio de la estructura de un vehículo u otra carga, que un rollo de papel en una carga dividida se mueva hacia adelante, deberá evitarse el movimiento hacia adelante llenando el espacio abierto, o bloqueando, por medio de abrazaderas, ataduras, esteras de fricción, o combinaciones de éstos.

(2) Una estera de fricción usada para proveer la seguridad principal a un rollo de papel deberá sobresalir por debajo del rollo en la dirección en la que está proporcionando la seguridad.

(d) Seguridad para cargas de rollos de papel apiladas, transportadas con anillos verticales en un vehículo lateral.

(1) Rollos de papel no deben estar cargadas en niveles por debajo de los rollos de papel, al menos que el nível más bajo se extienda al frente del vehículo.

(2) Rollos de papel en el segundo y subsiguiente nível deberán evitar el movimiento hacia adelante, hacia atrás y hacia los lados por medios permitidos al nivel del fondo, o por el uso de un rollo bloqueador desde un nível más bajo.

(3) El rollo bloqueador deberá ser al menos 38 mm (1.5 pulgadas) más alto que los otros rollos, o deberá ser elevado al menos 38 mm (1.5 pulgadas) utilizando material para sujetar la carga.

(4) Un rollo en la última fila de cualquier nível no deberá ser elevado utilizando material para sujetar la carga.

(e) Seguridad para rollos de papel transportados con anillos transversales en un vehículo lateral.

(1) Se debe evitar que los rollos de papel rueden o se deslicen longitudinalmente por el contacto con la estructura del vehículo u otra carga, por medio de cuñas, bloqueo o abrazaderas de tamaño adecuado, o por ataduras.

(2) Las cuñas y el bloqueado debe ser sujetado seguramente en su lugar por algunos medios adicionales a la fricción, para que no se suelten o desaten accidentalmente mientras el vehículo está en movimiento.

(3) El último rollo no deberá ser asegurado utilizando las puertas traseras del vehículo o contenedor intermodal, o mediante bloqueado sujetado en su sitio por esas puertas.

(4) Si hay más de un total de 203 mm (8 pulgadas) de espacio entre los extremos de un rollo de papel, o una fila de rollos, y las paredes del vehículo, relleno de vacío, bloqueo, abrazaderas, esteras de fricción, o ataduras deberán ser utilizadas para evitar que el rollo se desplace sobre cualquier pared.

(f) Seguridad de cargas de rollos de papel apiladas, transportados con anillos transversales en un vehículo lateral.

(1) Rollos no deberán ser cargados en un segundo nível a menos que el nivel del fondo se extienda al frente del vehículo.

(2) Rollos no deben de ser cargados en un tercer o mayor nivel a menos que todos los espacios en el nivel inferior estén llenos.

(3) El rollo delantero en cada nivel superior, o cualquier rollo con un espacio vacío al frente, deberá ser asegurado contra el movimiento hacia adelante:

(i) Atándolo a otro rollo, o

(ii) Bloqueándolo contra un rollo bloqueador de anillo vertical adecuadamente asegurado, descansando en el piso del vehículo que sea al menos 1.5 veces más alto que el diámetro del rollo siendo bloqueado, o

(iii) Colocándolo en un espacio formado por dos rollos en la fila más baja cuyo diámetro es igual a, o mayor que aquel del rollo en la fila superior.

(4) El último rollo en cada nivel superior deberá estar asegurado atándolo a otros rollos si está localizado en los últimos dos espacios formados por los últimos rollos en el nivel inferior.

(5) Los rollos deberán estar asegurados contra el movimiento lateral por el mismo medio permitido para el nivel inferior cuando hay más de un total de 203 mm (8 pulgadas) de espacio entre los extremos de un rollo de papel, o una fila de rollos, y las paredes del vehículo.

(g) Seguridad de rollos de papel transportados con los anillos longitudinales en un vehículo lateral.

(1) El movimiento hacia el frente de cada rollo debe ser evitado por medio de contacto con la estructura del vehículo, otra carga, bloqueo u ataduras.

(2) El movimiento hacia atrás de cada rollo debe ser evitado por medio de contacto con la estructura del vehículo, otra carga, bloqueo, esteras de fricción o ataduras.

(3) Se debe evitar que los rollos de papel se rueden o deslicen lateralmente por contacto con la pared del vehículo u otra

carga, o por medio de cuñas y bloqueos de tamaño adecuado.

(4) Cuñas o bloqueo deben sostenerse seguramente en su sitio por algunos medios adicionales a la fricción, para que no se desaten o suelten accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento.

(h) Seguridad de pilas de rollos de papel cargadas con los anillos longitudinales en un vehículo lateral.

(1) Los rollos no deberán ser cargados en un nivel superior si otro rollo cabe en el nivel inferior.

(2) Un nivel superior será formado colocando rollos de papel en las paredes formadas por los rollos inferiores.

(3) Un rollo en un nivel superior deberá ser asegurado contra movimiento hacia adelante y hacia atrás por uno de los medios permitidos para el nivel inferior, mediante uso de un rollo de bloqueo, o mediante atadura a otros rollos.

(i) Seguridad para rollos de papel transportados en un vehículo de plataforma o en un "curtain sided vehicle."

(1) Rollos de papel con anillos verticales o con anillos longitudinales.

(i) Los rollos de papel deberán ser cargados y asegurados tal y como descrito para un vehículo lateral.

(ii) Cargas apiladas de rollos de papel con anillos verticales son prohíbidas.

(2) Rollos de papel con anillos transversales.

(i) Se deberá evitar que los rollos de papel se rueden o deslicen longitudinalmente por medio de contacto con la estructura del vehículo u otra carga, por medio de cuñas, bloqueo y abrazaderas de tamaño adecuado, o por ataduras.

(ii) Las cuñas y bloqueo deberán ser sostenidos seguramente en su lugar por algunos medios en adicción a la fricción, de manera que no se suelten o desaten accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento.

(iii) Ataduras deberán ser utilizadas de acuerdo a los requisitos de las secciones 393.100 a la 393.114 para evitar el movimiento lateral.

Sección 393. 124 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar tubos de hormigón (concrete pipe)?

(a) Aplicabilidad.

(1) Las reglas de esta sección aplican a la transportación de tubos de hormigón en remolques y vehículos de plataforma, y remolques de comoda baja (lowboy trailer).

(2) Tubos de hormigón atados ajustadamente a un artículo firme individual que no tiende a rodar, y tubos de hormigón en un vehículo lateral o contenedor deberán asegurarse de acuerdo a las disposiciones de las secciones 393.100 a la 393.114.

(b) Específicaciones generales para ataduras.

(1) El límite de capacidad agregada de todas las ataduras en cualquier grupo de tubos no debe ser menor de la mitad del peso total de todos los tubos en el grupo.

(2) Una atadura transversal a través de un tubo en una hilera superior o sobre ataduras longitudinales se considera como que asegura todos los tubos que estén debajo de donde la atadura ejerce presión.

(c) Bloqueo.

(1) Bloqueo será de una o más piezas colocadas simétricamente cerca del centro de un tubo.

(2) Una pieza se deberá extender al menos la mitad de la distancia, desde el centro hacia cada extremo del tubo, y dos piezas deberán ser colocadas en el lado opuesto, una a cada extremo del tubo.

(3) El bloqueo deberá ser colocado firmemente contra el tubo, y deberá estar asegurado para evitar que se salga de debajo del tubo.

(4) El bloqueo de maderos deberá tener unas dimensiones mínimas de al menos 10 x 15 cm (4 x 6 pulgadas).

(d) Acomodando la carga.

(1) Tubos de diámetros diferentes. Si tubos de más de un diámetro son cargados en un vehículo, se deberán formar grupos que consistan de tubos que sean de un mismo tamaño, y cada grupo deberá ser asegurado separadamente.

(2) Acomodando una hilera inferior. La hilera inferior deberá ser acomodada de manera que cubra la longitud total del vehículo, o como una hilera parcial en un grupo o dos grupos.

(3) Acomodando una hilera de arriba. El tubo deberá ser colocado sólo en espacios formados por tubos contiguos en la hilera inferior. Una tercera o más alta hilera no debe ser comenzada a menos que todos los espacios en la hilera inferior estén llenos.

(4) Acomodando la hilera superior. La hilera superior debe ser acomodada como una hilera completa, una hilera parcial en un grupo, o una hilera parcial en dos grupos.

(5) Acomodando tubos de campana (bell pipe)

(i) Los tubos de campana (bell pipe) deberán ser cargados en al menos dos separadores longitudinales suficientemente altos para asegurar que la campana (bell) esté libre de la plataforma.

(ii) Tubos de campana (bell pipe) cargados en una hilera tendrá las campanas alternando en lados opuestos del vehículo.

(iii) Los extremos de tubos consecutivos deberán estar tambaleados si es posible, dentro del ancho permisible, de otra forma deberán estar alineados.

(iv) Tubos de campana cargados en más de una hilera deberán tener las campanas de la hilera inferior todas en el mismo lado del vehículo.

(v) Tubos en cada hilera superior deberán ser cargados con campanas en el lado opuesto del vehículo a las campanas de la hilera inferior.

(vi) Si la segunda hilera no está completa, el tubo en la hilera inferior que no sostiene un tubo de arriba deberá tener sus campanas alternas en lados opuestos del vehículo.

(e) Seguridad de tubos con un diámetro interior de hasta 1,143 mm (45 pulgadas). Además de los requisitos en los incisos (b), (c) y (d) de esta sección, las siguientes reglas deberán cumplirse:

(1) Estabilizando la hilera inferior.

(i) La hilera inferior deberá ser inmobilizada longitudinalmente en cada extremo bloqueando, la estructura extrema del vehículo, estacas, un descargador de tubo cerrado, u otros medios equivalentes.

(ii) Otros tubos en la hilera inferior deben sostenerse firmemente en su lugar por medio de bloques y/o cuñas; y

(iii) Cada tubo en la hilera inferior deberá también ser sostenido firmemente en contacto con tubos adyacentes por ataduras a través de los tubos delanteros y traseros:

(A) Cuando sea posible, al menos una atadura a través del tubo delantero de la hilera inferior deberá correr hacia el frente, a un ángulo de no más de 45 grados con el horizontal.

(B) Cuando sea posible, al menos una atadura a través del tubo trasero de la hilera inferior deberá correr hacia el frente a un ángulo de no más de 45 grados con el horizontal.

(2) Uso de ataduras.

(i) Cada tubo deberá ser asegurado individualmente con ataduras a través de los tubos.

(ii) Si cada tubo no está asegurado individualmente con una atadura, entonces:

(A) Cualquiera, cadena o cable de acero de un ½ pulgada de diámetro, o cadena o cable de acero de dos 3/8 pulgada de diámetro, deberá ser colocado longitudinalmente sobre el grupo de tubos.

(B) Una atadura transversal deberá ser utilizada para cada 3.04 m (10 pies) de longitud de la carga. Las ataduras transversales deberán ser colocadas a través de un tubo, o sobre ambas ataduras longitudinales entre dos tubos en la hilera superior.

(C) Si el primer tubo de un grupo en la superficie de una hilera no está colocado en el primer espacio formado por los tubos del frente de la hilera inferior, cuando sea posible, deberá ser asegurado por una atadura adicional que corra hacia atrás a un ángulo que no sea de más de 45 grados al horizontal. Esta atadura deberá pasar a través del tubo del frente de la hilera de arriba o fuera de ella y sobre ambas ataduras longitudinales; y

(D) Si el último tubo de un grupo en la hilera superior no está colocado en el último espacio formado por los tubos en la parte de atrás de la hilera inferior, cuando sea posible, deberá estar asegurada por una atadura adicional que corre hacia el frente a un ángulo de no más de 45 grados al horizontal. Esta atadura deberá pasar a través

del tubo de atrás de la hilera de arriba o afuera de ella y sobre ambas ataduras longitudinales.

(f) Seguridad de tubos largos, con un diámetro interior sobre 1143 mm (45 pulgadas). En adición a los requisitos de los incisos (b), (c) y (d) de esta sección, las siguientes reglas deberán cumplirse:

(1) El tubo delantero y trasero deberían ser inmobilizados mediante bloqueo, cuñas, estructuras extremas de un vehículo, estacas, descargador de tubos cerrados, u otros medios equivalentes.

(2) Cada tubo deberá ser asegurado por medio de ataduras a través del tubo:

(i) Al menos una atadura a través de cada tubo en la mitad delantera de la carga, que incluye el del medio si hay un número impar, y deberá correr, cuando sea posible, hacia atrás a un ángulo de no más de 45 grados con el horizontal.

(ii) Al menos una atadura a través de cada tubo en la mitad trasera de la carga, y deberá correr cuando sea posible hacia adelante, a un ángulo de no más de 45 grados con el horizontal, para sostener firmemente cada tubo cuando esté en contacto con un tubo adyacente; y

(iii) Si el tubo delantero o trasero no está también en contacto con la estructura final del vehículo, estacas, descargador de tubos cerrados, u otros medios equivalentes, al menos dos ataduras colocadas tal y como descrito en los incisos (f) (2) (i) y (ii) de esta sección, deberán ser utilizadas a través de ese tubo.

(3) Si sólo un tubo es transportado, o si varios tubos son transportados entre otros tubos sin contacto, los requisitos en este inciso aplican a cada tubo como un artículo delantero o trasero individual.

Sección 393. 126 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar contenedores intermodales (intermodal containers)?

(a) Aplicabilidad. Las reglas de esta sección aplican a la transportación de contenedores intermodales. Carga contenida dentro de un contenedor intermodal deberá estar asegurada de acuerdo con las disposiciones de las secciones 393.100 a la 393.114, si es aplicable, a las reglas específicas de productos de esta parte.

(b) Seguridad de contenedores intermodales transportados en vehículo(s) de chasis de caja (container chassis vehicle).

(1) Cada contenedor intermodal deberá estar asegurado al chasis de caja con los mecanismos de seguridad o mecanismos integrales de cierre que no puedan soltarse accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento.

(2) Los mecanismos de seguridad deberán impedir que el contenedor se mueva más de 1.27 cm (1/2 pulgada) hacia adelante, más de 1.27 cm (1/2 pulgadas) a popa (aft), más de 1.27 cm (1/2 pulgadas) a la derecha, más de 1.27 cm (1/2 pulgada a la izquierda, o más de 2.54 cm (1 pulgada) verticálmente.

(3) La parte delantera y trasera del contenedor deberá estar asegurado independientemente.

(c) Seguridad de contenedores intermodales transportados en vehículos que no sean de chasis de caja.

(1) Todas las esquinas bajas del contenedor intermodal deberán descansar sobre el vehículo, o las esquinas deberán ser sostenidas por una estructura capaz de soportar el peso del contenedor y esa estructura de soporte deberá ser asegurada independientemente al motor del vehículo.

(2) Cada contenedor deberá ser asegurado al vehículo por:

(i) Cadenas, cables de alambre o mecanismos integrales que estén fijados a todas las esquinas bajas; o

(ii) Cadenas cruzadas que estén fijadas a todas las esquinas superiores; y,

(3) Las partes delantera y trasera del contenedor deberán estar aseguradas independientemente. Cada cadena, cable de alambre, o mecanismo integral de cierre deberá estar fijado al contenedor de manera que evite que se suelte accidentalmente mientras el vehículo esté en movimiento.

(d) Seguridad para contenedores intermodales vacíos transportados en vehículos que no sean de chasis de caja. Contenedores intermodales vacíos transportados en vehículos que no sean de chasis de caja no tienen que tener todas las esquinas bajas del contenedor intermodal descansando sobre el vehículo, o tener todas las esquinas bajas sostenidas por una estructura capaz de soportar el peso del contenedor vacío, siempre y cuando:

(1) El contenedor intermodal vacío está balanceado y colocado en el vehículo de manera tal que el contenedor esté estable antes de añadir ataduras u otro equipo de seguridad; y,

(2) La cantidad que sobresalga para el contenedor vacío en el remolque no exceda cinco (5) pies en la parte delantera o trasera del remolque;

(3) El contendor intermodal vacío no deberá interferir con la maniobrabilidad del vehículo; y,

(4) El contenedor intermodal vacío está asegurado para evitar el desplazamiento lateral, longitudinal, o vertical.

Sección 393.128 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar automóviles, camiones livianos y camiones de carga?

(a) Aplicabilidad. Las reglas de esta sección aplican a la transportación de automóviles, camiones livianos y vanes que pesen individualmente 4,536 kg (10,000 lb) o menos. Vehículos que individualmente son más pesados que 4,536 kg (10,000 lb) deberán ser asegurados de acuerdo a las disposiciones de la sección 393.130 de esta parte.

(b) Seguridad de automóviles, camiones livianos y vanes.

(1) Automóviles, camiones livianos, y vanes deberán estar fijados en la parte delantera y trasera utilizando al menos dos ataduras, para evitar el movimiento lateral, delantero, trasero y vertical.

(2) Ataduras que están diseñadas para ser fijadas a la estructura del automóvil, camión liviano, o van deberán ser utilizadas en los puntos de montaje en los vehículos que sean diseñados específicamente para esos propósitos.

(3) Ataduras que están diseñadas para servir sobre o alrededor de las ruedas de un automóvil, camión liviano, o van deberán tomar precauciones o medidas contra la restricción de la direccion lateral, longitudinal y vertical.

(4) Los protectores de bordes no son requeridos para malla sintética en los puntos en donde la malla esté en contacto con las ruedas.

Sección 393.130 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar vehículos pesados, equipo y maquinaria?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección aplican a la transportación de vehículos pesados, equipo y maquinaria que operan en ruedas o vías, tales como cargadoras de extremos delanteros (front end loaders), tractor nivelador (bulldozers), tractores y pala de energía (power shovels) y que individualmente pesen 4,536 kg (10,000 lb.) o más. Vehículos, equipo y maquinaria que sea más liviano de 4,536 kg (10,000 lb.) también será asegurada de acuerdo con las disposiciones de esta sección, con la sección 393.128, o de acuerdo a las disposiciones de las secciones 393.100 a la 393.114.

(b) Preparación de equipo que va a ser transportado.

(1) Equipo accesorio, tal como palas hidraúlicas, deberán ser completamente bajadas y aseguradas al vehículo.

(2) Vehículos articulados deberán ser contenidos de manera que evite la articulación mientras el vehículo está en movimiento.

(c) Seguridad de vehículos pesados, equipo o maquinaria con vías o ruedas de tractor.

(1) Además de los requisitos del inciso (b) de esta sección, equipo pesado o maquinaria con tractor oruga o ruedas deberá ser contenido contra el movimiento en la dirección lateral, delantera trasera y vertical utilizando como mínimo cuatro ataduras.

(2) Cada una de las ataduras deberá ser fijada lo más cerca posible a la parte delantera y trasera del vehículo, o puntos de montaje en el vehículo que ha sido designado específicamente para ese propósito.

Sección 393.132 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar vehículos aplastados?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección aplican a la transportación de vehículos tales como automóviles, camiones livianos, y vanes que han sido aplastados.

(b) Prohibición en el uso de malla sintética. El uso de malla sintética para asegurar vehículos aplastados está prohíbida.

(c) Seguridad de vehículos aplastados. Vehículos aplastados deberán ser transportados en vehículos que tengan:

(1) Paredes de contención o medios comparables en cuatro lados que se extiendan a la altura completa de la carga y que bloqueen contra el movimiento de la carga en la dirección delantera, trasera y lateral; o

(2) (i) Paredes de contención o medios comparables en tres lados que se extiendan a la altura completa de la carga y que bloqueen contra el movimiento de la carga en la dirección delantera, trasera y lateral para la cual no hay pared de contención o medios comparables, y

(ii) Se requiere un mínimo de dos ataduras por pila de vehículos; o

(3) (i) Paredes de contención en dos lados que se extiendan a la altura completa de la carga y que bloqueen

contra el movimiento de la carga en la dirección delantera y trasera, y

(ii) Se requiere un mínimo de tres ataduras por pila de vehículos; o

(4) Un mínimo de cuatro ataduras por pila de vehículos.

(5) En adición a los requisitos de los incisos (c) (2), (3), y (4), las siguientes reglas deberán ser cumplidas:

(i) Vehículos utilizados para transportar vehículos aplastados deberán estar equipados con medios que eviten la caída de las partes sueltas por los cuatro lados del vehículo que se extienden a la altura completa de la carga.

(ii) Los medios utilizados para retener las partes sueltas deberán consistir de paredes estructurales, lados (sideboard), o material apropiado para cubrir, solo o en combinaciónes.

(iii) El uso de material sintético para contención de partes sueltas es permitido.

Sección 393.134 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar contenedores "roll-on roll-of" y contenedores de elevador de gancho (hook lift)?

(a) Aplicabilidad. Las reglas en esta sección aplican a la transportación de contenedores "roll-on roll-of" y contenedores de elevador de gancho.

(b) Seguridad de un contendor "roll-on roll-of" y contenedor de elevador de gancho (hook lift). Cada contenedor "roll-on roll-of" y contenedor de elevador de gancho (hook lift) cargado en un vehículo que no está equipado con un sistema de seguridad integral deberá estar:

(1) Bloqueado contra movimiento delantero por el mecanismo de levante, detención, una combinación de ambos u otros mecanismos adecuados de restricción;

(2) Asegurado a la parte delantera del vehículo contra el movimiento lateral y vertical por el mecanismo de levante u otra restricción apropiada;

(3) Asegurado a la parte trasera del vehículo con al menos uno de los siguientes mecanismos:

(i) Una atadura fijada al chasis del vehículo y el chasis del contenedor;

(ii) Dos ataduras instaladas longitudinalmente, cada una asegurando un lado del contenedor a una de las barandas del lado del vehículo; o

(iii) Dos ganchos, o mecanismos equivalentes, asegurando ambos lados del contenedor al chasis del vehículo al menos igual de efectivo que las ataduras en los dos artículos anteriores.

(4) El mecanismo utilizado para asegurar el extremo final de un contenedor "roll-on roll-of" o un contenedor de elevador de gancho deberá ser instalado a no más de dos metros (6 pies 7 pulgadas) desde la parte trasera del contenedor.

(5) En caso de que falten uno o más de las detenciones delanteras o mecanismos de levante estén perdidos, averiados o no sean compatibles, ataduras adicionales instaladas manualmente deberán ser utilizadas para asegurar el contenedor al vehículo, siempre que sea el mismo nivel de protección que el componente perdido, averiado o incompatible.

Sección 393.136 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar piedra grande?

(a) Aplicabilidad.

(1) Las reglas en esta sección son aplicables a la transportación de cualquier pieza larga de piedra natural, o de forma irregular pesada, de más de 5,000 kg (11,000 lb), o con un volumen de más de 2 metros cuadrados en un vehículo abierto, o en un vehículo cuyos lados no están designadas para contener tal carga.

(2) Pedazos de piedra pesadas, mayores que 100 kg (220 lb.), pero menores de 5,000 kg (11,000 lb) deberán ser aseguradas, de acuerdo con esta sección, o de acuerdo con esta sección, o de acuerdo a las disposiciones de las secciones 393.100 a la 393.114, incluyendo :

(i) Piedra contenida dentro de un vehículo designado para transportar dicha carga; o

(ii) Asegurada individualmente por ataduras, siempre que cada pieza pueda ser adecuadamente estabilizada y asegurada.

(3) Piedra que ha sido formada o cortada en una forma que provee una base estable para seguridad también deberá ser

asegurada, de acuerdo a las disposiciones de esta sección, o de acuerdo con las secciones 393.100 a la 393.114.

(b) Requisitos generales para la colocación de piedras grandes (boulders) en el vehículo.

(1) Cada piedra grande deberá ser colocada con su lado más plano y más grande mirando hacia abajo.

(2) Cada piedra grande deberá estar apoyada en al menos dos piezas de madera dura bloqueando al menos de 10 cm x 10 cm (4 pulgadas x 4 pulgadas) de dimensión del lado extendiéndose sobre el ancho completo de la piedra grande.

(3) Las piezas de bloqueo de madera dura deberán ser colocadas lo más simétricamente posible bajo la piedra grande y deberá sostener al menos tres cuartos (3/4) del largo de la piedra grande.

(4) Si el lado plano de una piedra grande es redondeado o parcialmente redondeado, de manera que la piedra grande pueda rodar, deberá ser colocado en un cajón hecho de madera dura fijo a la plataforma del vehículo, de manera que la piedra grande descanse en ambos: la plataforma y el madero, con al menos tres buenos puntos de contacto separados que eviten su tendencia a rodar en cualquier dirección.

(5) Si una piedra grande es afilada, el extremo más estrecho deberá apuntar hacia el frente del vehículo.

(c) Requisitos generales de ataduras.

(1) Sólo cadenas serán utilizadas como atadura para asegurar piedras grandes.

(2) Ataduras que están en contacto directo con la piedra grande deberán, donde sea posible, ser colocadas en cuencas o niveles a través de la parte de arriba de la piedra grande, y deberán ser arregladas para evitar deslizamiento a través de la superficie de la roca.

(d) Seguridad de una piedra grande con forma cúbica. Además de los requisitos de los incisos (b) y (c) de esta sección, las siguientes reglas deberán ser cumplidas:

(1) Cada piedra grande deberá ser asegurada individualmente con al menos dos ataduras de cadenas colocadas transversalmente a través del vehículo.

(2) El límite de capacidad agregada de las ataduras deberá ser al menos la mitad del peso de la piedra grande.

(3) Las ataduras deberán ser colocadas lo más cerca posible al bloqueo de madera utilizado para sostener la piedra grande.

(e) Seguridad de una piedra grande de forma no-cúbica con una base estable. Además de los requisitos de los incisos (b) y (c) de esta sección, las siguientes reglas deberán ser cumplidas:

(1) La piedra grande deberá ser asegurada individualmente con al menos dos ataduras de cadena formando una "X" sobre la piedra grande.

(2) El límite de capacidad agregada de las ataduras deberá ser al menos la mitad del peso de la piedra grande.

(3) Las ataduras deberán pasar a través del centro de la piedra grande y deberán ser unidas unas a las otras en la intersección por una abrazadera u otro mecanismo conector.

(f) Seguridad de una piedra grande de forma no cúbica con una base inestable. Además de los requisitos de los incisos (b) y (c) de esta sección, cada piedra grande deberá ser asegurada por medio de las combinaciónes de ataduras de cadenas siguientes:

(1) Una cadena deberá rodear la superficie de la piedra grande (a un punto entre una mitad (1/2) y dos tercios (2/3) de su altura). El límite de trabajo de carga de la cadena deberá ser al menos la mitad del peso de la piedra grande.

(2) Cuatro cadenas deberán ser fijadas a la cadena que rodea y al vehículo para formar un mecanismo de bloqueo que evite cualquier movimiento horizontal. Cada cadena deberá tener un límite de capacidad de al menos un cuarto (1/4) el peso de la piedra grande. Cuando sea posible, el ángulo de la cadena no excederá 45 grados del horizontal.

SUBPARTE J - ARMAZONES, CABINAS Y COMPONENTES DEL CUERPO, RUEDAS, GUIA Y SISTEMAS DE SUSPENSIÓN

Sección 393.201 - Armazones.

(a) El bastidor de cada ómnibus, camión, camión-remolcador no deberá estar agrietado suelto, hundido o roto.

(b) Los tornillos o abrazaderas que fijan la cabina o el cuerpo del vehículo al bastidor no deberán faltar, estar sueltos , o rotos.

(c) Los rebordes de los rieles del bastidor no podrán estar doblados, partidos o mellados, excepto según especificado por el manufacturero.

(d) Todos los accesorios instalados al bastidor de un camión remolcador deberán estar atornillados o remachados.

(e) No se podrán taladrar huecos en la parte superior o inferior en los rebordes de los rieles, excepto según especificado por el manufacturero.

(f) Reparaciones de campos son permitidas.

Sección 393.203 - Cabida y componentes del cuerpo.

(a) Las puertas del compartimiento de la cabina o parte de puertas utilizadas como entrada o salida no pueden faltar o estar rotas. Las puertas no pueden estar hundidas al grado que no permitan que la puerta abra o cierre apropiadamente. Excepción: Cuando el vehículo está cargado con tubos que bloqueen las puertas y la cabina tiene una salida por el techo.

(b) Tornillos o abrazaderas que fijen la cabina o el cuerpo del vehículo al bastidor no podrán faltar, estar sueltos o rotos.

(c) El bonete deberá estar fijado en forma segura.

(d) Todos los asientos deben estar instalados o montados en forma segura.

(e) El parachoque delantero no podrá faltar, ni estar suelto o que se proyecte más allá de los límites del vehículo de manera que constituya un peligro.

Sección 393.205 - Ruedas.

(a) Las ruedas y los aros no podrán estar agrietados o rotos.

(b) Los huecos para los tornillos en las ruedas no podrán estar deformados.

(c) Tuercas o tornillos no podrán faltar o estar sueltos.

Sección 393.207 - Sistemas de suspensión.

(a) Ejes. Ninguna parte usada para poner en posición un eje podrá faltar, estar agrietada, rota, o suelta. Todos los ejes deben estar alineados apropiadamente.

(b) Ejes ajustables. Al bastidor de ejes ajustables no podrá faltarle pasadores aseguradores, o estar desencajados.

(c) Hojas de sopanda. Ninguna hoja de sopanda podrá faltar, estar agrietada o rota.

(d) Muelles en espiral. Ningún muelle en espiral podrá estar agrietado o roto.

(e) Barra de torsión. Ninguna barra de torsión o suspensión de barra de torsión podrá estar agrietada o rota.

(f) Suspensiones de aire. La válvula reguladora de la presión de aire no deberá permitir aire en el sistema de suspensión hasta que el sistema de frenos tenga al menos una presión de 55 psi. El vehículo deberá estar nivelado (que no esté inclinado ni a la derecha ni a la izquierda). Escapes de aire no deberán ser mayores de 3 psi en un período de tiempo de 5 minutos cuando la válvula de presión de aire del vehículo muestre la presión normal de operación.

Sección 393.209 - Sistema de guía direccional.

(a) El guía direccional deberá ser fijado en forma segura y no le podrá faltar ningún radio o que los mismos estén agrietados o rotos.

(b) El juego del guía direccional no podrá exceder los siguientes parámetros:

Diámetro del Guía Direccional	Sistema Direccional Manual	Sistema Servodireccional
16" o menos……	2"+	4 1/2"+
18"……	2 1/4 +	4 3/4"+
20"……	2 1/2 +	5 1/4"+
22"……	2 3/4 +	5 3/4"+

(c) Varilla del guía. La varilla del guía deberá estar fijada en forma segura.

(d) El sistema direccional. Las uniones universales no deberán estar desgastadas, con fallas o reparadas mediante soldadura. A la montura de la caja del guía no le deberán faltar tornillos ni tenerlos sueltos o agrietaduras en la caja del guía o en las abrazaderas podrán estar agrietadas. El brazo de conexión en el terminal de salida del guía direccional no deberá estar suelto. Las ruedas direccionales deberán girar libremente hasta su límite en ambas direcciones.

(e) Sistema de servodirección - Todos los componentes del sistema de servodirección deberán estar en condiciones funcionales. Ningún componente deberá estar suelto o roto. Las correas no podrán estar deshilachadas, agrietadas o resbalosas. El sistema no deberá tener filtraciones. El sistema de servodirección deberá tener fluido suficiente.

PARTE 394 – RESERVADA

PARTE 395 - HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES

Sección 395.1 - Alcance de las disposiciones de esta parte.

(a) En general.

(1) Las disposiciones de esta parte aplicarán a todos los acarreadores y conductores, excepto según se dispone en los incisos (b) al (j) de esta sección.

(b) Condiciones Adversas de Manejo.

(1) Excepto según provisto en el párrafo (h)(2) de esta sección, un conductor que se encuentre con condiciones adversas de manejo, según definidas en la sección 395.2 y que no pueda, por esta razón completar seguramente el recorrido dentro del tiempo máximo permitido por la sección 395.3 (a) y 395.5 (a), podrá manejar un vehículo de motor comercial por no más de dos (2) horas adicionales para permitirle completar dicho recorrido o para llegar a un lugar que ofrezca seguridad para los pasajeros, el vehículo y su carga. Sin embargo, dicho conductor no debe manejar o ser requerido o permitido a manejar:

(i) Por más de trece (13) horas en las siguientes diez (10) horas consecutivas fuera de servicio para aquellos conductores de vehículos de motor comercial destinados y que transportan propiedad, o

(ii) Después de haber estado en servicio catorce (14) horas siguientes a diez (10) horas consecutivas fuera de servicio para aquellos conductores de vehículos de motor comercial destinados y que transportan propiedad.

(iii) Más de doce (12) horas siguientes a ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio para aquellos conductores de

vehículos de motor comercial destinados y que transportan pasajeros.

(iv) Después de haber estado en servicio quince (15) horas siguientes a ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio para aquellos conductores de vehículos de motor comercial destinados y que transportan pasajeros.

(2) Condiciones de Emergencia. En caso de cualquier emergencia, un conductor puede completar su recorrido sin violar las disposiciones de este reglamento, si dicho recorrido pudo razonablemente haberse completado sin dicha emergencia.

(c) Conductor - Vendedor. Las disposiciones de la Sección 395.3 (b) no aplicarán a cualquier conductor-vendedor cuyo total de tiempo manejando no exceda de cuarenta (40) horas en un periodo de siete (7) días consecutivos.

(d) Operaciones en Pozos de aceite

(1) En la eventualidad de conductores de vehículos de motor comerciales usados exclusivamente en la transportación de equipo de "depósitos de aceite", incluyendo el atado y recogido de tubos en líneas de tuberías y el servicio de operaciones de campo de gas natural e industria del aceite, cualquier período de ocho (8) horas consecutivas pueden terminar con el comienzo de cualquier período fuera del servicio de veinticuatro (24) horas sucesivas.

(2) En el caso de conductores especialmente adiestrados en el manejo de vehículos especialmente construidos para servir a depósitos de aceite, el tiempo en servicio no debe incluir el tiempo de espera en el lugar del depósito de gas natural o de aceite; disponiéndose, que todo ese tiempo deberá ser completamente y correctamente anotado en los registros a ser mantenidos por el acarreador. Dichos registros deberán estar disponibles para cuando sean requeridos por la Comisión de Servicio Público.

(e) Manejo en un radio de cien (100) millas aéreas. Un conductor está exento de los requisitos de la Sección 395.8 sí:

(1) El conductor opera dentro de un radio de cien (100) millas aéreas del lugar de trabajo al que normalmente se reporta;

(2) El conductor, excepto un conductor-vendedor, regresa al sitio de trabajo al que debe reportarse y es relevado de trabajo dentro de doce (12) horas consecutivas;

(3)

(i) El conductor de un vehículo de motor comercial que acarrea propiedad, está por lo menos diez (10) horas consecutivas fuera de servicio entre cada doce (12) horas de servicio;

(ii) El conductor de vehículo de motor comercial que transporta pasajeros está por lo menos ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio entre cada doce (12) horas de servicio;

(4)

(i) Un conductor de vehículo de motor comercial que transporta propiedad que no maneja en exceso de once (11) horas luego de haber estado diez (10) horas consecutivas fuera de servicio; o

(ii) Un conductor de vehículo de motor comercial que transporta pasajeros que no maneja en exceso de diez (10) horas, luego de haber estado ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio; y

(5) El acarreador que lo emplea mantiene y retiene, por un período de seis (6) meses, un registro de "status" de servicio correcto y veraz estableciendo:

(i) La hora a que el conductor se reporta a trabajar cada día;

(ii) El número total de horas que el conductor está en servicio cada día;

(iii) La hora en que el conductor es relevado de servicio cada día;

(iv) El total de horas en servicio para los siete (7) días precedente de acuerdo a la sección 395.8 (j) (2) para los conductores que son usados por primera vez o de manera intermitente.

(f) Entregas para tiendas al detal - Las disposiciones de la sección 395.3 (a) y (b) no aplicarán respecto a conductores de vehículos de motor comerciales dedicados solamente a hacer entregas para tiendas al detal, o ventas por catálogo al detal, cuando se maneja solamente dentro del radio de cien (100) millas aéreas del local al que el conductor debe reportarse a trabajar durante el período del 10 de diciembre al 5 de enero, ambas fechas incluidas de cada año.

(g) Reservada.

(h) Reservada.

(i) Reservada.

(j) Tiempo viajando.

(1) Cuando un conductor de vehículo de motor comercial que acarrea propiedad, bajo las órdenes de un acarreador está viajando, pero no está manejando, ni asumiendo ninguna otra responsabilidad para con el acarreador, dicho tiempo será computado como en servicio a menos que al conductor se le conceda, por lo menos diez (10) horas consecutivas fuera de servicio al arribar a su destino, en cuyo caso el conductor será considerado fuera de servicio por el período completo.

(2) Cuando un conductor de vehículo de motor comercial que acarrea pasajeros, bajo las órdenes de un acarreador está viajando, pero no está manejando, ni asumiendo ninguna otra responsabilidad para con el acarreador, dicho tiempo será computado como en servicio a menos que al conductor se le conceda, por lo menos ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio al arribar a su destino, en cuyo caso el conductor será considerado fuera de servicio por el período completo.

Sección 395.2 – Definiciones.

Según usadas en esta parte las siguientes palabras y términos tendrán el significado que a continuación se indica:

(a) Condiciones adversas de manejo – significa lluvia, neblina o cualquier otra condición atmosférica, o condiciones inusuales de la carretera y el tránsito no conocidas por el despachador al momento de comenzar el recorrido.

(b) Conductor – vendedor - significa cualquier persona empleada como tal por un acarreador que se dedica a vender bienes y servicios, o el uso de bienes, y hace entregas por vehículo de motor comercial de los bienes vendidos o provistos o sobre los cuales los servicios son llevados a cabo y lo hace enteramente dentro de un radio de cien (100) millas del punto al que se reporta al servicio, quien dedica no más del cincuenta porciento (50%) de sus horas en servicio al manejo del vehículo. El término "vender bienes" para propósitos de esta sección incluye todos los casos de solicitación u obtención de renovación de órdenes o de cuentas nuevas y puede incluir también otras actividades de venta o mercadeo diseñadas para retener al cliente o para aumentar las ventas de bienes y servicios.

(c) Horas de servicio – significa todo el tiempo desde el momento en que un conductor comienza a trabajar o es requerido que esté listo para trabajar hasta el momento que es relevado del trabajo y toda otra responsabilidad. El término "horas de servicio" incluye:

(1) Todo el tiempo en la planta, terminal, facilidad, u otra propiedad del acarreador o en cualquier propiedad pública, esperando por ser despachado, a menos que el conductor haya sido relevado de sus deberes por el acarreador;

(2) Todo el tiempo inspeccionando, dando mantenimiento o acondicionando cualquier vehículo de motor comercial en cualquier momento;

(3) Todo el tiempo manejando según definido en el término tiempo manejando de esta sección;

(4) Todo el tiempo, que no sea tiempo manejando, dentro o sobre cualquier vehículo de motor comercial;

(5) Todo el tiempo cargando o descargando un vehículo de motor comercial, supervisando, o asistiendo en la carga o descarga, atendiendo el vehículo de motor comercial mientras es cargado o descargado, en alerta para operar el vehículo de motor comercial, o recibiendo u otorgando recibos para carga o descarga;

(6) Todo el tiempo reparando, recibiendo asistencia o al cuido de un vehículo de motor comercial dañado o inhabilitado;

(7) Reservada.

(8) Todo el tiempo llevando a cabo cualquier otro trabajo en la capacidad de, o en el empleo o servicio de un acarreador común, privado o por contrato; y

(9) Todo el tiempo llevando a cabo cualquier trabajo compensado para cualquier entidad que no sea un acarreador.

(d) Mecanismo de registro automático a bordo – significa un aparato o mecanismo eléctrico, electrónico, electromecánico o mecánico capaz de anotar correcta y automáticamente, como lo requiere la sección

395.15, información sobre el Registro de "status" de servicio del conductor. El aparato o mecanismo deberá estar sincronizado integralmente con funciones específicas del vehículo en el que es instalado. Como mínimo, el aparato o mecanismo debe anotar el uso del motor, velocidad, millas recorridas, la fecha y hora del día.

(e) Ocho días consecutivos – significa el período de ocho (8) días consecutivos comenzando en cualquier día a la hora designada por el acarreador para iniciar un período de veinticuatro (24) horas.

(f) Paradas múltiples – significa que todas las paradas hechas en un pueblo o ciudad pueden ser computadas como una.

(g) Período de veinticuatro (24) horas - significa cualquier período de veinticuatro (24) horas consecutivas contadas a partir del momento en que el acarreador designa al conductor al terminal desde el cual es normalmente despachado.

(h) Siete (7) días consecutivos - significa el período de siete (7) días consecutivos comenzando en cualquier día a la hora designada por el acarreador para iniciar un período de veinticuatro (24) horas.

(i) Tiempo manejando - significa todo el tiempo dedicado a los controles de manejo de un vehículo de motor comercial en operación.

Sección 395.3 - Tiempo máximo manejando y en servicio para vehículos que transportan propiedad.

Excepto según dispuesto en la Sección 395.1:

(a) Ningún acarreador permitirá o requerirá a cualquier conductor utilizado para manejar un vehículo de motor comercial que transporta propiedad, ni tal conductor podrá manejar un vehículo de motor comercial que transporta propiedad :

(1) Más de once (11) horas siguientes a diez (10) horas consecutivas fuera de servicio, o;

(2) Para cualquier período después de estar en servicio catorce (14) horas siguientes a diez (10) horas consecutivas fuera de servicio, salvo que el conductor que se dedica a transportar propiedad cumple con las disposiciones de las secciones 395.1 (o) ó 395.1 (e) (2).

(b) Ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor de un vehículo de motor comercial que transporta propiedad, ni el conductor de vehículo de motor comercial que transporta propiedad conducirá, sin importar el número de acarreadores utilizando los servicios del conductor, manejar para cualquier período después de:

(1) Haber estado en servicio sesenta (60) horas en cualquier período de siete (7) días consecutivos si el acarreador no opera todos los días de la semana; o

(2) Haber estado en servicio setenta (70) horas en cualquier período de ocho (8) días consecutivos si el acarreador no opera todos los días de la semana.

(c)

(1) Cualquier periodo de siete (7) días consecutivos culminará con el comienzo de un periodo fuera de servicio de treinta y cuatro (34) horas consecutivas o más; o

(2) Cualquier periodo de ocho (8) días consecutivos culminará con el comienzo de un periodo fuera de servicio de treinta y cuatro (34) horas consecutivas o más.

Sección 395.5 - Tiempo máximo manejando y en servicio para vehículos que transportan pasajeros.

Sujeto a las excepciones de la Sección 395.1:

(a) Ningún acarreador permitirá o le requerirá a ningún conductor utilizado para manejar un vehículo de motor comercial que transporta pasajeros, tampoco ningún conductor manejará un vehículo de motor comercial que transporte pasajeros:

(1) Más de diez (10) horas siguiente a un periodo de ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio; o

(2) Cualquier período luego de haber estado en servicio por quince (15) horas siguientes a ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio.

(b) Ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor de vehículo de motor comercial que transporta pasajeros, tampoco un conductor de vehículo de motor comercial que transporta pasajeros manejará por cualquier periodo luego de :

(1) Haber estado en servicio sesenta (60) horas en cualquier periodo de siete (7) días consecutivos si el acarreador no opera todos los días de la semana; o

(2) Haber estado en servicio setenta (70) horas en cualquier período de ocho (8) días consecutivos si el acarreador opera vehículos de motor comerciales todos los días de la semana.

Sección 395.7 – Reservada.

Sección 395.8 - Registro de "status" de servicio del conductor.

(a) Excepto para un acarreador privado de pasajeros (no comercial), todo acarreador deberá requerir a todo conductor utilizado por él a que registre su "status" de servicio por cada período de veinticuatro (24) horas usando los métodos prescritos en cualquiera de los párrafos (a) (1) o (2) de esta sección.

(1) Todo conductor que opere un vehículo de motor comercial deberá registrar su "status" de servicio, en duplicado por cada período de veinticuatro (24) horas. El tiempo en el "status" de servicio deberá ser registrado en una gráfica, según se demuestra en el inciso (g) de esta sección. La gráfica y los requisitos del inciso (g) de esta sección pueden ser combinados con cualquier formulario de la compañía. El formato previamente aprobado de la Bitácora Diaria, Forma MCS-59 o la Bitácora Multi-día, MCS139 y 139ª, la cual cumple con los requisitos de este inciso, se puede continuar usando.

(2) Todo conductor que opere un vehículo de motor comercial deberá registrar su "status" de servicio usando el aparato o mecanismo de registrar automático a bordo que cumpla con los requisitos de la sección 395.15 de este Reglamento. Los requisitos de la sección 395.8 no aplicarán, excepto los incisos (e), (k) (1) y (2) de esta sección.

(b) El "status" de servicio deberá ser registrado como sigue:

(1) "Fuera de Servicio" o "FS" ("off duty or off").

(2) Reservada.

(3) "Manejando" o "M" ("driving or "D").

(4) "En servicio no manejando" o "SNM" ("on duty no driving or "ON").

(c) Para cada cambio de "status" de servicio (i.e. el lugar a reportarse a trabajar, en servicio no manejando, y donde es relevado de servicio), el nombre del pueblo o ciudad deberá ser registrado. Deberá ser incluida la dirección completa.

NOTA: Si un cambio en el "status" de servicio ocurre en un lugar que no sea ciudad o pueblo demuestre uno de los siguientes: (1) El número de la carretera y del poste miliar más cercano seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano. (2) El número de la carretera y el nombre de la plaza de servicio seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más

cercano, o (3) Los números de las dos (2) carreteras más cercanas que se intersecan seguidos por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano.

(d) La siguiente información deberá ser incluida en el formulario, además, de la gráfica:

(1) Fecha;

(2) Total de millas manejadas en el día;

(3) Número del camión o camión remolcador y remolque;

(4) Nombre del acarreador;

(5) Firma/certificación del conductor;

(6) Hora en que empieza el periodo de veinticuatro (24) horas (i.e. media noche, 9:00 AM, medio día, 3:00 PM);

(7) Dirección de la oficina principal;

(8) Observaciones;

(9) Nombre del co-conductor;

(10) Total de horas (Borde a la extrema derecha de la gráfica); y

(11) Número del documento de embarque o nombre del remitente y del material transportado.

(e) La omisión de completar el registro de "Status" en servicio de esta sección o de la sección 395.15, la omisión de preservar un registro de dichas actividades o el hacer reportes falsos en conexión con dichas actividades harán que el conductor y/o acarreador estén sujetos a responsabilidad legal.

(f) Las actividades del conductor deberán ser registradas de acuerdo con las siguientes disposiciones:

(1) Entradas al día. Los conductores deberán mantener su registro de "status" de servicio al día para la hora señalada en el último cambio del "status" de servicio.

(2) Entradas, sólo por el conductor. Todas las entradas en relación al "status" de servicio del conductor deberán ser legibles y escritas a mano por el propio conductor.

(3) Fecha. El mes, día y año al principio de cada período de veinticuatro (24) horas deberán estar en el formulario conteniendo el "status" de servicio del conductor.

(4) Total de millas manejadas. El total de millas manejadas durante el período de veinticuatro (24) horas deberá ser registrado en el formulario contenido el "status" de servicio del conductor.

(5) Identificación del vehículo. El conductor deberá señalar el número que el acarreador o agencia del Gobierno de Puerto Rico o Gobierno Federal correspondiente le haya dado al vehículo comercial operado durante cada período de veinticuatro (24) horas en su registro de "status". El conductor de un vehículo de motor articulado (combinación) deberá indicar el número asignado por el acarreador, o agencia del Gobierno de Puerto Rico o del Gobierno Federal y el número de cada vehículo de motor usado en cada combinación operado durante ese período de veinticuatro (24) horas en su registro de "status" de servicio.

(6) Nombre del acarreador. El nombre del acarreador o acarreadores para el cual el trabajo es llevado a cabo deberá estar en el formulario contenido el "status" de servicio del conductor. Cuando el trabajo sea llevado a cabo para más de un acarreador durante el mismo período de veinticuatro (24) horas, el tiempo de comenzar y terminar (A.M. o P.M.) trabajado para cada acarreador deberá estar después del nombre de cada acarreador. Los conductores de vehículos alquilados

o arrendados deberán poner el nombre del acarreador que lleva a cabo la transportación.

(7) Firma/certificación. El conductor deberá certificar la corrección de todas las entradas firmando el formulario conteniendo el "status" de servicio del conductor con su nombre legal o nombre de récord. La firma del conductor certifica que todas las entradas requeridas por esta sección hechas por el conductor son ciertas y correctas.

(8) Tiempo base a ser utilizado.

(i) Reservada.

(ii) El término "siete (7) u ocho (8) días consecutivos" significa los siete (7) u ocho (8) períodos consecutivos de veinticuatro (24) horas según designados por el acarreador.

(iii) El tiempo de comienzo del período de veinticuatro (24) horas deberá estar identificado en el registro del "status" de servicio del conductor. Incrementos de una (1) hora deberán aparecer en la gráfica, ser identificados y preimpresos. Las palabras "medianoche" y "mediodía" deberán aparecer sobre o al lado del incremento apropiado de una hora.

(9) Dirección de la oficina principal. La dirección de la oficina principal del acarreador deberá estar en la forma conteniendo el "status" de servicio del conductor.

(10) Registro de días fuera de servicio - Dos (2) o más períodos consecutivos de veinticuatro (24) horas fuera de servicio pueden ser registrados como uno.

(11) Total de Horas – El total de horas en cada "status" de servicio: fuera de servicio; manejando, y en servicio no manejando deberán ser entradas a la derecha de la gráfica, el total de tales entradas debe ser igual a veinticuatro (24) horas.

(12) Número del documento de embarque o nombre del remitente y del material transportado debe aparecer en el registro de "status" de servicio del conductor

(g) Gráfica - La siguiente gráfica deberá ser incorporada en el sistema de mantenimiento de registros del acarreador, el cual deberá también contener la información requerida en el inciso (d) de esta sección.

ORIGINAL – Expediente diario terminal

COPIA – Conductor retener por un mes

BITACORA DIARIA DEL CONDUCTOR
1 Día calendario – 24 Horas

_____	_____	_____	_____	_____
(Día)	(Mes)	(Año)	(Total de millas recorridas hoy)	(Vehículo Número)

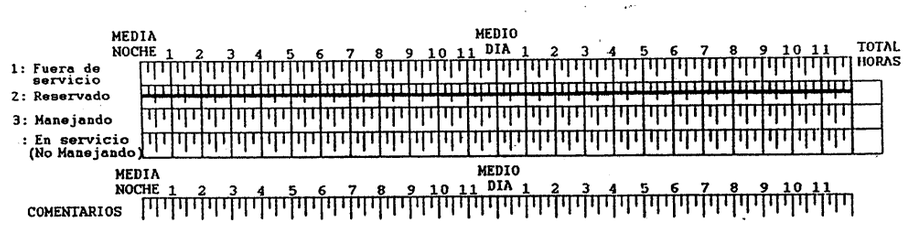
Certifico que lo aquí indicado es cierto y correcto:

_____
(Nombre y Firma del Conductor)

_____
(Nombre del Dueño o Compañía)

_____
(Nombre y Firma del Ayudante)

_____
(Dirección del Dueño o Compañía)



(h) Preparación de la gráfica- La gráfica puede ser usada horizontal o verticalmente y deberá ser completada como sigue:

(1) Fuera de servicio – Una línea continua debe ser hecha entre los marcadores de tiempo apropiados para registrar los períodos de tiempo cuando el conductor no está en servicio no es requerido que

esté listo para trabajar o no está bajo responsabilidad alguna para llevar a cabo trabajo.

(2) Reservada.

(3) Manejando – Una línea continua deberá ser trazada entre los marcadores de tiempo apropiado para registrar los períodos de tiempo en manejando según definido en la sección 395.2 (b).

(4) En servicio no manejando - Una línea continua deberá ser trazada entre los marcadores de tiempo apropiados para registrar los períodos de tiempo en servicio no manejando, según especificado en la sección 395.2 (a).

(5) Localización-comentarios – El nombre de la ciudad o pueblo en donde cada cambio de "status" de servicio ocurre deberá ser registrado.

NOTA: Si un cambio en el "status" de servicio ocurre en un lugar que no sea una ciudad o pueblo demuestre uno de los siguientes: (1) El número de la carretera y el poste miliar más cercano seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano. (2) El número de la carretera y el nombre de la plaza de servicio seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano, o (3) Los números de las (2) dos carreteras más cercanas que se intersecan seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano.

(i) Radicación del registro de "status" de servicio del conductor - El conductor deberá entregar o enviar por correo el original del registro del "status" de servicio al acarreador que regularmente lo emplea, dentro de trece (13) días siguientes al llenado del formulario.

(j) Conductores utilizados por más de un acarreador -

(1) Cuando los servicios de un conductor son usados por más de un acarreador durante cualquier período de veinticuatro (24) horas, efectivo en el Terminal principal del conductor, el conductor deberá entregar una

copia de su registro de "status" de servicio a cada acarreador. El registro deberá incluir:

(i) Todo el tiempo en servicio en el período completo de veinticuatro (24) horas;

(ii) El nombre de cada acarreador servido por él durante dicho período; y

(iii) La hora de comienzo y terminación, incluyendo A.M. o P.M., trabajo para cada acarreador.

(2) Los acarreadores, cuando usen un conductor por primera vez o intermitentemente, deberán obtener del conductor una declaración escrita ofreciendo el tiempo total en servicio durante los siete (7) días precedentes y el tiempo o momento en el cual el conductor fue relevado por última vez con anterioridad a comenzar a trabajar para los acarreadores.

(k) Retención del registro de "status" de servicio del conductor.

(1) Cada acarreador deberá mantener una copia del registro de "status" con todos los documentos suplementarios, para cada conductor que emplea, por un período de seis (6) meses desde la fecha de recibo.

(2) El conductor deberá retener una copia de cada registro de "status" de servicio por los siete (7) días consecutivos previos, los cuales deberán estar en su posesión y disponibles para inspección mientras se encuentre en servicio.

NOTA: Registro de "status" de servicio del conductor. La gráfica, cuando sea incorporada como parte de cualquier formulario utilizado por un acarreador, deberá ser de suficiente tamaño para que sea legible.

El siguiente ejemplo de una gráfica ilustra como un "status" de servicio de conductor debe ser registrado para un viaje desde San Juan, Ponce y Mayagüez. La gráfica refleja el período de veinticuatro (24) horas de medianoche a medianoche.

ORIGINAL – Expediente Diario terminal
COPIA – Conductor retener por un mes

BITACORA DIARIA DEL CONDUCTOR
1 Día calendario – 24 Horas

_____	_____	_____	_____
(Día)	(Año)	(Total de millas) recorridas hoy)	Vehículo Número

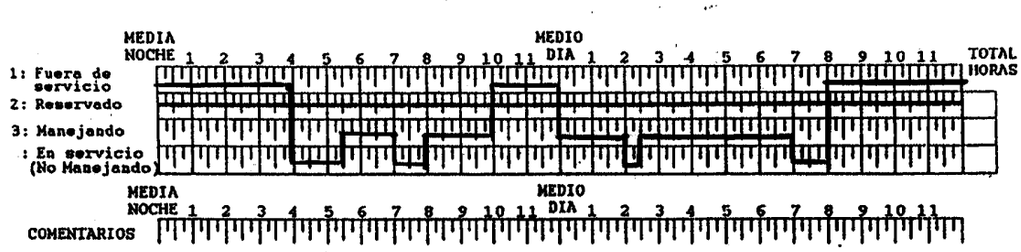
Certifico que lo aquí indicado es
Cierto y correcto:

_____
(Nombre y Firma del Conductor)

_____
(Nombre del Dueño Compañía)

_____
(Nombre y Firma del Ayudante)

_____
(Dirección del Dueño o Compañía)



El conductor en este caso se reportó en servicio en el Terminal del acarreador. El conductor se reportó a trabajar a las 4:00 A.M.; ayudó a cargar, cotejó con el despachador, realizó una inspección pre-viaje, llevó a cabo otros deberes hasta las 5:30 A.M., cuando empezó a manejar. A las 7:00 A.M. tuvo un accidente menor en Caguas, y pasó una hora atendiendo los detalles con la policía local. El conductor arribó al Terminal de la compañía en Ponce a las 10:00 A.M. y fue a almorzar mientras reparaciones menores fueron hechas al arrastre. A las 12:00

P.M. continuó el viaje e hizo una entrega en Mayagüez entre las 2:00 y 2:30 PM y en dicho momento volvió a manejar. A las 7:00 PM el conductor llegó al Terminal de la compañía en San Juan. Entre las 7:00 PM y 8:00 PM el conductor llenó los documentos requeridos incluyendo el registro de "status" de servicio del conductor el reporte de condición del vehículo el reporte del seguro para el accidente de Caguas, cotejó el despacho del siguientes día, etc.

Sección 395.10 - Reservada.

Sección 395.11 - Reservada.

Sección 395.12 - Reservada.

Sección 395.13 - Conductores declarados fuera de servicio.

(a) Autoridad para declarar conductores fuera de servicio. La Comisión de Servicio Público, por sus miembros, agentes, inspectores o empleados puede declarar a un conductor fuera de servicio, y notificar al acarreador de dicha declaración, de encontrarse en el momento y lugar de inspección que el conductor ha violado el criterio de fuera de servicio, según establecido en el inciso (b) de esta sección.

(b) Criterios de fuera de servicio.

(1) Ningún conductor deberá manejar después de estar en servicio en exceso de los períodos máximos permitidos por este Reglamento.

(2) Todo conductor al que se le requiera mantener un registro de "status" de servicio bajo la sección 395.8 o 395.15 deberá tener dichos registros al día al momento de la inspección y por los anteriores siete (7) días consecutivos.

(3) Excepción. Un conductor que no posea un registro de "status" de servicio al día, al momento de la inspección y para el día anterior, pero que ha completado el registro hasta dicho momento, [seis (6) días previos], se

le dará la oportunidad para poner al día su registro de "status" de servicio.

(c) Responsabilidades del acarreador.

(1) Ningún acarreador deberá:

(i) Requerir o permitir a un conductor que haya sido declarado fuera de servicio operar un vehículo de motor comercial hasta que dicho conductor pueda así hacerlo bajo las reglas de este Reglamento.

(ii) Requerir a un conductor que haya sido declarado fuera de servicio por fallar en preparar un registro "status" de servicio, operar un vehículo de motor comercial, hasta que dicho conductor haya estado fuera de servicio por el número apropiado de horas consecutivas requerida por esta y en cumplimiento con esta sección.

(2) El acarreador deberá completar la parte "Certificación de Acción Tomada por el Acarreador", del formulario (Informe de Inspección Conductor-Vehículo) y hacer llegar la copia del formulario personalmente o por correo al Director de la Oficina de Seguridad en el Transporte y Materiales Peligrosos adscrita a la Comisión de Servicio Público en la dirección especificada al dorso del formulario dentro de los quince (15) días siguientes de la inspección. Si el acarreador la envía por correo se entenderá entregada en la fecha que indica el matasellos.

(d) Responsabilidad del conductor.

(1) Ningún conductor que haya sido declarado fuera de servicio operará un vehículo de motor comercial hasta que pueda así hacerlo bajo las reglas de este Reglamento.

(2) Ningún conductor que haya sido declarado fuera de servicio, por no haber preparado un registro de "status" de servicio, operará un vehículo de

motor comercial hasta que dicho conductor haya estado fuera de servicio por el número de horas consecutivas según lo así dispuesto y esté en cumplimiento con esta sección.

(3) Un conductor que se haya declarado fuera de servicio deberá, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, entregar personalmente o por correo, la copia del informe de inspección a la persona o lugar designado por el acarreador para recibirlo.

(4) La sección 395.13 no altera los requisitos prescritos para materiales peligrosos en la sección 397.5 relativos a la atención y vigilancia del vehículo de motor comercial.

Sección 395.15 - Aparatos o mecanismos de registro automático a bordo.

(a) Autoridad para usar un aparato o mecanismo automático de registro a bordo.

(1) El acarreador puede requerir al conductor que use un aparato o mecanismo automático de registro a bordo para registrar las horas de servicio del conductor en vez de cumplir con los requisitos de la sección 395.8 de este Reglamento.

(2) Todo conductor a quien el acarreador le requiera usar un mecanismo de registro automático a bordo deberá usar tal mecanismo para registrar las horas de servicio del conductor.

(b) Requisitos de Información:

(1) Los mecanismos de registro automáticos a bordo deberán producir, a requerimiento, un listado de las horas de servicio del conductor, desplegado electrónicamente o impreso que demuestre el tiempo y secuencia de los cambios de "status" de servicio, incluyendo la hora de comienzo del conductor al inicio de cada día.

(2) El aparato o mecanismo deberá proveer los medios para que el personal autorizado de la Comisión de Servicio Público puedan inmediatamente cotejar el "status" de las horas de servicio del conductor. Esta información puede ser usada conjuntamente con registros de "status" de servicio a manuscrito o impresos, para los siete (7) días anteriores.

(3) Sistemas de apoyo usados conjuntamente con registros a bordo en terminales en el hogar del conductor o el lugar principal de negocios del acarreador deberán ser capaces de proveer a oficiales o empleados autorizados por la Comisión de Servicio Público resúmenes de las horas de servicio de un conductor en particular registradas, incluyendo la información señalada en la sección 395.8 (d) de este Reglamento. El sistema de apoyo deberá también proveer información concerniente a las fallas de los sensores del sistema a bordo e identificación de la información editada. Dicho sistema de apoyo deberá cumplir con los requisitos de intercambio de información del "American National Standard Code for Information Interchange" (ANSCII) (EIARS-232/CCITT V.24 port (National Bureau of Standards "Code for Information Interchange", FIPS PUB1-1)).

(4) El conductor deberá tener en su posesión los registros de "status" de servicio para los anteriores siete (7) días consecutivos disponibles para inspección mientras está en servicio. Este registro deberá consistir de información almacenada en y recobrable de un mecanismo automático de registros a bordo, registro manuscrito, por computadoras o cualquier combinación de los mismos.

(5) Todas las copias del registro de "status" de servicio del conductor deberán ser firmadas por el conductor. La firma del conductor certifica que la información contenida es cierta y correcta.

(c) El "status" de servicio e información adicional debe ser registrada como sigue:

(1) "Fuera de Servicio" o "FS", por un código o símbolo identificándolo;

(2) Reservada.

(3) "Manejando" o "M" o por código o símbolo identificable; y

(4) "En servicio pero no manejando" o, "ESPNM" o por un código o símbolo identificable;

(5) Fecha;

(6) Total de millas recorridas del día en curso,

(7) Número de camión o camión remolcador y remolque;

(8) Nombre del acarreador;

(9) Dirección de la Oficina Principal;

(10) Comienzo del período de veinticuatro (24) horas (i.e. medianoche, 9:00 A.M., mediodía, 3:00 P.M.);

(11) Nombre del co-conductor;

(12) Total de horas; y

(13) Número de documento de embarque o nombre del remitente y del material transportado.

(d) Lugar del cambio de "status" de servicio.

(1) Para cada cambio de "status" de servicio (e. g. el lugar y hora de presentarse a trabajar, comienzo a manejar, en servicio no manejando y donde es relevado del trabajo) el nombre del pueblo o ciudad debe ser registrado.

(2) A los acarreadores se les permite usar código de lugar en vez de los requisitos del inciso (d) (1) de esta sección. Una lista de dichos códigos

de todos los identificadores de lugares posibles debe ser llenada en la cabina del vehículo y estar disponibles en el sitio principal de negocios del acarreador. Dichas listas deben estar disponibles a petición de los oficiales encargados de poner en vigor el reglamento.

(e) Entradas hechas solo por los conductores. Si a un conductor se le requiere hacer entradas por escrito relativas al "status" de servicio del conductor, dichas entradas deben ser legibles y a manuscrito por el conductor.

(f) Reconstrucción de Registro de "Status" de Servicio. En caso de que los registros automáticos a bordo no funcionen los conductores deberán reconstruir el registro de status de servicio del conductor para el día en curso, y los pasados siete (7) días y a continuar la preparación de registros a manuscritos de todos los registros de status de servicio subsiguiente hasta que el mecanismo esté otra vez operando.

(g) Información a bordo. Cada vehículo deberá tener a bordo del mismo un legajo ("packet") de información conteniendo lo siguiente:

(1) Una hoja de instrucciones describiendo en detalle como la data puede ser almacenada y recobrada del sistema de registro automático a bordo, y

(2) Abastecimiento suficiente de gráficas de registro de status de servicio de los conductores sin llenar y otra información relacionada por la duración del viaje en curso.

(h) Sometimiento del registro de "status" de servicio del conductor.

(1) El conductor deberá someter, electrónicamente o por correo al acarreador que lo emplea, cada registro del status de servicio del conductor dentro de los trece (13) días siguientes de haber completado cada registro;

(2) El conductor deberá revisar y verificar que todas las entradas son correctas previo a someterlas al acarreador que lo emplea; y

(3) El sometimiento del registro de "status" de servicio certifica que todas las entradas hechas por el conductor son ciertas y correctas.

(i) Funcionamiento del registro - Los acarreadores que utilicen mecanismos de registros automáticos a bordo para registrar los "status" de servicio de sus conductores en vez de los registros a manuscrito deberán asegurar que:

(1) Un certificado es obtenido del manufacturero certificando que el diseño del registro automático a bordo ha sido probado lo suficiente para cumplir con los requisitos de esta sección bajo las condiciones que será usado.

(2) El mecanismo de registro automático a bordo permite poner al día el "status" de servicio solamente cuando el vehículo está en descanso;

(3) El mecanismo de registro automático a bordo y sistemas de apoyo asociados son, al máximo posible, a prueba de falsificaciones y que no permiten alterar la información recopilada concerniente a las horas de servicio del conductor.

(4) El mecanismo de registro automático a bordo advierte al conductor visualmente y/o en forma audible que el mecanismo ha cesado de funcionar. Mecanismos instalados y en operación al 31 de octubre de 1988 y autorizados a usarse en vez del registro a manuscrito del "status" de servicio por la Comisión de Servicio Público están exentos de este requisito.

(5) Mecanismo de registro automático a bordo con despliegues electrónicos deberán ser capaces de desplegar lo siguiente:

(i) Total de horas manejando del conductor del día en curso;

(ii) Total de horas en servicio al día;

(iii) Total de millas manejadas al día en curso;

(iv) Total de horas en servicio por el período de siete (7) días consecutivos, incluyendo el día en curso;

(v) Total de horas en servicio para el período de los anteriores ocho (8) días consecutivos, incluyendo el día en curso; y

(vi) Los cambios sucesivos en status de servicio y las horas a que dichos cambios sucedieron para cada conductor que usó el mecanismo.

(6) El registro a bordo es capaz de registrar separadamente el "status" de servicio de cada conductor cuando hay una operación de conductores múltiples;

(7) El mecanismo de registro automático a bordo identifica fallas en los sensores y la data editada cuando se reproduce en forma impresa. Mecanismos instalados y en operación al 31 de octubre de 1988, y autorizados para ser usados en vez del registro a manuscrito del "status" del servicio por la Comisión de Servicio Público están exentos de este requisito.

(8) El mecanismo de registro a bordo es mantenido y recalibrado de conformidad con las especificaciones del manufacturero;

(9) Los conductores del acarreador son adiestrados adecuadamente sobre la operación adecuada del mecanismo; y

(10) El acarreador deberá mantener una segunda copia ("back up copy") de los archivos de las horas de servicio electrónicos en un lugar diferente de aquel en que se guardan los originales.

(j) Rescisión de autoridad.

(1) La Comisión de Servicio Público puede, luego de notificar y dar oportunidad de replicar, ordenar a cualquier acarreador o conductor que cumpla con los requisitos de la Sección 395.8 de este Reglamento.

(2) La Comisión de Servicio Público puede emitir dicha orden si ha determinado que:

(i) Al acarreador le ha emitido una evaluación de seguridad condicional o insatisfactoria por la Comisión de Servicio Público;

(ii) El acarreador ha requerido o permitido a un conductor establecer, o el conductor ha establecido, un patrón de excederse en las limitaciones de las horas de servicio establecidas en esta parte.

(iii) El acarreador ha requerido o ha permitido al conductor fallar, o el conductor no ha registrado correcta y completamente las horas de servicio del conductor según requerido en esta sección; o

(iv) El acarreador o conductor ha interferido o de otra manera ha abusado del mecanismo de registro automático.

PARTE 396 – INSPECCIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO

Sección 396.1 – Alcance.

En general. Todo acarreador, sus oficiales, conductores, agentes, representantes y empleados directamente concernidos con la inspección o mantenimiento de los vehículos de motor deberán cumplir y estar familiarizados con las reglas de esta parte.

Sección 396.3 - Inspección, reparación y mantenimiento.

(a) En general. Todo acarreador deberá sistemáticamente inspeccionar, reparar y mantener, o hacer que sean sistemáticamente inspeccionados, reparados y mantenidos, todos los vehículos de motor bajo su control.

(1) Las partes y accesorios deberán estar en condiciones operacionales, seguras y adecuadas en todo momento. Dichas partes y accesorios incluyen las especificadas en la Parte 393 de este Reglamento y cualquier parte y accesorio adicional el cual pueda afectar la seguridad en la operación, incluyendo, pero no limitado al bastidor y ensamblaje del bastidor, sistema de suspensión, ejes, llantas y aros, y sistema de dirección.

(2) Ventanas de empujar hacia afuera, puertas de emergencia, y las luces de marcado para la puerta de emergencia en ómnibuses deberán ser inspeccionados por lo menos cada noventa (90) días.

(b) Registros requeridos. Para los vehículos controlados por treinta (30) días consecutivos o más, excepto para un acarreador privado de pasajeros (no comercial), el acarreador deberá mantener, o hacer que se mantengan, los siguientes registros para cada vehículo:

(1) Una identificación del vehículo incluyendo su número de serie, año y tamaño de las llantas. Además, si el vehículo de motor no pertenece al acarreador, el registro deberá identificar el nombre de la persona que provee dicho vehículo;

(2) Un medio para indicar la naturaleza y fecha de vencimiento de las diferentes inspecciones y operaciones de mantenimiento a ser llevadas a cabo;

(3) Un registro de inspecciones, reparaciones y mantenimiento indicando su fecha y naturaleza; y

(4) Un registro de pruebas realizadas en las ventanas de empujar hacia afuera, puertas de emergencia y las luces de marcado de la puerta de emergencia en los ómnibuses.

(c) Retención de registro. Los registros requeridos por esta sección deberán ser retenidos donde el vehículo es guardado o mantenido por un período de un

(1) año y por seis (6) meses desde que el vehículo deja de estar bajo el control del acarreador.

Sección 396.5 - Lubricación.

Todo acarreador deberá asegurarse que cada vehículo de motor sujeto a su control está:

(a) Debidamente lubricado; y

(b) Libre de filtraciones de grasa y aceite.

Sección 396.7 - Operaciones inseguras prohibidas.

(a) En general. Ningún vehículo de motor será operado en tal condición que pudiera causar un accidente o la rotura o falla mecánica del vehículo.

(b) Exención. Cualquier vehículo de motor al que se le descubra una condición insegura mientras es operado en la carretera puede continuar en operación sólo hasta el sitio más cercano posible en que pueda repararse. Dicha operación será llevada a cabo si es menos peligrosa para el público que el permitir que el vehículo se mantenga en la carretera.

Sección 396.9 - Inspección de vehículos de motor en operación.

(a) Personal autorizado para llevar a cabo inspecciones. La Comisión de Servicio Público, por sus miembros, agentes, inspectores o empleados está autorizada para entrar en y llevar a cabo inspecciones de los vehículos de los acarreadores que estén en operación.

(b) Informe de inspección requerido. El Informe de Inspección de Conductor/Vehículo será utilizado para registrar los resultados de las inspecciones de vehículos de motor conducidas por el personal autorizado de la Oficina de Seguridad en el Transporte de la Comisión de Servicio Público.

(c) Vehículos de motor declarados "Fuera de Servicio".

(1) Personal autorizado declarará y marcará "Fuera de Servicio" a todo vehículo de motor que por razón de su condición mecánica o de carga pudiera causar un accidente o avería. Una etiqueta de "Fuera de Servicio" será utilizada para marcar los vehículos "Fuera de Servicio".

(2) Ningún acarreador requerirá o permitirá a cualquier persona, ni persona alguna deberá operar un vehículo de motor que haya sido declarado y marcado "Fuera de Servicio" hasta que todas las reparaciones requeridas sean satisfactoriamente completadas. El término "operar" según usado en esta sección incluye el remolque del vehículo, excepto aquellos vehículos marcados "Fuera de Servicio que pueden ser remolcados por medio de un vehículo que utilice una grúa o montacargas. Una combinación vehicular consistente de una grúa y un vehículo "Fuera de Servicio" no será operada a menos que dicha combinación cumpla con los requisitos de este Reglamento, excepto por aquellas condiciones anotadas en el Informe de Inspección del Conductor/Vehículo.

(3) Ninguna persona deberá remover la etiqueta de "Fuera de Servicio" de cualquier vehículo de motor antes de completar todas las reparaciones requeridas.

(d) Responsabilidad del Acarreador.

(1) El conductor de cualquier vehículo de motor que reciba un informe de inspección deberá entregarlo al acarreador operando el vehículo a su llegada al próximo Terminal o facilidad. Si el conductor no está programado para arribar a un Terminal o facilidad del acarreador operando el vehículo dentro de veinticuatro (24) horas, el conductor deberá inmediatamente, enviar por correo el informe al acarreador.

(2) Los acarreadores examinarán el reporte. Las violaciones o defectos anotados en éste deberán ser corregidos.

(3) Dentro de quince (15) días siguientes a la fecha de la inspección, el acarreador deberá:

(i) Certificar que todas las violaciones anotadas fueron corregidas, cumplimentado las áreas designadas en el informe de inspección para incluir el Nombre en letra de molde del oficial, la "Firma del Oficial, Título y la fecha de la firma".

(ii) Devolver el informe debidamente llenado a la Comisión de Servicio Público, Oficina de Seguridad en el Transporte y mantener una copia en el local principal de negocios o donde el vehículo sea guardado por doce (12) meses a partir de la fecha de inspección.

Sección 396.11 - Informe diario de inspección del vehículo por el Conductor.

(a) Informe diario requerido. Todo acarreador deberá requerir a sus conductores que informen, y todo conductor deberá preparar un informe por escrito al final de cada día de trabajo de cada vehículo operado, y el informe deberá cubrir, por lo menos, las siguientes partes y accesorios:

- ☐ Frenos de servicio, incluyendo las conexiones del freno de arrastre
- ☐ Freno de mano o emergencia
- ☐ Mecanismo de dirección
- ☐ Faros y reflectores
- ☐ Llantas
- ☐ Claxon
- ☐ Limpia parabrisas
- ☐ Espejos retrovisores

- ☐ Mecanismo de acoplamiento
- ☐ Ruedas y Aros
- ☐ Equipo de Emergencia

(b) Contenido de informe diario. El informe deberá identificar el vehículo de motor y señalar cualquier defecto o deficiencia descubierta por o informada al conductor, que pudiera afectar la seguridad en la operación del vehículo de motor o resultar en una avería mecánica. Si ningún defecto o deficiencia es descubierto por, o informado al conductor, el informe deberá así indicarlo. El conductor siempre deberá firmar el informe. En operaciones de dos conductores, un solo conductor puede firmar el informe, siempre y cuando ambos estén de acuerdo en cuanto a defectos o deficiencias. Si un conductor opera más de un vehículo durante el día, un informe deberá ser preparado por cada vehículo operado.

(c) Acción Correctiva. Previo a la operación del vehículo de motor, los acarreadores o sus agentes deberán llevar a cabo reparaciones de los defectos o deficiencias señalados en el informe de inspección del vehículo que pudieren afectar la seguridad de la operación.

(1) Los acarreadores o sus agentes deberán certificar, en el informe que señale algún defecto o deficiencia, que dicho defecto o deficiencia ha sido corregido o que la corrección es innecesaria antes que el vehículo sea nuevamente despachado.

(2) Los acarreadores deberán retener el original de cada informe de inspección del vehículo y la certificación de reparaciones por lo menos tres (3) meses desde la fecha en que el informe fue preparado.

(d) Excepciones. Las reglas en esta sección no aplicarán a las operaciones de un acarreador privado de pasajeros (no comercial) en operaciones de carga y/o remolque según especificado en la sección 396.15, o a cualquier acarreador operando solo un (1) vehículo de motor comercial."

Sección 396.13 - Inspección por el conductor.

Antes de manejar un vehículo de motor, el conductor deberá:

(a) Estar satisfecho de que el vehículo de motor, está en una condición operacional segura;

(b) Revisar el último informe de inspección del vehículo; y

(c) Firmar el informe, sólo si los defectos o deficiencias fueron observados por el conductor que preparó el informe, para dar fe de que el conductor lo ha revisado y que contiene una certificación de que las reparaciones requeridas han sido llevadas a cabo. Esta firma no aplica a defectos señalados en una unidad remolcada, la cual ya no forma parte de la combinación vehicular.

Sección 396.15 - Inspección en operaciones de carga y/o remolque.

(a) En general. Todo acarreador, en relación a vehículos de motor involucrados en operaciones de carga y/o remolque, deberán cumplir con los requisitos de esta parte. Excepción: los registros de mantenimiento requeridos por la sección 396.3 y el informe de inspección del vehículo requerido por la sección 396.11 y la inspección periódica requerida por la sección 396.17 de esta parte no serán requeridos para cualquier vehículo que sea parte del cargamento a ser entregado.

(b) Inspección pre-viaje. Antes del inciso de cualquier operación de carga y/o remolque de vehículo de motor en combinación, el acarreador deberá llevar a cabo una inspección y prueba cuidadosa para asegurarse que:

(1) Las conexiones de la barra de remolque o silla de montar estén adecuadamente aseguradas al vehículo remolcado y remolcador;

(2) Dichos mecanismos funcionan adecuadamente sin que doblen o rompan cualquiera de sus partes; y

(3) El vehículo de motor remolcado sigue la dirección del vehículo remolcador sin que se vapulee o se vire.

(c) Inspección post-viaje. Los acarreadores deberán mantener prácticas para asegurarse que una vez completada una operación de carga y/o remolque de vehículos de motor en combinación, y antes de que sean usados nuevamente, las barras de remolque y sillas de montar sean desmontadas y se inspeccionen para detectar torceduras, rajaduras o partes extraviadas. Antes de su uso se deberá reparar o reponer aquellas partes que hayan sido encontradas defectuosas, y los mecanismos deberán ser adecuadamente re-ensamblados.

Sección 396.17 - Inspección periódica.

(a) Todo vehículo de motor comercial deberá ser inspeccionado según requerido en esta sección. La inspección deberá incluir como mínimo las partes y accesorios establecidos en el Apéndice "G" de este Reglamento.

NOTA: El término "vehículo de motor comercial" incluye cada vehículo en un vehículo en combinación. Por ejemplo, para un camión remolcador con semiremolque, combinación de remolque completo, el camión remolcador, el semiremolque o remolque completo (incluyendo la plataforma convertible si está así equipado) cada uno deberá ser inspeccionado.

(b) Excepto según dispuesto en la sección 396.23 el acarreador deberá inspeccionar o hacer que se inspeccionen todos los vehículos de motor bajo su control.

(c) Un acarreador no deberá usar un vehículo de motor comercial a menos que cada componente identificado en el Apéndice "G" haya pasado inspección de conformidad con los términos de esta sección al menos una vez durante los doce (12) meses precedentes y que la documentación de esa inspección esté en el vehículo. La documentación puede ser:

(1) El reporte de inspección periódica preparado de conformidad con la sección 396.21 (a); u

(2) Otras formas de documentación basados en el reporte de inspección periódica (ejemplo: etiqueta o calcomanía) que contenga la siguiente información:

(i) La fecha de inspección;

(ii) Nombre y dirección del acarreador u otra entidad donde se mantenga el reporte de inspección;

(iii) Información identificando el vehículo de motor si no está claramente marcada en el vehículo de motor; y

(iv) Una certificación de que el vehículo ha pasado una inspección de acuerdo con la sección 396.17 de este Reglamento.

(d) El acarreador puede llevar a cabo la inspección anual requerida para vehículos bajo su control, los cuales no están sujetos a inspección bajo la sección 396.23 (b) (1).

(e) En vez de la inspección dispuesta en el inciso (d) de esta sección el acarreador puede escoger un garaje comercial, compañía que opera una flota de vehículos de alquiler, taller de mecánica u otro negocio comercial similar para llevar a cabo la inspección como sus agentes, siempre que el negocio opere y mantenga facilidades apropiadas para la inspección de vehículos de motor comerciales y emplee inspectores cualificados, según requerido por la sección 396.19.

(f) Los vehículos que pasen inspecciones al margen de la vía pública en inspecciones periódicas llevadas a cabo bajo los auspicios de la Comisión de Servicio Público u otra agencia del Gobierno Central que cumplan con los estándares mínimos contenidos en el Apéndice "G" de este Reglamento se considera que cumplen con los requisitos de una inspección anual por el

período de doce (12) meses comenzando el último día del mes en que la inspección fue realizada, excepto según dispuesto en la sección 396.23 (b) (1).

(g) Será responsabilidad del acarreador asegurar que todas las partes y accesorios que no cumplan con los estándares mínimos establecidos en el Apéndice "G" de este Reglamento sean prontamente reparadas.

(h) Todo acarreador que no lleve a cabo apropiadamente la inspección anual requerida en esta sección está sujeta a las penalidades en el Acuerdo número 3 de la Comisión de Servicio Público del 4 de abril de 1988; en los Artículos 62 y 63 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, y en la Sección 7.1 de la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, y/o cualquier otra Ley o Reglamento aplicable.

Sección 396.19 - Calificaciones del inspector.

(a) Será responsabilidad del acarreador asegurar que la persona que lleva a cabo la inspección anual dispuesta en la sección 396.17 (d) ó (e) esté calificada al cumplir con los requisitos siguientes:

(1) Conoce los criterios de inspección establecidos en la Parte 393 y Apéndice "G" de este Reglamento y pueda identificar los componentes defectuosos;

(2) Conoce y domina los métodos, procedimientos, herramientas y equipo usado para llevar a cabo una inspección; y

(3) Tiene la capacidad de llevar a cabo una inspección a base de su experiencia, adiestramiento, o ambas, al cumplir con los requisitos siguientes:

(i) Ha completado exitosamente un programa de adiestramiento auspiciado por un Estado o Gobierno Federal o tiene un certificado de un Estado o Provincia de Canadá que califique a

la persona para llevar a cabo inspecciones de seguridad en vehículos de motor comerciales, o

(ii) Tiene una combinación de adiestramiento y/o experiencia por lo menos de un (1) año. Dicho adiestramiento y/o experiencia puede consistir de:

(A) Participación en un programa de adiestramiento auspiciado por un manufacturero de camiones o programa de adiestramiento comercial similar diseñado para adiestrar estudiantes en la operación y mantenimiento de camiones;

(B) Experiencia como mecánico o inspector en mantenimiento de camiones en un programa de mantenimiento de un acarreador:

(C) Experiencia como mecánico o inspector en mantenimiento de camiones en un garaje comercial, compañía o flota de vehículos de alquiler, facilidad similar; o

(D) Experiencia como un inspector de vehículos de motor comerciales en la Comisión de Servicio Público, Estado, Provincia del Canadá o Gobierno Federal.

(b) Evidencia de las calificaciones individuales bajo esta sección deberán ser retenidas por el acarreador durante el período para el que ese individuo esté llevando a cabo inspecciones anuales de vehículos de motor para el acarreador, y durante un año después. Sin embargo, los acarreadores no tienen que mantener documentación de las calificaciones del inspector de aquellas inspecciones llevadas a cabo ya sea como parte de un programa de inspección periódica del gobierno en las vías públicas como parte del Programa de inspección al azar al margen de las vías públicas.

Sección 396.21 - Requisito para el mantenimiento de registros de Inspecciones periódicas.

(a) El inspector calificado que lleva a cabo una inspección deberá preparar un reporte el cual identifique:

(1) La persona que lleva a cabo la inspección;

(2) El acarreador que esté operando el vehículo;

(3) La fecha de la inspección;

(4) El vehículo inspeccionado;

(5) Los componentes del vehículo inspeccionado y los resultados de la inspección, incluyendo la identificación de aquellos componentes que no cumplen los estándares mínimos establecidos en el Apéndice "G" de este Reglamento; y

(6) Certificar que la inspección fue tan completa y correcta que cumplió con todos los requisitos de esta sección.

(b)

(1) El original o una copia del reporte de inspección deberá ser retenida por el acarreador u otra entidad responsable de la inspección por un período de catorce (14) meses desde la fecha del reporte de inspección. El original o una copia del reporte de inspección periódica deben ser retenido en el lugar donde se guarda o mantiene el vehículo.

(2) El original o una copia del reporte de inspección periódica deberá estar disponible para inspección a petición de un oficial de la Comisión de Servicio Público autorizado.

(3) Excepciones. Cuando el acarreador que opera un vehículo de motor comercial no haya llevado a cabo la última inspección anual del vehículo, será responsable de obtener el original o una copia del

reporte de la última inspección anual cuando le sea requerido por un oficial autorizado por la Comisión de Servicio Público u otra agencia estatal o federal.

Sección 396.23 - Equivalente de Inspección periódica

(a) El acarreador puede cumplir los requisitos de la sección 396.17 a través del programa de inspección al margen de la vía pública de la Comisión de Servicio Público o cualquier otra autoridad con jurisdicción para ello. La inspección deberá haber sido realizada durante los doce (12) meses anteriores. Cuando se utiliza la inspección al margen de la vía pública el acarreador necesita mantener una copia del reporte de inspección que demuestre que la inspección se llevó a cabo en conformidad con los estándares mínimos de inspección periódica establecida en el Apéndice "G" de este Reglamento. Cuando se acepta dicho reporte de inspección, el acarreador deberá asegurar que el reporte cumple con los requisitos de la sección 396.21(a).

(b)

(1) Si el vehículo de motor está sujeto a un programa de inspección gubernamental mandatario, que la Comisión de Servicio Público determine que es tan efectivo como los requisitos dispuestos en la sección 396.17, el acarreador deberá cumplir los requisitos de dicha sección a través del programa de inspección gubernamental. Las inspecciones de vehículos de motor comerciales podrían ser realizadas por oficiales de la Comisión de Servicio Público, en facilidades comerciales autorizadas por el Gobierno, o por el acarreador bajo el auspicio de un programa de auto inspección autorizado por el gobierno.

(2) Si la Comisión de Servicio Público determina que el programa de inspección gubernamental mandatario no es tan efectivo como el dispuesto en la sección 396.17, el acarreador deberá asegurar que la inspección periódica requerida por la sección 396.17 se lleva a cabo

en todos los vehículos de motor comerciales bajo su control en la forma dispuesta en dicha sección.

Sección 396.25 - Calificaciones de los inspectores de frenos.

(a) El acarreador deberá asegurar que todas las inspecciones, mantenimiento, reparaciones o servicio a los frenos en sus vehículos comerciales son llevadas a cabo cumpliendo con los requisitos establecidos en esta sección.

(b) Para propósitos de esta sección, un "Inspector de Frenos" significa un empleado del acarreador que es responsable de asegurar que todas las inspecciones de frenos, mantenimiento, servicio o reparación a cualquier vehículo de motor comercial bajo el control del acarreador, cumple con los estándares reglamentarios aplicables.

(c) Ningún acarreador deberá requerir o permitir que cualquier empleado que no cumple con las calificaciones mínimas de los inspectores de frenos de la sección 396.25 (d), sea responsable de la inspección, mantenimiento, servicio o reparación de cualquier freno en sus vehículos de motor comerciales.

(d) El acarreador asegurará que cada inspector de frenos está calificado al cumplir con los requisitos siguientes:

(1) Conoce las tareas a cumplirse de una inspección o servicio de frenos y puede llevar a cabo las mismas, y

(2) Conoce y domina los métodos, procedimientos, herramientas y equipo usado para realizar inspecciones de frenos asignadas o tareas de inspección, y

(3) Tiene la capacidad de llevar a cabo el servicio de mantenimiento o inspección de frenos asignado, en virtud de su experiencia, adiestramiento o ambas, a base de los siguiente:

(i) Ha completado exitosamente un programa de aprendizaje auspiciado por el Gobierno de Puerto Rico, Estado, Provincia Canadiense, Agencia Federal o Unión Obrera, o un Programa de adiestramiento aprobado por el Gobierno de Puerto Rico, Estado, Agencia Provincial o Federal, o tiene un certificado de un Estado o Provincia de Canadá, que califica a la persona para llevar a cabo las tareas que conlleva un servicio de mantenimiento o inspección de frenos (incluyendo la aprobación de las pruebas de freno requeridas para Licencia de Conductor Comercial de frenos de aire en el caso de una inspección de frenos);o

(ii) Tiene adiestramiento o experiencia en frenos o una combinación de los mismos por lo menos de un año. Dicho adiestramiento o experiencia puede consistir de:

(A) Haber participado en un programa de adiestramiento auspiciado por un manufacturero de frenos o de vehículos o un programa de adiestramiento comercial similar diseñado para adiestrar estudiantes en el mantenimiento de frenos o inspección similar a la asignada a las tareas de servicio de mantenimiento o inspección de frenos; o

(B) Experiencia llevando a cabo mantenimiento de frenos o inspecciones similares a las asignadas al servicio de frenos o tareas de inspección en un programa de mantenimiento de un acarreador; o

(C) Experiencia llevando a cabo mantenimiento de frenos o inspecciones similar a las asignadas al servicio de mantenimiento de frenos o tareas de inspección en un garaje comercial, compañía o flota de vehículos de arrendamiento, o facilidad similar.

(e) Ningún acarreador empleará a ninguna persona como inspector de frenos a menos que la evidencia de las calificaciones del inspector, requerida bajo

esta sección sea mantenida por el acarreador en su oficina principal de negocio, o en el local en que el inspector de frenos esté empleado. La evidencia se mantendrá durante el período que el inspector sea empleado en esa capacidad y por un año después. Sin embargo, los acarreadores no tienen que mantener evidencia de las calificaciones para la inspección de sistemas de frenos de aire para aquellas inspecciones llevadas a cabo por personas que han pasado el examen sobre conocimiento y destrezas sobre frenos de aire para una Licencia de Conductor comercial.

PARTE 397 - TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS; REGLAS DE MANEJO Y ESTACIONAMIENTO.

SUBPARTE A - EN GENERAL

Sección 397.1 - Aplicación de las Reglas de esta parte.

(a) Las reglas en esta parte aplican a cada acarreador involucrado en la transportación de materiales peligrosos mediante un vehículo de motor, que requiera esté marcado o rotulado de acuerdo con el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público y a:

(1) Cada oficial o empleado del acarreador el cual lleve a cabo funciones de supervisión relacionadas con la transportación de materiales peligrosos; y

(2) Toda persona que opere o que esté a cargo de un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos.

(b) Toda persona designada en el inciso (a) de esta parte deberá conocer y obedecer las disposiciones de esta parte.

Sección 397.2 - Cumplimiento con el Reglamento de Seguridad en el Transporte.

Un acarreador u otra persona a la cual esta parte le es aplicable deberá cumplir con las disposiciones de las Partes 390 a 397 inclusive, de este Reglamento cuando está transportando materiales peligrosos mediante un vehículo de motor que se requiera esté marcado o rotulado de acuerdo con el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.

Sección 397.3 - Leyes, Ordenanzas y Reglamentos locales.

Todo vehículo de motor que contenga materiales peligrosos deberá ser manejado y estacionado en cumplimiento con las leyes, ordenanzas y reglamentos de la jurisdicción en la cual esté siendo operado, a menos que los mismos difieran de reglamentación específica de la Comisión de Servicio Público que sea aplicable a la operación de dicho vehículo y que imponga una más estricta obligación o restricción.

Sección 397.5 - Vigilancia y atención de los vehículos de motor.

(a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, un vehículo de motor que contenga material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 deberá estar vigilado en todo momento por su conductor o un representante cualificado del acarreador que lo opera.

(b) Las reglas en el inciso (a) de esta sección no le son aplicables a un vehículo de motor que contenga material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 si se dan todas las siguientes condiciones:

(1) El vehículo esté localizado en la propiedad del acarreador, en propiedad del embarcador o consignatario de los explosivos, en un polvorín o, en el caso de un vehículo que contenga cincuenta (50) libras o menos de material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 en el sitio de construcción o uso; y

(2) El depositario legal del material explosivo esté consciente de la naturaleza de el material explosivo que el vehículo contiene y ha sido instruido en los procedimientos que debe seguir en caso de emergencia; y

(3) El vehículo se encuentra en el campo de visión del depositario o está localizado en un polvorín.

(c) Un vehículo de motor que contenga material peligroso, que no sea material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 y el cual esté localizado en una carretera o calle pública o en la cercanía de una carretera o calle pública deberá estar vigilado por su conductor. Sin embargo, el vehículo no necesita estar vigilado mientras el conductor esté llevando a cabo sus deberes, incidentales y necesarios en la operación del vehículo.

(d) Para los propósitos de esta sección:

(1) Un vehículo de motor está vigilado cuando la persona a cargo del vehículo está despierto en el vehículo, o está dentro de cien (100) pies del vehículo, sin obstrucción dentro de su campo de visión.

(2) Un representante calificado de un acarreador es una persona que:

(i) Ha sido designado por el acarreador para vigilar el vehículo;

(ii) Está consciente de la naturaleza de los materiales peligrosos contenidos en el vehículo que vigila;

(iii) Ha sido instruido en los procedimientos que debe seguir en caso de emergencia; y

(iv) Está autorizado para mover el vehículo y tiene los medios y la habilidad para así hacerlo.

(3) Un "polvorín" es un área específicamente aprobada por escrito por autoridades gubernamentales locales, estatales o federales para el estacionamiento de vehículos sin vigilancia que contengan material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3.

(e) Las reglas en esta sección no relevan al conductor de obligación alguna impuesta por ley o reglamento en relación a la colocación de dispositivos de seguridad y/o advertencia cuando el vehículo está estacionado en la vía pública.

Sección 397.7 - Estacionamiento.

(a) Un vehículo de motor que contenga material explosivo División 1.1 1.2 ó 1.3 no será estacionado bajo ninguna de las siguientes circunstancias:

(1) En o dentro de cinco (5) pies de la porción transitada de una vía pública;

(2) En propiedad privada (incluyendo los predios de facilidades de abastecimientos de combustible o expendio de comidas) sin el conocimiento y consentimiento de la persona a cargo de la propiedad, la cual esté consciente de la naturaleza del material peligroso que el vehículo contiene; o

(3) Dentro de trescientos (300) pies de un puente, túnel, edificio o lugar donde las personas trabajan, se congreguen o reúnan, excepto por períodos breves cuando las necesidades de la operación requieran que el vehículo sea estacionado y sea imposible estacionar el vehículo en otro lugar.

(b) Un vehículo de motor que contenga material peligroso, que no sea material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 no deberá ser estacionado en o dentro de cinco (5) pies de la porción transitada de una vía pública excepto por períodos breves cuando las necesidades de la operación requieran que el vehículo sea estacionado y sea imposible estacionar el vehículo en otro lugar.

Sección 397.9 - Reservado.

Sección 397.11 - Fuegos.

(a) Un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos no será operado cerca de un fuego, a menos que su conductor haya tomado las precauciones necesarias para asegurarse que el vehículo puede pasar con seguridad sin necesidad de detenerse.

(b) Un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos no será estacionado dentro de trescientos (300') pies de distancia de un fuego.

Sección 397.13 - Fumar.

Ninguna persona deberá fumar o tener consigo un cigarrillo, cigarro o pipa encendida en o dentro de veinticinco (25) pies de:

(a) Un vehículo de motor que contenga material Clase 1, material Clase 5, o material inflamable División 2.1, Clase 3, División 4.1 y 4.2; o

(b) "Un vehículo de motor con un tanque de carga vacío que haya sido utilizado para transportar Clase 3, material inflamable, o gases inflamables División 2.1 y que, cuando fue así utilizado, se le requirió ser marcado o rotulado de acuerdo con el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público."

Sección 397.15 - Abastecimiento de combustible.

Cuando un vehículo de motor que contiene materiales peligrosos está siendo abastecido:

(a) Su motor no debe estar operando; y

(b) Una persona debe estar en control del proceso de abastecimiento en el punto en que el tanque de combustible es abastecido.

Sección 397.17 - Llantas.

(a) Un conductor deberá examinar cada llanta en un vehículo de motor al comienzo de cada viaje y cada vez que el vehículo se estacione.

(b) Si, como resultado del examen dispuesto en el inciso anterior, o por cualquier otra razón, una llanta está vacía, filtrando aire o inadecuadamente inflada, el conductor deberá reparar, reemplazar o inflar adecuadamente la llanta antes de que el vehículo sea conducido. Sin embargo, el vehículo puede ser conducido al sitio seguro más cercano posible para llevar a cabo la reparación, reemplazo o inflación requerida.

(c) Si, como resultado del examen dispuesto en el inciso (a) de esta sección o por cualquier otra razón, una llanta está sobrecalentada, el conductor deberá, inmediatamente remover y colocar a una distancia segura dicha llanta. El conductor no operará el vehículo hasta que la causa del sobrecalentamiento sea corregida.

(d) El cumplimiento con las reglas de esta sección no releva al conductor del deber de cumplir con las disposiciones de las secciones 397.5 y 397.7 de esta parte.

Sección 397.19 - Instrucciones y documentos.

(a) Un acarreador que transporta material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 deberá proveer al conductor de cada vehículo de motor, en los cuales el material explosivo es transportado, de los siguientes documentos:

(1) Una copia de las disposiciones de esta parte;

(2) Reservada.

(3) Un documento conteniendo instrucciones con los procedimientos a ser seguidos en caso de accidentes o demora. Los documentos deberán incluir los nombres y números telefónicos de personas (incluyendo representantes de acarreadores y embarcadores) a ser conectados, la naturaleza de los materiales explosivos transportados y las precauciones a ser tomadas en casos de emergencia tales como fuego, accidentes o filtraciones.

(b) Un conductor que reciba documentos de acuerdo al inciso (a) de esta sección deberá firmar un recibo por ellos. El acarreador deberá mantener el recibo en su archivo por un año (1) desde el día de su firma.

(c) El conductor de un vehículo de motor el cual contenga material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 deberá tener en su posesión, y estar familiarizado con:

(1) Los documentos especificados en el inciso (a) de esta sección;

(2) Los documentos especificados en el Reglamento de Materiales Peligrosos; y

(3) El plan de ruta escrito especificado en la sección 397.67.

SUBPARTE B – RESERVADO

SUBPARTE C – RUTA DE MATERIALES PELIGROSOS NO RADIOACTIVOS

Sección 397.61 - Propósito y alcance.

Esta subparte dispone los requisitos y procedimientos de ruta en el Estado Libre Asociado, sobre las cuales se podrán transportar o no materiales peligrosos no radiactivos (NRHM por sus siglas en inglés) en una cantidad que requiera rotulación. También dispone las regulaciones para los acarreadores que transporten materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) rotulados o marcados

y los procedimientos para disputas de resoluciones referentes a las designaciones de ruta.

Sección 397.63 – Aplicabilidad.

Las disposiciones de esta subparte aplican a cualquier municipio que mantenga o haga cumplir designaciones de ruta en donde se transportarán o no materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). También aplican a cualquier acarreador que transporte o haga transportar en el comercio material peligroso no radioactivo marcado o etiquetado.

Sección 397.65 – Definiciones.

Las siguientes definiciones aplicarán para propósitos de esta subparte:

(1) Acarreador - Un acarreador por contrato o un acarreador de propiedad privado. El término incluye representantes, agentes y oficiales del acarreador, también como empleados responsables de reclutar, supervisar, entrenar, asignar o enviar conductores.

(2) Administrador - El Administrador de la Agencia "Federal Motor Carrier Safety Administration", una agencia dentro del Departamento de Transportación de los Estados Unidos, o quien éste designe.

(3) Agencia de asignación de ruta - La agencia estatal designada por el gobernador del Estado Libre Asociado, para supervisar, coordinar y aprobar las designaciones de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM).

(4) Comercio - Cualquier comercio, tráfico o transportación en los Estados Unidos que es:

(1) Entre un lugar bajo la jurisdicción de un Estado o pueblo y cualquier lugar fuera de esa jurisdicción; o

(2) Esta solamente dentro de un lugar bajo la jurisdicción de un Estado o pero que afecta el comercio, tráfico o transportación descrita en el inciso (1) de esta definición.

(5) Designaciones de ruta - Cualquier regulación, limitación, restricción, toque de queda, restricción de tiempo de viaje, restricción de senda, prohibición de ruta, designación de puerto de entrada, o restricción de peso en ruta, aplicable a la transportación en vías públicas de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) sobre una ruta específica de la vía pública o porción de una ruta.

(6) Estado - Un estado de los Estados Unidos, el Distrito de Columbia, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, las Islas Marianas del Norte, las Islas Vírgenes, Samoa Americana o Guam.

(7) FMCSA - El Federal Motor Carrier Safety Administration, una agencia dentro del Departamento de Transportación.

(8) Material Peligroso - Una sustancia o material, incluyendo una sustancia peligrosa, que ha sido determinada por el Secretario de Transportación de ser capaz de producir un riesgo irrazonable a la salud, seguridad o propiedad cuando así ha sido designado y es transportado en el comercio.

(9) Secretario - El Secretario del Departamento de Transportación Federal.

(10) Vehículo de Motor - Cualquier vehículo, máquina, tractor, remolque o semiremolque impulsado o arrastrado por poder mecánico y utilizado en las vías públicas en la transportación de pasajeros o propiedad, o una combinación de ambas.

(11) Material Radioactivo - Cualquier material que tenga una actividad específica de microcurios (microcuries) por gramo mayor de 0.002 (uCi/g) como definido en 49 CFR 173.403 (Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público).

(12) Materiales Peligrosos No Radioactivos (NRHM) - Un material peligroso no radioactivo transportado por un vehículo de motor en tipo y cantidad que requiere rotulación según lo dispuesto en la Tabla 1 ó 2 de 49 CFR 172.504 (Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público).

(13) Subdivisión política - Una municipalidad, agencia pública u otra instrumentalidad de uno o más Estados, o una corporación pública, panel, o comisión establecida bajo las leyes de uno o más estados.

Sección 397.67 - Responsabilidad de ruta del acarreador.

(a) Un acarreador transportando Materiales Peligrosos No Radioactivos (NRHM) deberá cumplir con las designaciones de ruta de una agencia, un municipio o pueblo relativa a esta subparte.

(b) Un acarreador transportando materiales peligrosos que requieren ser etiquetados o marcados de acuerdo a 49 CFR 177.823 (Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público), y no sujeto a una designación de ruta relativa a esta subparte, deberá operar el vehículo sobre rutas que no pasen a través o cerca de áreas de gran población, lugares donde se congreguen muchedumbres, túneles, calles estrechas o callejones, excepto donde el acarreador determine que:

(1) No hay alternativa práctica;

(2) Una desviación razonable es necesaria para llegar a terminales, puntos de carga y descarga, facilidades para comida, combustibles, reparaciones, descanso o un puerto seguro;

(3) Una desviación razonable es requerida debido a condiciones de emergencia, tales como desvíos que han sido establecidos por una autoridad de la vía pública o autopista, o existe una situación en donde un oficial del orden público requiere que el conductor tome una ruta alternativa.

(c) La facilidad de operaciones no es una base para determinar si es práctico o no operar un vehículo de motor de acuerdo al inciso (b) de esta sección.

(d) Antes que un acarreador requiera o permita que un vehículo de motor que contenga explosivos Clase 1, División 1.1, 1.2, 1.3, tal como definido en las secciones 173.50 y 173.53 respectivamente del Reglamento Núm. 5740 de 1998 para ser operados, el acarreador o su agente deberá preparar un plan de ruta escrito que esté en cumplimiento con esta sección y deberán suministrar una copia al conductor. No obstante el conductor deberá preparar un plan de ruta escrito como agente del acarreador cuando el viaje comienza en un lugar que no sea el terminal del acarreador.

Sección 397.69 - Designaciones de ruta en la vía pública, campo ocupado o derecho de prioridad.

(a) Cualquier agencia o municipio que establezca o modifique una designación de ruta de una vía pública sobre el cual el material peligroso no radioactivo pueda ser o no transportado en ó después del 14 de noviembre de 1994, y mantiene o hace cumplir tal disposición, deberá cumplir con los estándares de ruta de la vía pública dispuestos en la sección 397.71 de esta subparte. Para propósitos de esta subparte, cualquier designación de ruta de la vía pública, afectando la transportación de materiales peligroso no radioactivos, hecha por una agencia o municipio será considerada como una hecha por ese estado, y todos los requisitos de esta subparte aplicarán.

(b) Excepto lo provisto en la sección 397.75 y 397.219 de esta sección una designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos hecha en violación al inciso (a) de esta sección tendrá derecho de prioridad conforme a la sección 105 (b)(4) del Hazardous Materials Transportation Act [49 U.S.C. app. 1804 (b)(4)]. Esta disposición será efectiva a partir del 14 de noviembre de 1996.

(c) Una designación de ruta en la vía pública establecido por una agencia o municipio antes del 14 de noviembre de 1994 estará sujeta a derecho de prioridad conforme a los estándares de derecho de prioridad en los incisos (a)(1) y (a)(2) de la sección 397.203 de esta subparte.

(d) Una agencia o municipio podrá solicitar una renuncia al derecho de prioridad de acuerdo con la sección 397.213 de esta subparte.

Sección 397.71 - Estándares federales.

(a) Una agencia o municipio deberán cumplir con los estándares indicados en el inciso (b) de esta sección cuando establezca, mantenga o haga cumplir rutas específicas sobre las cuales podrán o no ser transportados materiales peligrosos no radioactivos.

(b) Los estándares son los siguientes:

(1) Aumento de la seguridad pública. La agencia o el municipio deberá designar una ruta para el transporte de materiales peligrosos no radioactivos. La ruta será una en la que se demuestre que su uso aumenta la seguridad pública en las áreas sujetas a su jurisdicción y aquellas otras que están directamente afectadas por su designación. Dicha determinación deberá ser basada en un récord el cual deberá ser desarrollado conforme lo disponen los incisos (b) (2) (ii) y (b) (3) (iv) de esta sección, Cuando se hacen los descubrimientos se deberá considerar:

(i) Los factores mencionados en el inciso (b)(9) de esta sección, y

(ii) El siguiente documento de la DOT: "Guidelines for Applying Criteria to Designate Routes for Transporting Hazardous Materials," DOT/RSPA/OHMT–89-02, July 1989[1], o su versión mas reciente; o un análisis de ruta equivalente que considere adecuadamente el riesgo total al público.

[1] Puede solicitar este documento escribiendo a la siguiente dirección: "Office of Enforcement and Compliance (MC-ECH)", Federal Motor Carrier Safety Administration, U.S. Department of Transportation, 400 7th Street, Sw., Washington, D.C. 20590-0001).

(2) Participación ciudadana. La agencia o municipio que pretenda designar cualquier ruta de materiales peligrosos no radioactivos deberá proveer la oportunidad para asegurar la participación ciudadana de la siguiente manera:

(i) La agencia o municipio deberá notificar al público de cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos propuesta y proveerle un período de treinta (30) días para someter comentarios por escrito. En cualquier momento durante este periodo o luego de haber recibido los comentarios podrá discrecionalmente citar para vista pública, salvo que su ley habilitadora lo exija. Se le deberá notificar al público en un término no menor de treinta (30) días previos a la fecha de la vista pública, la cual será conducida conforme se dispone en el inciso (b)(2)(ii) de esta sección. La notificación para el periodo de comentario y la vista pública, de ser conducida, se deberá publicar en dos (2) periódicos de circulación general, si afecta una comunidad de residentes en específico, deberá publicar además el mismo aviso en un periódico regional que circule en el área donde ubique dicha comunidad. El aviso contendrá una descripción completa de la propuesta ruta designada para transportar materiales peligrosos no radioactivos junto con la fecha, hora y lugar de cualquier vista pública.

(ii) Si se determina necesario llevar a cabo una vista pública, la agencia o el municipio, deberá al menos llevar a cabo una vista pública en récord en la cual se le dará la oportunidad al público para que presenten sus puntos de vista y cualquier información o datos relacionados a la designación de ruta propuesta de materiales peligrosos no radioactivos. La agencia o el municipio deberá poner a disposición del público, copias de las transcripciones de las vistas las cuales incluirán toda la prueba y documentos presentados durante la vista pública o presentada para el récord, luego del pago de las costas dispuestas.

(3) Consulta con otros. Antes del establecimiento de cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos, la agencia o el municipio deberá proveer aviso de, y consultar con, oficiales de otras agencias, municipios, pueblos y otras partes afectadas. Tales acciones deberán incluir lo siguiente:

(i) Al menos sesenta (60) días antes de establecer una designación de ruta, la agencia o el municipio deberá notificar, por escrito, de la designación de ruta propuesta a los oficiales encargados de las rutas de las vías públicas de las agencias o municipios afectados. Una copia de este aviso también deberá ser enviada a todas las agencias, municipios afectados. Este aviso deberá solicitar aprobación escrita de esas agencias o municipios, de las designaciones de ruta propuestas. Si no se recibe respuesta dentro de sesenta (60) días desde el día en que se recibió la notificación de la designación de ruta propuesta, la designación de ruta propuesta será considerada aprobada por la agencia o municipio afectado.

(ii) La manera en que la consulta bajo este inciso es conducida será dejada a la discreción la agencia o municipio.

(iii) La agencia o el municipio deberá intentar resolver cualquier asunto o desacuerdo expresado por cualquier oficial consultado relacionado a la designación de ruta propuesta.

(iv) La agencia o el municipio deberá mantener un registro de los nombres y direcciones de los oficiales notificados concernientes a esta sección y de cualquier consulta o reunión llevada a cabo con estos oficiales o sus representantes. Dicho registro deberá describir cualquier asunto o desacuerdo expresado por los oficiales y cualquier acción asumida para resolver dicho desacuerdo o asunto.

(4) Durante la ruta. En el establecimiento de cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM), la agencia o

el municipio deberá asegurar durante la ruta de la vía pública entre áreas adyacentes para la transportación de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). El término "durante la ruta en la vía pública" como utilizado en este inciso significa que la designación de ruta deberá asegurar continuidad de movimiento tal que no impida o demore innecesariamente la transportación de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). La agencia o el municipio deberá utilizar los procedimientos establecidos en los incisos (b)(2) y (b)(3) de esta sección para cumplir con estos requisitos. Además, la agencia o el municipio deberá concluir, apoyado por un análisis de riesgo y conducido de acuerdo al inciso (b)(1) de esta sección, que la designación de ruta aumenta la seguridad pública. Si el análisis de riesgo demuestra:

(i) Que la ruta actual presenta al menos cincuenta por ciento (50%) más riesgo al público que la desviación bajo la designación de la ruta propuesta, entonces la designación de ruta propuesta deberá entrar en efecto.

(ii) Que la ruta actual presenta un riesgo mayor pero menor que el cincuenta por ciento (50%) de mayor riesgo al público, que la desviación bajo la restricción de ruta propuesta, entonces la restricción de ruta propuesta hecha por la agencia, municipio o pueblo solamente entrará en vigor si no obliga a una desviación de más de veinticinco (25) millas o resulta en un aumento de más de veinticinco por ciento (25%) de esa parte del viaje afectado por la desviación, cualquiera que sea menor, de la ruta más directa a través de una jurisdicción, comparado con la desviación propuesta.

(iii) Que la ruta actual tiene el mismo o menor riesgo al público que la desviación resultante de la designación de ruta propuesta, entonces no se permitirá la designación de ruta.

(5) Acuerdos de otros municipios; carga en el comercio. Cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos

(NRHM) que afecte otro pueblo o municipio deberá ser establecido, mantenido o llevado a cabo solo si:

(i) No es una carga irrazonable al comercio, y

(ii) El pueblo o municipio presta su consentimiento dentro de sesenta (60) días del recibo del aviso enviado según lo dispone el inciso (b)(3)(i) de esta sección, o es aprobado por el administrador según lo dispone la sección 397.75.

(6) Límite de tiempo. El establecimiento de una designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) por cualquier pueblo o municipio deberá ser completado dentro de dieciocho (18) meses del aviso dado en los incisos (b)(2) o (b)(3) de esta sección, lo que ocurra primero.

(7) Rutas razonables para terminales y otras facilidades. Para establecer y proveer acceso razonable en y desde rutas designadas, el pueblo o municipio deberá utilizar la ruta práctica más corta considerando los factores mencionados en el inciso (b)(9) de esta sección. En el establecimiento de una designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) la agencia, el municipio o pueblo deberá proveer acceso razonable para vehículos de motor transportando (NRHM) materiales peligrosos no radioactivos, para alcanzar:

(i) Terminales,

(ii) Puntos de carga, descarga, recogido y entrega, y

(iii) Facilidades para comida, combustible, reparaciones, descanso y refugios seguros.

(8) Responsabilidad de cumplimiento local. Los municipios deberán ser responsables de asegurarse de que todas sus subdivisiones políticas cumplen con las disposiciones de esta parte. Los

municipios serán responsables de resolver todos los conflictos entre las subdivisiones políticas dentro de sus jurisdicciones. Si un municipio o cualquier subdivisión política escogen establecer, mantener o llevar a cabo cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM), el gobernador deberá designar una agencia de ruta para el municipio o pueblo, respectivamente. La agencia de ruta deberá asegurarse de que todas las designaciones de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) dentro de su jurisdicción cumplen con todos los estándares federales de esta sección. El municipio o pueblo deberá cumplir con la información pública y requisitos de información contenidos en la sección 397.73 de este reglamento.

(9) Factores a considerar. En el establecimiento de cualquier ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM), la agencia o municipio deberá considerar los siguientes factores:

(i) Densidad poblacional. La población potencialmente expuesta a una emisión de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) deberá ser estimada de acuerdo a la densidad de los residentes, empleados, motociclistas y otras personas en el área, utilizando mapas de extensión de censo de los EE.UU. u otras formas razonables para determinar la población dentro de una zona de impacto potencial a través de una ruta designada de una vía pública. La zona de impacto es el alcance potencial de efectos en caso de una emisión. Poblaciones especiales tales como escuelas, hospitales, prisiones, y asilos de ancianos, entre otras cosas, deberán ser consideradas cuando se determine el riesgo potencial a la población a través de la ruta de una vía pública. Se debe tomar en consideración, la cantidad de tiempo en la que un área experimentará alta densidad poblacional.

(ii) Tipo de vía pública. Las características de cada designación alternativa de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) deberán ser comparadas. Los límites de peso y tamaño del vehículo, despeje de pasos subterráneos y puentes,

geométricos de calzada, número de líneas, grados de control de acceso y estructuras medianas y de soporte, son ejemplos de lo que una agencia o municipio deberán considerar.

(iii) Tipos y cantidades de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). Debe de hacerse un examen del tipo y cantidad de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) normalmente transportados a través de las rutas de la vía pública que están incluidas en una designación de ruta propuesta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) y se debe de considerar el impacto de zona relativo y los riesgos de cada tipo y cantidad.

(iv) Capacidad de respuestas de emergencia. Cuando se consulten las agencias relacionadas de fuego, de poner en vigor las leyes y de seguridad de las vías públicas, se debe de considerar la capacidad de las respuestas de emergencia que serán necesarias como resultado de una designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). El análisis de las capacidades de las respuestas de emergencia deberá estar basado en la proximidad de las facilidades de la respuesta de emergencia y sus capacidades para contener y detener la emisión de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) dentro de las zonas de impacto.

(v) Resultados sobre la consulta con personas afectadas. Se deben de tomar en consideración los comentarios e inquietudes de todas las personas y entidades afectadas durante las vistas públicas y consultas conducidas de acuerdo a esta sección.

(vi) Exposición y otros factores de riesgo. Las agencias o municipios deberán definir la exposición y los factores de riesgo asociados con cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). La distancia a áreas sensitivas deberá ser considerada. Áreas sensitivas incluyen, pero no están limitadas a, casas y edificios comerciales; poblaciones especiales en

hospitales, escuelas, facilidades de impedidos, prisiones y estadios; recursos de agua tales como riachuelos y lagos; y áreas naturales tales como parques, áreas inundadas y reservas de fauna.

(vii) Consideraciones de terreno. Deberá ser considerada la topografía adyacente y a través de la cual la designación de ruta propuesta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) podrá afectar la severidad potencial de un accidente, la dispersión de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) debido a emisión y el control y limpieza de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) si se liberan.

(viii) Continuidad de rutas. Las jurisdicciones adyacentes deberán ser consultadas para asegurar la continuidad de la ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) a través de fronteras comunes. Las desviaciones de la ruta más directa deberán ser minimizadas.

(ix) Rutas alternas. Se deben de tomar en consideración las rutas alternas a, o resultantes de, cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). Las rutas alternas deberán ser examinadas, revisadas o evaluadas al alcance necesario para demostrar que la ruta alterna más probable resultante de una designación de ruta es más segura que la ruta actual.

(x) Efecto en el comercio. Cualquier designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) hecha de acuerdo con esta subparte no deberá crear una carga irrazonable al comercio interestatal o intraestatal.

(xi) Retraso en la transportación. Ninguna designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) deberá crear atrasos innecesarios en la transportación de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM).

(xii) Condiciones climatológicas. Se le debe de dar una atención particular a condiciones climatológicas únicas en una ruta de vía pública tales como viento, neblina, u otras condiciones climatológicas que podrían afectar la seguridad de una ruta, la dispersión de emisiones o derrames de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM), o el aumento en la dificultad de control y limpieza de éstos.

(xiii) Congestión e historial de accidentes. Se le debe de dar atención particular a las condiciones del tráfico que sean únicas a una ruta de una vía pública, tales como: congestión vehicular, experiencia de accidentes con vehículos de motor, consideraciones del tráfico que podrían afectar el potencial de un accidente, exposición del público a una emisión o derrame, habilidad para llevar a cabo operaciones de respuestas de emergencia, o el cierre temporero de una vía pública para limpiar cualquier emisión o derrame.

Sección 397.73 – Información pública y requisitos de los informes.

(a) Información pública. Las agencias y los municipios deberán informar al público de las rutas designadas para transportar NRHM. Dicha información deberá de hacerse disponible al público en forma de mapas, listas, señales de la carretera o combinaciones de éstas. Si las señales de la carretera son utilizadas, estas señales y su colocación deben de cumplir con las disposiciones del "Manual on Uniform Traffic Control Devices,"[1] publicado por la FMCSA, particularmente las señales de carga peligrosa identificados como R14-2 y R14-3 mostradas en la sección 2-43 de ese manual.

(b) Requisitos para publicar e informar. Cada agencia o municipio a través de la agencia así designada para designar rutas, deberá notificar para el 13 de

[1] Si desea obtener copia de este manual (Stock No. 050-001-81001-8)está disponible a la venta escribiendo a la siguiente dirección: Superintendent of Documents, U. S. Government Printing Office (GPO), Washington D. C. 20402. El mismo está disponible para inspección y copia conforme se prescribe en el 49 CFR Part 7, Appendix D. Ver 23 CFR 655, Subpart F.

marzo de 1995, todas las rutas designadas para el transporte de NRHM que existían dentro de su jurisdicción para la fecha del 14 de 1994 al: FMCSA, Office of Enforcement and Compliance (MC-ECH), 400 7th St., SW., Washington, D.C. 20590-0001. La agencia o el municipio deberán incluir descripciones de estas designaciones de ruta junto con los días en que fueron establecidas. Esta información deberá ser publicada conforme lo dispuesto por la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 170, supra. Cualquier cambio posterior o nuevas designaciones de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) deberá ser notificado dentro de sesenta (60) días luego de su establecimiento a la FMCSA y a la Comisión. Esta información estará disponible por la FMCSA, consolidada por la FMCSA, y publicada anualmente por completo o en actualizaciones en el "Federal Register." Cada agencia o municipio podrá publicar esta información en lo establecen las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Sección 397.75 – Resolución de conflictos.

(a) Petición. Una o mas agencias o municipios podrán pedir al Administrador que resuelva un conflicto que esté relacionado a un acuerdo en una designación de ruta propuesta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM). Cuando se esté resolviendo un conflicto bajo estas disposiciones, el administrador proveerá un nivel más alto de seguridad posible, sin afectar irrazonablemente el comercio, y asegurando que se cumpla con los estándares Federales establecidos en la sección 397.71 de esta subparte.

(b) Petición de resolución de conflicto. Cada petición de resolución de conflicto cumplimentada bajo esta sección deberá:

(1) Ser sometida al Administrador, del Federal Motor Carrier Safety Administration, U.S. Department of Transportation, 400 7th Street, S.W., Washington, DC 20590-0001. Atención: Office of the Chief Counsel (MC-CC).

(2) Identificar la agencia o el municipio que radica la petición y cualquier otra agencia, municipio o pueblo cuya determinación designación de

ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) causa el conflicto.

(3) Contener una certificación de que el peticionario ha cumplido con los requisitos de notificación del inciso (c) de esta sección, e incluir una lista de los nombres y direcciones de cada oficial de agencia, municipio, pueblo que fue notificado del sometimiento de la petición.

(4) Establecer claramente el conflicto por el cual la resolución es solicitada, incluyendo una descripción completa de cualquier conflicto en la designación de ruta de materiales peligrosos no radioactivos (NRHM) y una explicación de cómo la designación de ruta en conflicto afecta al peticionario y cómo impide la ruta a través de la vía pública. Si la designación de ruta en conflicto resulta ser una ruta alterna, entonces, un análisis de riesgo comparativo para la ruta designada y la ruta alterna resultante deberá ser provisto.

(5) Describa cualquier acción tomada por la agencia o el municipio para resolver el conflicto.

(6) Explique las razones por las cuales el peticionario cree que el administrador debe de intervenir en la resolución del conflicto.

(7) Describa cualquier acción propuesta que el administrador debe de tomar para resolver la controversia y cómo esta(s) acción(es) proveerá(n) de un mayor nivel de seguridad en la vía pública sin menoscabar irrazonablemente el comercio y asegurará el cumplimiento con los estándares establecidos en esta subparte.

(c) Aviso

(1) Cualquier agencia o municipio que llene una petición para resolución de conflictos bajo esta subparte, deberá enviar por correo una copia de la petición a cualquier agencia, municipio, o pueblo y una notificación de que la agencia, municipio o pueblo podrá someter

comentarios relacionados a la petición, a el administrador dentro de cuarenta y cinco (45) días.

(2) Mediante aviso en cualquier otra agencia, municipio o pueblo determinada por el administrador de que será posiblemente afectada por los asuntos en conflicto o la resolución tomada, o mediante la publicación en el Federal Register el administrador le dará una oportunidad a esas personas a someter comentarios escritos en la petición.

(3) Cualquier agencia, municipio o pueblo afectado, y que someta comentarios escritos al administrador con relación a una petición sometida bajo esta sección, deberá enviar una copia de los comentarios al peticionario y certificará al administrador que ha cumplido con este requisito. El administrador notificará a otras personas participando en el procedimiento sobre los comentarios y le dará una oportunidad para responder a estas otras personas.

(d) Acciones en los tribunales. Luego de que una petición para la resolución de un conflicto es sometida de acuerdo a esta sección, no se instará acción alguna en los tribunales con relación al asunto de dicho conflicto hasta tanto el administrador haya emitido una decisión final o hasta el último día de un período de un año, comenzando desde el día en que el administrador recibe la petición, lo que ocurra primero.

(e) Vistas; Métodos Alternos para la Solución de Conflictos. Luego de que se recibe una solicitud de una petición relacionada al inciso (a) de esta sección, el administrador programará una vista para intentar resolver el conflicto y, si una vista es programada, deberá notificar a todas las partes envueltas en el conflicto, sobre el día, hora y lugar de la misma. Durante la vista las partes deberán ofrecer cualquier información pertinente a la resolución del conflicto. Si se llega a un acuerdo, será estipulado por las partes, por escrito, y, si el administrador está de acuerdo emitirá una decisión de acuerdo a lo dispuesto en el inciso (f) de esta sección. En caso de que no se logre ningún acuerdo entre las partes, el administrador tomará el asunto bajo su consideración y anunciará su decisión de acuerdo a lo dispuesto en el inciso (f) de esta sección. Nada en esta sección deberá ser interpretado como una prohibición

entre las partes de solucionar el conflicto o buscar otros métodos de resolución de conflictos alternos antes de que el administrador tome la decisión final.

(f) Decisión. El administrador expedirá una decisión basada en la petición, los comentarios escritos sometidos por las partes, la constancia de las vistas y cualquier otra información en el récord. La decisión incluirá una declaración escrita determinando los hechos relevantes y la base legal para tomar la decisión.

(g) Récord. El administrador hará llegar una copia de la decisión al peticionario y a otra parte que haya participado en los procedimientos. Una copia de cada decisión será colocada en un expediente en la lista de casos públicos. El administrador podrá publicar la decisión o el aviso de la decisión en el Federal Register [Oct. 1, 2001].

Sección 397.77 - Revisión judicial sobre la decisión de la disputa.

Cualquier agencia, municipio o pueblo afectado adversamente por la decisión del Administrador bajo la sección 397.75 de esta subparte deberá solicitar revisión en la corte de distrito apropiado de los Estados Unidos bajo este procedimiento llenando una petición con dicha corte dentro de los noventa (90) días en que tal decisión advenga final.

SUBPARTE D - RUTA A SEGUIR EN LA TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES CLASE 7 (RADIOACTIVOS)

Sección 397.101 - Requisitos para Acarreadores y Conductores.

(a) Excepto según dispuesto en el inciso (b) de esta sección o en circunstancias cuando haya una sola ruta autorizada disponible, considerando las necesidades de operación y seguridad, un acarreador o cualquier persona que opere un vehículo de motor que contenga materiales Clase 7 (radioactivos) según se definen en el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la

Comisión de Servicio Público que requiera ser rotulado según lo dispuesto en dicho reglamento deberá:

(1) Asegurar que el vehículo de motor es operado en rutas que minimicen el riesgo radiológico;

(2) Considerar la información disponible sobre accidentes, horas de tránsito, densidad poblacional y actividades, y la hora del día y el día durante el cual se hará la transportación para determinar el nivel de riesgo radiológico; e

(3) Informar al conductor la ruta que debe seguir y que el vehículo de motor contiene materiales Clase 7 (radioactivos).

(b) Excepto de otra forma permitido en este inciso y en el inciso (f) de esta sección, un acarreador o cualquier persona operando un vehículo de motor conteniendo materiales radioactivos de cantidades controladas Clase 7 y para la cual se le haya asignado tomar una ruta específica, como definido en el Reglamento de materiales peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público, deberá operar el vehículo de motor sólo sobre rutas preferidas.

(1) Para propósitos de esta subparte, es una ruta preferida el sistema de carreteras interestatal cuando la agencia estatal aplicable no ha designado una; una ruta designada por la agencia estatal aplicable conforme se dispone en la sección 397.103; o todas las anteriores.

(2) El acarreador o la persona operando un vehículo de motor que contiene una ruta de vía pública de cantidad de materiales radioactivos de cantidad controlada Clase 7 como definido en 49 CFR 173.403(l) y (y) (Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público), deberá seleccionar rutas para reducir el tiempo en el tránsito sobre el segmento de ruta preferida en el viaje. Deberá utilizarse el sistema interestatal de carreteras que transitan alrededor de una ciudad de estar disponible, en lugar de una ruta preferida a través de una ciudad; a menos que la agencia estatal aplicable haya designado una ruta alterna.

(c) Un vehículo de motor podrá ser operado sobre una ruta, que no sea la ruta preferida, sólo bajo las siguientes condiciones:

(1) Que la desviación de la ruta preferida es necesaria para recoger o entregar en una ruta de vía pública materiales radioactivos de cantidad controlada Clase 7, para hacer necesario el descanso, paradas para combustible o reparaciones del vehículo de motor, o por que condiciones de emergencia hacen que el uso continuo de la ruta preferida sea inseguro e imposible;

(2) Para recoger o entregar, utilizando rutas que no son las preferidas, la ruta seleccionada debe de ser aquella de distancia más corta entre el lugar que se recoge la mercancía hasta la entrada de la ruta preferida más cercana, y la distancia de la salida de la ruta preferida hasta el punto de entrega. La desviación de la distancia más corta de la ruta de recogido y entrega es permitido solo si dicha desviación:

(i) Esta basada en la criteria del inciso (a) de esta sección para minimizar el riesgo radiológico; y

(ii) No excede la ruta más corta de recogido y entrega por más de veinticinco (25) millas y no excede cinco veces el largo de la distancia más corta de la ruta de recogido y entrega,

(iii) Las desviaciones de rutas preferidas, o rutas de entrega y recogido que no sean rutas preferidas, que son necesarias para descansar, combustible, paradas para reparaciones del vehículo de motor debido a condiciones de emergencia se deben de llevar a cabo de acuerdo a lo establecido por el inciso (a) de esta sección para minimizar el riesgo radiológico, a menos que debido a condiciones de emergencia el tiempo no permite que se utilice lo establecido en el inciso (a).

(d) Un acarreador (o agente designado) que opere un vehículo que contenga materiales radioactivos Clase 7 en cantidad controlada, según se define en el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio

Público, deberá preparar por escrito un plan de ruta y entregar una copia antes de la salida al conductor del vehículo de motor y una copia al embarcador (antes de la partida para uso exclusivo de embarques, según se define en el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público, o dentro de quince (15) días laborables siguientes a la salida para los demás embarques). Cualquier variación entre el plan de ruta y la ruta utilizada y las razones para ello, deberán ser informadas como enmienda al plan de ruta y remitido al cargador tan pronto como sea posible, pero dentro de treinta (30) días, contados a partir de la desviación. El plan de ruta deberá contener:

(1) Una declaración de los puntos de origen y de destino, la ruta seleccionada de acuerdo con esta sección, todas las paradas planificadas, y horas estimadas de salida y llegada; y

(2) Número de teléfono que permitan tener acceso a asistencia en caso de emergencias.

(e) Ninguna persona podrá transportar materiales radioactivos de cantidad controlada en una vía pública a menos que:

(1) El conductor haya recibido adiestramiento escrito dentro de los dos (2) años anteriores sobre:

(i) Los requisitos del Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público sobre materiales Clase 7 (radioactivos) a ser transportados;

(ii) Las características y riesgos de materiales Clase 7 (radioactivos) a transportarse; y

(iii) Los procedimientos a seguir en caso de accidente u otra emergencia.

(2) El conductor tenga en su poder un certificado como evidencia del adiestramiento requerido por esta sección, y copia sea archivada en su

expediente de calificación (véase sección 391.51 de este Reglamento), que demuestre:

(i) El nombre del conductor y el número de licencia del operador;

(ii) Las fechas en que el adiestramiento le fue provisto;

(iii) El nombre y dirección de la persona que dio el adiestramiento;

(iv) Que el conductor ha sido adiestrado sobre los riesgos y características de una ruta para materiales Clase 7 (radioactivos) de una cantidad controlada; y

(v) Una declaración de la persona que dio el adiestramiento de que la información del certificado es correcta.

(3) El conductor tenga en su poder el plan de ruta requerido por el inciso (d) de esta sección y opere el vehículo de acuerdo con dicho plan.

(f) El conductor puede transportar un reactor de combustible irradiado (irradiated reactor fuel) solamente de acuerdo con el plan si es requerido por el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público que asegure la seguridad física del material. Una variación para propósitos de seguridad de los requisitos establecidos en esta sección será permitida hasta tanto sea necesario para cumplir con los requisitos impuestos bajo dicho plan, o de otra manera impuestos por la Comisión Reguladora Nuclear de los Estados Unidos.

(g) Excepto para paquetes embarcados de acuerdo con los requisitos de seguridad física de la Comisión Nuclear Reguladora de los Estados Unidos, todo acarreador que acepte transportar materiales contemplados en una ruta para materiales radioactivos, de cantidad controlada deberá, dentro de noventa (90) días siguientes a la aceptación del paquete, radicar la siguiente información concerniente a la transportación de cada uno de dichos paquetes con la Comisión de Servicio Público, Oficina de Seguridad en el Transporte:

(1) El plan de ruta requerido bajo el inciso (d) de esta sección, incluyendo todas las enmiendas requeridas que reflejen las rutas utilizadas;

(2) Una declaración identificando los nombres y direcciones del embarcador acarreador y consignatario; y

(3) Una copia del documento de embarque o la descripción del material Clase 7 (radioactivo) requerido por el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público

Sección 397.103 – Requisitos para designaciones de ruta del Estado Libre Asociado.

(a) La agencia estatal encomendada a designar rutas, según se define en la Sección 397.201(c), debe seleccionar rutas para minimizar riesgos radiológicos utilizando "Guidelines for Selecting Preferred Highway Routes for Highway Route Controlled Quantity Shipments of Radioactive Materials," o un análisis de ruta equivalente que considere adecuadamente el riesgo total para el público. Las designaciones deben ser precedidas por consultas sustantivas con las jurisdicciones locales afectadas y con cualquier otro estado afectado para asegurar consideración de todos los impactos y continuidad de las rutas designadas.

(b) Agencias de ruta de estado pueden designar rutas preferidas como una alternativa a, o en adición a una o más sistema de carreteras interestatal.

(c) Una ruta designada por una agencia o municipio es efectiva a partir de :

(1) La agencia o municipio notifica por escrito y lo envía por correo certificado con acuse de recibo al "Office of Enforcement and Compliance (MC-ECH), Attn: National Hazardous Materials Route Registry, 400 7th Street, SW., Washington D.C. 20590.

(2) El FMCSA acusa recibo por escrito.

(d) Una lista de rutas preferidas designadas del estado y una copia de "Guidelines for Selecting Preferred Highway Routes for Highway Route Controlled Quantity Shipments of Radioactive Materials" están disponibles a petición del "Office of Enforcement and Compliance (MC–ECH), 400 Seventh Street, SW., Washington D.C. 20590."

SUBPARTE E – PROCEDIMIENTOS SOBRE DERECHO DE PRIORIDAD (preemption) (Cláusula de Supremacía)

Sección 397.201 - Propósito y alcance de los procedimientos.

(a) Esta subparte prescribe los procedimientos por los cuales:

(1) Cualquier persona, incluyendo una agencia, municipio, o pueblo inclusive, que estén directamente afectados por una designación de ruta de materiales peligrosos en una vía pública, podrán solicitar del administrador una determinación de si la designación de ruta de la vía pública tiene derecho de prioridad bajo 49 U.S.C. 5125, ó 397.69 ó 397.203 de esta parte; y

(2) Una agencia, municipio, o pueblo inclusive podrán solicitar del administrador una renuncia de derecho de prioridad (waiver of preemption) respecto a una designación de ruta de una vía pública que una agencia, municipio, o pueblo conozcan que tienen derecho de prioridad (preemption) por 49 U.S.C. 5125, ó 397.69 ó 397.203 de esta parte, o que haya sido determinado por una corte con jurisdicción competente que tiene derecho de prioridad.

(b) A menos que de otra forma sea determinado por el administrador, una solicitud de determinación de derecho de prioridad que incluya una solicitud de renuncia de derecho de prioridad será tratada y procesada sólo como una solicitud de determinación de derecho de prioridad.

(c) Para propósitos de esta parte:

(1) Administrador - Significa el "Federal Motor Carrier Safety Administrator", quién es el jefe ejecutivo del "Federal Motor Carrier Safety Administration," una agencia del Departamento de Transportación de los Estados Unidos, o su representante.

(2) Agencia de ruta - Significa la agencia de autopista o vía pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico designada por el gobernador, una agencia o municipio, para supervisar, coordinar y aprobar las designaciones de ruta de autopista o vía pública de esa agencia, municipio o pueblo. Cualquier designación de ruta de autopista o vía pública hecha por una subdivisión política del Estado Libre Asociado será considerada una designación hecha por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico

(3) Designación de ruta - Incluye cualquier regulación, limitación, restricción, toque de queda, tiempo de restricción de viaje, restricción de carril, prohibición de ruta, designación de puerto de entrada, o restricción de peso de ruta aplicable a la transportación en autopista o vía pública de materiales peligrosos sobre una porción de una ruta en la autopista o vía pública o una ruta específica.

(4) Material peligroso - Significa una sustancia o material, incluyendo una sustancia peligrosa, que ha sido determinada por el Secretario de Transportación de ser capaz de causar un riesgo irrazonable a la salud, seguridad o propiedad, cuando es transportado en el comercio, y el cual ha sido así designado.

(5) Municipio – significará una demarcación geográfica con todos sus barrios, que tiene nombre particular y está regida por un gobierno local compuesto de un Poder Legislativo y un Poder Ejecutivo subordinada a la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y a sus leyes.

(6) Persona - Significa un individuo, firma, sociedad, corporación, compañía, asociación, sociedad anónima, incluyendo cualquier fideicomisario, síndico, cesionario, o representante similar, del gobierno, agencia o instrumentalidad de cualquier agencia, municipio o pueblo cuando ofrece materiales peligrosos para transportación en el comercio, o transporta

material peligroso en fomento de una empresa comercial, pero dichos términos no incluyen el Servicio Postal de los Estados Unidos.

(7) Reglamento - Significa 49 U.S.C. 5101 et seq., mejor conocido como Reglamento de Transportación de Materiales Peligrosos.

(8) Subdivisión política - Incluye una municipalidad; agencia pública u otra instrumentalidad de uno o más estados, o una corporación pública, panel o comisión establecidas bajo las leyes de uno o más estados.

Sección 397.203 - Estándares para determinar derecho de prioridad (preemption).

(a) Cualquier designación de ruta de autopista o vía pública establecida, mantenida, o impuesta por una agencia o municipio está sujeta a derecho de prioridad (preemption) si:

(1) El cumplimiento con la designación de ruta de la autopista o vía pública y cualquier requisito o regulación bajo el Acta de Transportación de Materiales Peligrosos no es posible;

(2) La designación de ruta de la autopista o vía pública tal y como es aplicada e impuesta crea un obstáculo a la realización y el cumplimiento del Acta o las regulaciones establecidas bajo el acta; o

(3) La designación de ruta de la autopista o vía pública está sujeta a derecho de prioridad (preemted).

(b) Reservado.

Sección 397.205 - Aplicación de derecho de prioridad.

(a) Cualquier persona, incluyendo una agencia, municipio o subdivisión política afectada por cualquier designación de ruta de otra una agencia, municipio o subdivisión política, deberá solicitar del Administrador una determinación de si esa designación de ruta de autopista o vía pública está sujeta a derecho

de prioridad de acuerdo al Acta o a la sección 397.203 de esta subparte. El administrador deberá publicar un aviso de la solicitud en el Federal Register.

(b) Cada solicitud llenada, para una determinación bajo esta sección deberá:

(1) Ser presentado al Administrador, "Federal Motor Carrier Safety Administration," U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590-0001. Atención: "Office of the Chief Counsel (MC-CC), Hazardous Materials Preemption;"

(2) Presentar una descripción detallada de la designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, municipio o subdivisión política para cual la determinación es solicitada;

(3) Especificar las disposiciones del Acta o las regulaciones expedidas bajo el Acta, si aplicables, bajo las cuales el solicitante busca el derecho de prioridad (preemption) de la designación de ruta de la autopista o vía pública de la agencia, municipio o subdivisión política;

(4) Explicar por qué el solicitante cree que la designación de ruta de la autopista o vía pública de la agencia, municipio o subdivisión política;

(5) Establecer cómo el solicitante es afectado por la designación de ruta de la autopista o vía pública de una agencia, subdivisión política o pueblo

(c) El sometimiento de una aplicación para una determinación bajo esta sección no constituye motivo para el no cumplimiento de cualquier requisito del Acta o cualquier regulación expedida bajo el Acta.

(d) Una vez el Administrador ha publicado un aviso en el Federal Register, luego de haber recibido una solicitud conforme se dispone en el inciso (a) de esta sección, ningún solicitante de dicha determinación deberá acudir a cualquier tribunal hasta que una acción final sea tomada en la solicitud o

hasta 180 días después de que se someta la solicitud, lo que ocurra primero. Nada en esta sección deberá ser considerado como una prohibición a una persona, incluyendo una agencia, o municipio, directamente afectado por cualquier designación de ruta de autopista o vía pública de buscar una determinación de derecho de prioridad (preemption) en cualquier tribunal con jurisdicción competente en vez de solicitar al Administrador bajo el inciso (a) de esta sección.

Sección 397.207 - Aviso de derecho de prioridad.

(a) Si el solicitante no es una agencia o municipio, el solicitante deberá enviar por correo una copia de la solicitud a la agencia o municipio concernientes, acompañado de una declaración de que los comentarios relacionados a la solicitud deberán ser enviados al Administrador dentro de cuarenta y cinco (45) días. La solicitud llenada con el Administrador deberá incluir una certificación de que el solicitante ha cumplido con este inciso y deberá incluir los nombres y direcciones de cada oficial a quién se le envío una copia de la solicitud.

(b) El Administrador deberá permitir a las personas interesadas una oportunidad para emitir comentarios escritos en la solicitud mediante aviso a cualquier persona que se verá afectada por la reglamentación o por la publicación en el Federal Register.

(c) Cada persona sometiendo comentarios escritos al Administrador con relación a una solicitud sometida bajo esta sección deberá enviar una copia de los comentarios al solicitante y certificar al Administrador que ha cumplido con ese requisito. El Administrador deberá notificar sobre los comentarios a otras personas participando en el procedimiento y proveer una oportunidad para esas personas a responder.

Sección 397.209 - Procesamiento de derecho de prioridad (preemption).

(a) El Administrador deberá iniciar una investigación de cualquier declaración en una solicitud y utilizar en su evaluación cualquier hecho relevante obtenido

mediante esa investigación. El Administrador deberá solicitar y aceptar comentarios de terceras personas relacionados a la solicitud y dará la oportunidad al solicitante de responder a todos los comentarios de terceras personas. Cuando se evalúe la solicitud, el Administrador deberá considerar cualquier otra fuente de información. El Administrador deberá convocar a una vista o conferencia, si la vista o conferencia adelantará la evaluación de la solicitud.

(b) El Administrador podrá desestimar la solicitud sin perjuicio si:

(1) Determina que no hay suficiente información en la cual pueda basar una determinación.

(2) Si solicita información adicional del solicitante y ésta no es sometida.

Sección 397.211 - Determinación de derecho de prioridad (preemption).

(a) Mediante la consideración de la solicitud y otra información relevante recibida, el Administrador expide una determinación.

(b) Cuando una solicitud de determinación no sea sometida bajo la sección 397.205, el Administrador podrá por su propia iniciativa, expedir una determinación a cualquier determinación de ruta particular de la autopista o vía pública de un estado, subdivisión política o pueblo sujeto a derecho de prioridad bajo el Acta o las regulaciones expedidas bajo el Acta.

(c) La determinación incluye una declaración escrita determinando los hechos relevantes y la base legal para la determinación, y provee para que cualquier persona adversamente afectada pueda someter una solicitud de reconsideración dentro de los veinte (20) días de acuerdo a la sección 397.223.

(d) A menos que la determinación sea expedida de acuerdo al inciso (b) de esta sección, el administrador expedirá una copia de la determinación al solicitante. En todas las determinaciones de derecho de prioridad

(preemption), el Administrador expedirá una copia de la determinación a cualquier otra persona que haya participado en el procedimiento o si esta identificado por el administrador como afectado por la determinación. Una copia de cada determinación es archivada en la minuta pública. El Administrador deberá publicar la determinación o aviso de la determinación en el "Federal Register."

(e) Si una petición de reconsideración no es sometida dentro de los veinte (20) días de acuerdo a la sección 397.223, una determinación expedida bajo esta sección constituye la decisión final de la agencia de una designación de ruta particular de una agencia, municipio o pueblo estará sujeta a derecho de prioridad bajo el Acta o regulaciones expedidas. El hecho de que una determinación no sea expedida bajo esta sección con relación a una designación de ruta particular de autopista o vía pública de una agencia, municipio no implica que está sujeta a derecho de prioridad (preempted) bajo el acta o regulaciones expedidas.

Sección 397.213 - Renuncia de aplicación de derecho de prioridad.

(a) Una agencia, municipio o pueblo deberá solicitar al Administrador para una renuncia de derecho de prioridad (waiver of preemption) con relación a cualquier designación de ruta de autopista o vía pública que la agencia, municipio o pueblo tienen conocimiento de que está sujeta a derecho de prioridad (preemption) por el Acta, sección 397.203 de esta subparte, o un tribunal de jurisdicción competente. El Administrador podrá prescindir del derecho de prioridad (waive preemption) con relación a ese requisito luego de que determine que tal requisito:

(1) Proporciona un nivel de protección igual o mayor al público, que si es proporcionado por los requisitos del Acta o regulaciones del Acta o regulaciones expedidas bajo el Acta, y

(2) No afecta irrazonablemente el comercio.

(b) Cada solicitud cumplimentada bajo esta sección para una renuncia de derecho de prioridad (preemption) deberá:

(1) Ser sometida al Administrador, "Federal Motor Carrier Safety Administration," U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590-0001. Atención: "Office of the Chief Counsel (MC-CC), Hazardous Materials Preemption Docket;"

(2) Hacer una descripción detallada de la designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, municipio, o pueblo por la cual la determinación está siendo solicitada;

(3) Incluir una copia de cualquier orden relevante de un tribunal o determinación expedida de acuerdo a la sección 397.211.

(4) Tener un conocimiento expreso por el solicitante de que la designación de ruta de la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política está sujeta a derecho de prioridad (preempted) bajo el Acta o regulaciones dispuestas por el Acta, a menos que haya sido determinado por un tribunal de jurisdicción competente o en una determinación dispuesta bajo esta subparte;

(5) Especificar cada disposición del Acta o las regulaciones dispuestas bajo el acta que están sujetas a derecho de prioridad (preemption) sobre la designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, municipio o pueblo;

(6) Establecer por qué el solicitante piensa que la designación de ruta de la autopista o vía pública de la agencia, municipio o subdivisión política proporciona un nivel igual o mayor de protección al público que los que son proporcionados por los requisitos del Acta o las regulaciones dispuestas bajo el Acta;

(7) Establecer por qué el solicitante piensa que la designación de ruta de la autopista o vía pública de la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política no afecta irrazonablemente el comercio; y

(8) Especificar que pasos la agencia, el municipio, el pueblo o subdivisión política están tomando para administrar e imponer efectivamente el requisito sujeto a derecho de prioridad.

Sección 397.215 - Aviso de renuncia.

(a) El solicitante, la agencia, el municipio, pueblo o subdivisión política deberán enviar por correo una copia de la solicitud y cualquier enmienda subsiguiente u otros documentos relacionados a la solicitud a cada persona que el solicitante razonablemente entiende que será afectado por dicha determinación. La copia de la solicitud deberá estar acompañada por una declaración de que la persona podrá someter comentarios referentes a la solicitud al Administrador dentro de cuarenta y cinco (45) días. La solicitud cumplimentada con el Administrador deberá incluir una certificación con la solicitud de que ha cumplido con este inciso y deberá incluir los nombres y direcciones de cada persona a quién la solicitud fue enviada.

(b) Independientemente de las disposiciones del inciso (a) de esta sección, si la agencia, el municipio, pueblo o subdivisión política determina que el cumplimiento del inciso (a) de esta sección no será práctica, el solicitante tendrá que:

(1) Cumplir con los requisitos del inciso (a) de esta sección con relación a las personas a quienes es razonable y práctico notificar; e

(2) Incluir con la solicitud cumplimentada con el Administrador una descripción de las personas o clase o clases de personas a quienes el aviso no fue enviado.

(c) El Administrador podrá requerir al solicitante que provea aviso además de lo que es requerido por el inciso (a) y (b) de esta sección, o podrá determinar que el aviso requerido por el inciso (a) de esta sección es práctico, o que el aviso debe de ser publicado en el "Federal Register".

(d) El Administrador podrá enviar aviso a cualquier otras personas ya identificadas por el Administrador como personas que serán afectadas por la determinación y deberá permitir a esas personas una oportunidad de cumplimentar comentarios escritos en la solicitud.

(e) Cualquier persona sometiendo comentarios escritos al Administrador con relación a la solicitud cumplimentada bajo esta sección deberá enviar copia de los comentarios al solicitante. La persona deberá certificar al Administrador que ha cumplido con los requisitos de este inciso. El Administrador deberá notificar a otras personas participando en el procedimiento de los comentarios y proveer una oportunidad a esas otras personas a responder.

Sección 397.217 - Procesamiento de renuncia.

(a) El Administrador podrá iniciar una investigación de cualquier declaración hecha en una solicitud y utilizar cualquier hecho relevante obtenido por esa investigación. El Administrador podrá solicitar y aceptar que se expresen terceras personas relacionadas a esa solicitud y proveerá al solicitante una oportunidad para responder a todas las expresiones de las terceras personas. Cuando se esté evaluando una aplicación, el Administrador podrá convocar a una vista o conferencia, si la vista o conferencia ayudarán en la evaluación de la solicitud.

(b) El Administrador desestimará la solicitud sin prejuicio si:

(1) Determina que la información es insuficiente para basar la determinación;

(2) Al requerir información adicional, esta no es sometida por el solicitante; o

(3) El solicitante falla en proveer el aviso requerido por esta subparte.

(c) Excepto como provisto en esta subparte, el Administrador sólo considerará una solicitud para una determinación de renuncia de derecho de prioridad, si:

(1) El solicitante expresamente reconoce en su solicitud que la designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, el municipio, pueblo o subdivisión política para la cual la determinación es buscada está sujeta a derecho de prioridad por el Reglamento o en las disposiciones de éste; o

(2) La designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, el municipio, pueblo o subdivisión política ha sido determinada por un tribunal con jurisdicción competente, que está sujeta a derecho de prioridad (preemption), de acuerdo a la sección 397.211, por el Acta o las regulaciones dispuestas en ésta.

(d) Cuando el Administrador ha recibido toda la información sustantiva necesaria para procesar una solicitud de determinación de, renuncia de derecho de prioridad, un aviso de ese hecho será entregado al solicitante. Un aviso adicional a todas las otras personas quienes recibieron aviso del procedimiento deberá entregarse publicando un aviso en el "Federal Register."

Sección 397.219 - Orden y determinación de renuncia.

(a) En la consideración de la solicitud y de otra información relevante recibida u obtenida durante el procedimiento, el Administrador emite una orden estableciendo su determinación.

(b) El Administrador podrá emitir una orden de renuncia de derecho de prioridad sólo si descubre que el requisito de la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política proporciona un nivel de seguridad pública al menos igual al proporcionado por los requisitos del Acta y las disposiciones emitidas bajo el Acta y no representa una carga irrazonable para el comercio. En la determinación de si el requisito de la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política representa una carga irrazonable para el comercio, el Administrador considerará los siguientes factores:

(1) El alcance del incremento en costos y la eficacia de los daños resultantes de la designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política;

(2) Si la designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política tiene una base racional;

(3) Si la designación de ruta de autopista o vía pública de la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política cumple con los propósitos establecidos; y

(4) Si se necesita uniformidad relacionada a la materia en cuestión, y si es así, si la designación de ruta de autopista o vía pública la agencia, municipio, pueblo o subdivisión política compite o está en conflicto con las de otras agencias, municipios, pueblos o subdivisiones políticas.

(c) La orden incluye una declaración escrita determinando los hechos relevantes y la base legal para la determinación, y provee para que cada persona afectada adversamente por la orden pueda cumplimentar una petición de reconsideración, de acuerdo a la sección 397.223.

(d) El Administrador entregará una copia de la orden al solicitante y a cualquier otra persona que participó en el procedimiento y a cualquier otra persona ya identificada por el Administrador como una que podrá ser afectada por la orden. Una copia de cada orden es puesta en un archivo en el registro de listas de casos públicos. El Administrador podrá publicar la orden o aviso en el "Federal Register."

(e) Si no se solicita una petición de reconsideración dentro de veinte (20) días de acuerdo a la sección 397.223, una orden emitida bajo esta sección constituye una decisión final de la agencia con respecto a un requisito particular de que una agencia, municipio, pueblo o subdivisión política está sujeto a derecho de prioridad bajo el Acta o las regulaciones dispuestas bajo ésta, o si se renuncia al derecho de prioridad.

Sección 397.221 – Límite de tiempo.

Si el Administrador falla en tomar acción en la solicitud dentro de noventa (90) días de emitido el aviso requerido por la sección 397.217(d), el solicitante deberá considerar la solicitud como que ha sido denegada en todos los sentidos.

Sección 397.223 - Petición de reconsideración.

(a) Cualquier persona afectada adversamente por una orden emitida bajo las secciones 397.211 ó 397.219 deberá solicitar una petición de reconsideración con el Administrador. La petición deberá ser solicitada dentro de los veinte (20) días en que se entregó la determinación u orden emitida bajo las secciones mencionadas anteriormente.

(b) La petición debe de contener una declaración concisa de la base por la cual se solicita la reconsideración, incluyendo cualquier error específico de hecho o de derecho, o información material que no estuvo disponible anteriormente.

(c) El peticionario deberá enviar por correo una copia de la petición a cada persona que participó en el procedimiento de renuncia de derecho de prioridad, ya sea como solicitante o de ruta, acompañada por una declaración de que la persona podrá emitir comentarios relacionados a la petición, al Administrador, dentro de veinte (20) días. La petición llenada con el Administrador deberá contener una certificación de que el peticionario ha cumplido con este inciso e incluir los nombres y direcciones de todas las personas a quienes se les envió copia de la petición.

(d) La decisión del Administrador bajo esta sección constituye la decisión final de la agencia. Si no se solicita reconsideración bajo esta sección, entonces la decisión emitida por las secciones 297.211 ó 397.219 se convierten en la decisión final de la agencia cuando termine el período de veinte (20) días.

Sección 397.225 - Revisión judicial.

Una parte en un procedimiento bajo las secciones 397.205(a), 397.213(a) ó 397.223(a) podrá solicitar revisión de la decisión del Administrador bajo dicho procedimiento sólo si cumplimentan una petición con un tribunal apropiado de distrito de los Estados Unidos, dentro de los 60 días de haberse emitido la decisión final de la agencia.

APÉNDICE D

TABLA DE DROGAS DESCUALIFICADORAS Y OTRAS SUSTANCIAS

Este sistema de clasificación de drogas es adoptado en su totalidad de la Sec. 1308.11 del 21 "Code of Federal Regulations (CFR)" Parte 1308, Listado de Sustancias Controladas.

Listado I - Sustancias Controladas

(a) El Listado I consistirá de drogas y otras sustancias, de cualquier nombre oficial, común, usual, químico o de marca de fábrica designado, anotado en esta sección. A cada droga o sustancia se le ha asignado el Número de Control de Sustancias Controladas de la Administración Antidrogas Federal, (DEA por sus siglas en inglés) anotados en el lado contrario de éstas.

(b) Narcóticos. A menos que sea específicamente exceptuados o a menos que aparezcan anotados en otro listado, cualquiera de los siguientes narcóticos, incluyendo sus "isomers", "esters", "salts", y "salts of isomeres", "esters" "ethers", siempre que la existencia de dichos "isomers", "salts" sea posible dentro de la designación química específica:

DROGAS	NÚMERO
(1) Acetyl-alpha-methylfentanyl (N-[1-(1-methyl-2-phenethyl)-4-piperidinyl] -N-phenylacetamide	9815
(2) Acetylmethadol	9601
(3) Allylprodine	9602
(4) Alphacetylmethadol (except levo-alphacetylmethadol conocido como levo-alphaacetylmethadol	9603

(5) Alphameprodine	9604
(6) Alphamethadol	9605
(7) Alpha-methylfentanyl (N-[1-(alpha-methyl-betaphenyl) ethyl-4 piperidyl) propionanilide; 1- (1-methyl-2-phenylethyl)-4-(N-propanilido) piperidine)	9814
(8) Alpha-methylthiofentanyl (N-[1- methyl-2-(2-thienyl)ethyl-4-piperidinyl]-N-phenylpropanamide	9832
(9) Benzethidine	9606
(10) Betacetylmethadol	9607
(11) Beta-hydroxyfentanyl (N-[1-(2- hydroxy-2-phenethyl)-4-piperidinyl]-N-phenylpropanamide)	9830
(12) Beta-hydroxy-3-methylfentanyl (también llamado: N-[1-(2- hydroxy-2-phenethyl)-3-methyl-4-piperidinyl]-Nphenylpropanamide	9831
(13) Betameprodine	9608
(14) Betamethadol	9609
(15) Betaprodine	9611
(16) Clonitazene	9612
(17) Dextromoramide	9613
(18) Diampromide	9615
(19) Diethylthiambutene	9616
(20) Difenoxin	9168
(21) Dimenoxadol	9617
(22) Dimephetanol	9618
(23) Dimethylthiambutene	9619
(24) Dioxaphetyl butyrate	9621
(25) Dipipanone	9622
(26) Ethylmethylthiambutene	9623
(27) Etonitazene	9624
(28) Etoxeridine	9625
(29) Furethidine	9626
(30) Hydorxypethidine	9627
(31) Ketobenidone	9628

(32) Levomoramide	9629
(33) Levophenacylmorphan	9631
(34) 3-Methylfentanyl (N-[(3- Methyl-1-(2-phenylethyl)-4-piperidinyl]-N-phenylpropanamide)	9813
(35) 3-methylthiofentanyl (N-[(3-methyl-1-(2-thienyl) ethyl-4-piperidinyl]- N-phenylpropanamide)	9833
(36) Morpheridine	9632
(37) MPP (1-methyl-4-phenyl-4-propionoxypiperidine)	9661
(38) Noracymethadol	9633
(39) Norlevorphanol	9634
(40) Normethadone	9635
(41) Norpipanone	9636
(42) Parafluorofentanyl (N-(4- fluorophenyl)-N- [1-2-phenethyl)-4-Piperidinyl] propanamide	9812
(43) PEPAP (1-(-2-phenethyl)-4- Acetoxypiperidine	9663
(44) Phenadoxone	9637
(45) Phenapromide	9638
(46) Phenomorphan	9647
(47) Phenoperidine	9641
(48) Piritramide	9642
(49) Proheptazine	9643
(50) Properidine	9644
(51) Propiram	9649
(52) Racemoramide	9645
(53) Thiofentanyl (N-phenyl-N-[1-(2-thienyl)ethyl-4-piperidinyl]-propanamide	9835
(54) Tilidine	9750
(55) Trimeperidine	9646

(c) Narcóticos derivados. A menos que sea específicamente exceptuado o a menos que aparezca anotado en otro listado, cualquiera de los narcóticos derivados siguientes; incluyendo, sus "salts", "isomers", y "salts of isomers" dondequiera que dichos "salts", "isomers" y "salts o isomers" sea posible dentro de la designación química especifica:

DROGAS	NUMERO
(1) Acetorphine	9319
(2) Acetyldihydrocodeine	9051
(3) Benzylmorphine	9052
(4) Codeine methylbromide	9070
(5) Codeine-N-Oxide	9053
(6) Cyprenorphine	9054
(7) Desomorphine	9055
(8) Dihydromorpine	9145
(9) Drotebanol	9335
(10) Etorphine (except hydrocloride salt)	9056
(11) Heroin	9200
(12) Hydromorphinol	9301
(13) Methyldesorphine	9302
(14) Methyldihydromorphine	9304
(15) Morphine methylbromide	9305
(16) Morphine methylsulfate	9306
(17) Morphine N-Oxide	9307
(18) Myrophine	9308
(19) Nicocodeine	9309
(20) Nicomorphine	9312
(21) Normorphine	9313
(22) Phocodine	9314
(23) Thebacon	9315

(d) Sustancias alucinógenas. A menos que sea específicamente exceptuadas o a menos que aparezcan anotados en otro listado, cualquier material, compuesto, mezcla o preparación, la cual contenga cualquier cantidad de las siguientes sustancias alucinógenas, o las cuales contengan cualquiera de sus "salts", "isomers" "salts of isomers" siempre que la existencia de dichas "salts", "isomers" y "salts of isomers" sea posible dentro de la designación química específica (para propósitos de este inciso solamente, el término "isomer" incluye los "isomers" ópticos, de posición y geométricos):

DROGAS	NUMEROS
(1) Alpha-ethyltryptamine Some trade or other names: etryptamine; Monase; a-ethyl-1H-indole-3-ethanamine;3-(2-aminobutyl) indole ;a-ET; and AET	7249
(2) 4-bromo-2,5-dimethoxy-Amphetamine Some trade or other names: 4-bromo-2,5-dimethoxy-a-methylphenethylamine ;4-bromo-2, 5 DMA	7391
(3) 4-Bromo-2, 5-dimethoxyphenethylamine Some trade or other names: 2-(4-bromo-2, 5-Dimethoxyphenyl)-1-aminoethane; alpha-desmethy DOB; 2C-B, Nexus.	7392
(4) 2,5- dimethoxyamphetamine. Some trade or other names: 2,5-dimethoxy-a-ethylphenethylamine; 2,5- DMA	7396
(5) 2,5-dimethoxy-4-ethylamphetamine Some trade or other names: DOET	7399
(6) 2,5-dimethoxy-4(n)-propylthiophenetylamine (other name: 2-C-T-7)	7348
(7) 4-methoxyamphetamine Some trade or other names: 4-Methoxy-a-methylphenethylamine; Paramethoxyamphetamine, PMA	7411
(8) 5-methoxy-3,4-methylenedioxy-amphetamine	7401
(9) 4-methyl-2,5-dimethoxy-amphetamine Some trade and other names: 4- methyl -2,5-dimethoxy-a-methylphene-thylamine; "DOM"; and "STP"	7395
(10) 3,4-methylenedioxy amphetamine	7400

(11) 3,4methylenedioxymethamphetamine (MDMA)	7405
(12) 3,4 methylenedioxy-N-ethylamphetamine	7404
(13) N-hidroxy-3,4-methylenedioxyamphetamine (also known as: N-hydroxy-alpha-methyl-3, 4(methylenedioxy)phenethylamine, N-ethyl MDA, MDE, MDEA)	7402
(14) 3,4,5-trimethoxy amphetamine	7390
(15) Alpha-methyltryptamine (other name: AMT)	7432
(16) Bufotenine Some trade and other names:3-(ß-Dimethylaminoethyl)-5-hydroxy-indole; 3-(2-dimethylaminoethyl)5-indolol; N, N-dimethylserotonin; 5-hydroxy-N, N-dimethyltryptamine; mappine	7433
(17) Diethyltryptamine Some trade and other names: N,N-Diethyltryptamine; DET	7434
(18) Dimethyltryptamine Some trade and other names: DMT	7435
(19) 5-methoxy-N, N-diisopropyltryptamine (other name: 5-MeO-DIPT)	7439
(20) Ibogaine. Some trade and other names: 7-Ethyl-6,6ß,7,8,9, 10, 12,13- octahydro-2-methoxy-6-9-methano-5H-pyrido[1',2':1,2] azepino [5,4-b] indole; Tabernathe iboga	7260
(21) Lysergic acid diethylamide	7315
(22) Marijuana	7360
(23) Mescaline	7381
(24) Parahexyl Some trade or other names: 3-Hexyl-1-hydroxy-7,8,9,10-tetrahydro-6,6,9-trimethyl-6H-dibenzo(b,d) pyen; synhexyl	7374
(25) Peyote Meaning all parts of the plant presently classified botanically as Lophophora williamsii Lemaire, whether growing or not, the seeds thereof, any extract from any part of such plant, and every compound, manufacture, salts, derivative, mixture, or preparation of such plant, its seeds or extracts. (Interprets 21 USC 812 (c), Schedule I (c) (12))	7415

(26) N-ethyl-3-piperidyl benzilate	7482
(27) N-methyl-3-piperidiyl benzilate	7484
(28) Psilocybin	7437
(29) Psilocyn	7438
(30) Tetrahydrocannabinols Meaning tetrahydrocannabinols naturally contained in a plant of the	7370
Tetrahydrocannabinols (cont.): genus Cannabis (cannabis plant), as well as synthetic equivalents of the substances contained in the cannabis plant, or in the resinous extractives of such plant, and/or synthetic substances, Derivatives, and their isomers with similar chemical structure and pharmacological activity to those substances contained in the plant, such as the following: 1 cis or trans tetrahydocannabinol, and their optical isomers 6 cis or trans tetrahydrocannabinol, and their optical isomers 3,4 cis or trans tetrahydrocannabinol, and its optical isomers (Since nomenclature of these substances is not internationally standardized, compounds of these structures, regardless of numerical designation of atomic positions covered.)	
(31) Ethylamine analog of phencyclidine Some trade or other names: N-ethyl-1-phenylcyclohexylamine, (1-phenylcyclohexyl)ethylamine, N-(1-phenylcyclohexyl)ethylamine, cyclohexamine, PCE	7455
(32) Pyrrolidine analog of phencyclidine Some trade or other names: 1-(1-phenylcyclohexyl)-pyrrolidine, PCPy, PHP	7458
(33) Thiophene analog of phencyclidine Some trade or other names: 1-[1-(2-thienyl)-cyclohexyl]-piperidine, 2-thienylanalog of phencyclidine, TPCP, TCP	7470
(34) 1-[1-(2-thienyl)cyclohexyl]pyrrolidine	7473

(e) Depresivos. A menos que sea específicamente excluido o a menos que aparezca en otro listado, cualquier material, compuesto, mezcla o preparación

la cual contenga cualquier cantidad de las siguientes sustancias que tengan efectos depresivos en el sistema nervioso central, incluyendo sus "salts", "isomers", y "salts of isomers" dondequiera que dichas "salts", "isomers" y "salts of isomers" sea posible dentro de la designación química específica:

DROGAS	NUMERO
(1) gamma-hydroxybutyric acid (some other names include GHB; gamma- hydroxybutryate; 4-hydroxybutryate; 4-hydroxybutaonic acid; sodium oxybate; sodium oxybutyrate	2010
(2) Mecloqualone	2572
(3) Methaqualone	2565

(f) Estimulantes. A menos que sean específicamente exceptuados, o a menos que aparezcan anotados en otro listado, cualquier material, compuesto, mezcla o preparación, la cual contenga cualquier cantidad de las siguientes sustancias que tenga efecto estimulante en el sistema nervioso central, incluyendo sus "salts", "isomers" y "salts of isomers":

DROGAS	NUMERO
(1) Aminorex (Some other names: aminoxaphen; 2-amino-5-phenyl-2-oxazoline; or 4,5-dihydro-5-phenly-2-oxazolamine)	1585
(2) N-Benzylpiperazine (some other names: BZP, 1-benzylpiperazine)	7493
(3) Cathinone Some trade or other names: 2-amino-1-phenyl-1-propanone, alpha-aminopropiophenone, 2-aminopropiophenone, monomethylpropion, and norephedrone	1235
(4) Fenethyline	1503
(5) Methcathione (Some other names : 2-(methylamino)-propiophenone; alpha-(methylamino)propiophenone; 2-(methylamino)-1-phenylpropan-1-one; alpha-N-methylaminopropiophenone; monomethylpropion; ephedrine; N-methylcatinone; methylcathinone; AL-464, AL-422; AL-463 and	1237

UR1432), its salts, optical isomers and salts of optical isomers	
(6) (±)cis-4-methylaminorex(±)cis-4,5-dihydro-4-methyl-5-phenyl-2-oxazolamine)	1590
(7) N-ethylamphetamine	1475
(8) N,N-dimethylamphetamine (also known as N,N-alphatrimetthylphene-thylamine)	1480

(g) Lista temporera de substancias sujetas a ser incluidas en emergencias. Cualquier material, compuesto, mezcla o preparación el cual contenga cualquier cantidad de las siguientes sustancias:

DROGAS	NUMERO
(1) N-[1-benzyl-4-piperidyl]-N-phenylpropanamide (benzylfentanyl), its optical isomers, salts and salts of isomers	9818
(2) N-[1-(2-thienyl)methyl-4-piperidyl]-N-phenylpropanamide (thenylfentanyl), its optical siolers, salts and salts of isomers	9834

APENDICE G

NORMAS MÍNIMAS PARA INSPECCIONES PERIÓDICAS

Un vehículo no pasa inspección si tiene uno o más de los siguientes defectos o deficiencias:

1. Sistema de Frenos.

   a. Frenos de servicio.

      (1) Ausencia de acción de frenado en cualquier eje al que se le requiere que tenga frenos cuando se aplica el freno de servicio (tales como no

frenar o que el zapato de los frenos no se mueva con la aplicación de la cuña, levas, leva o freno de disco).

(2) Falta de o rotura de componentes mecánicos incluyendo: zapatos, forros, cojinetes, resortes, pasadores de sujetar, araña, levas de rodillo, vástagos de empuje y tornillos de la montura de la cámara de aire.

(3) Componentes de freno sueltos incluyendo cámaras de aire, araña y aseguradores de soportes del eje de leva.

(4) Filtraciones de aire audibles en la cámara de freno. (Ejemplo – rotura del diafragma, abrazadera de la cámara suelta, y otros).

(5) Límites de reajuste. La distancia (stroke) máxima a la cual los frenos deben ser reajustados es dada más adelante. Cualquier freno ¼ de pulgada o más sobre el límite de reajuste es causa para su rechazo. La distancia (stroke) debe ser medida con el motor apagado y la presión del depósito de reserva de 80 a 90 psi (libras de presión por pulgada cuadrada por sus siglas en inglés) con los frenos aplicados al máximo.

INFORMACIÓN SOBRE CÁMARA DE FRENO TIPO TORNILLO

(BOLT TYPE BRAKE CHAMBER DATA)

TIPO	ÁREA EFECTIVA (PULGADAS CUADRADAS)	DIÁMETRO EXTERIOR (PULGADAS)	DISTANCIA MÁXIMA A LA CUAL LOS FRENOS DEBEN SER REAJUSTADOS
A	12	6 15/16	1 3/8
B	24	9 3/16	1 3/4
C	16	8 1/16	1 3/4
D	6	5 1/4	1 1/4

E	9	6 3/16	1 3/8
F	36	11	2 1/4
G	30	9 7/8	2

INFORMACIÓN SOBRE CÁMARA DE ROTOR
(ROTOCHAMBER DATA)

TIPO	ÁREA EFECTIVA (PULGADAS CUADRADAS)	DIÁMETRO EXTERIOR (PULGADAS)	DISTANCIA MÁXIMA A LA CUAL LOS FRENOS DEBEN SER REAJUSTADOS
9	9	4 9/32	1 1/2
12	12	4 13/16	1 1/2
16	16	5 13/32	2
20	20	5 15/16	2
24	24	6 13/32	2
30	30	7 1/16	2 1/4
36	36	7 5/8	2 3/4
50	50	8 7/8	3

INFORMACIÓN SOBRE CÁMARA DE FRENO TIPO ABRAZADERA

(CLAMP TYPE BRAKE CHAMBER DATA)

TIPO	ÁREA EFECTIVA (PULGADAS CUADRADAS)	DIÁMETRO EXTERIOR (PULGADAS)	DISTANCIA MÁXIMA A LA CUAL LOS FRENOS DEBEN SER REAJUSTADOS
6	6	4 1/2	1 1/4
9	9	5 1/4	1 3/8
12	12	5 11/16	1 3/8
16	16	6 3/8	1 3/4
20	20	6 25/32	1 3/4
24	24	7 7/32	* 1 3/4
30	30	8 3/32	2
36	36	9	2 1/4

* 2 pulgadas para diseños de larga distancia

Información sobre Frenos de Cuña – El movimiento de la marca escrita (scribe mark) en el forro no deberá exceder 1/16 de pulgada.

(6) Forros o cojinetes de freno.

(a) El forro o cojinete no está firmemente fijado al zapato;

(b) Saturados de aceite, grasa o líquido de freno; o

(c) Ejes no direccionales: Forros con espesor menor de ¼ de pulgada al centro del zapato para frenos de tambor de aire, 1/16 de pulgada o menos al centro del zapato para frenos de

tambor hidráulico y eléctrico, y menos de 1/8 de pulgada para frenos de aire de disco.

(d) Ejes direccionales: Forros con un espesor menor de ¼ de pulgada al centro del zapato para frenos de tambor, menos de 1/8 de pulgada para frenos de aire de disco y menos de 1/16 de pulgada para frenos hidráulico de disco y frenos eléctricos.

(7) Falta de freno en cualquier eje al que se le requiera que tenga frenos.

(8) Incompatibilidad o desigualdad (mismatch) a través de cualquier eje de una unidad de fuerza direccional de:

(a) Tamaño de las cámaras de aire.

(b) La longitud del mecanismo del regulador del ajuste.

b. Sistema de Frenos de Mano – Ninguno de los frenos en el vehículo o combinación son activados al aplicar el freno de mano, incluyendo freno de mano controlado manualmente en la línea de manejo (driveline hand controlled parking brakes).

c. Freno de tambor o cilindro giratorio.

(1) Con cualesquiera agrietadura externa o agrietaduras que abran al aplicar el freno (no confundir con agrietaduras finas de cotejo de calor con agrietaduras por dobladuras flexibles).

(2) Falta de cilindro giratorio o cualquier parte del tambor en peligro de desprenderse.

d. Manga de freno.

(1) Manga con cualquier daño que se extienda a través de la lona exterior de refuerzo. (Cubierta de tejido impregnado de goma no es un

refuerzo). (Nilón termoplástico puede tener refuerzo de trenza o diferencia de color entre la cubierta y el tubo interior. (La exposición del segundo color es causa de rechazo).

(2) Protuberancia o achichonamiento cuando se aplica presión de aire.

(3) Cualquier filtración audible.

(4) Dos mangas unidas inapropiadamente (tal como un empalme hecho poniendo los terminales de la manga sobre un pedazo de tubo uniéndolas con abrazaderas).

(5) Mangas de aire agrietadas, rotas o contraídas.

e. Tubería de freno.

(1) Cualquier filtración audible.

(2) Tubería agrietada, dañada por calor, rota o contraída.

f. Mecanismo de Advertencia de Baja Presión. Ausente, que no funciona, o no funciona a una presión de cincuenta y cinco (55) libras por pulgadas cuadradas (55 psi por sus siglas en inglés) o menos, o la mitad de la presión del gobernador, lo que sea menor.

g. Válvula de Protección del Camión Remolcador. No funciona o ausencia de dicha (s) válvula (s).

h. Compresor de aire.

(1) Las poleas del compresor en condiciones inminentes de o con probabilidad de fallar.

(2) Tornillos de la montura del compresor sueltos.

(3) Polea agrietada, rota o suelta.

(4) Abrazaderas, ganchos o adaptadores de la montura agrietados o rotos.

i. Frenos Eléctricos.

(1) Ausencia de acción de frenado en cualquier rueda a la que se le requiere tenga frenos.

(2) Falta de o no funcionamiento del mecanismo para soltar el freno (break-away).

j. Frenos Hidráulicos. (Incluyendo fuerza auxiliar sobre el elevador de potencia y motor impulsor hidráulico).

(1) Cilindro maestro con menos de ¼ de su capacidad.

(2) Sin reserva en el movimiento del pedal con el motor encendido excepto mediante bombeo del pedal.

(3) Unidad de fuerza auxiliar falla en funcionar.

(4) Mangas de frenos filtrantes o achichonadas cuando se le aplica presión.

(5) Falta de, o no funcionamiento de la válvula de retención.

(6) Tenga cualquier filtración observable visualmente de cualquier fluído hidráulico en el sistema de frenos.

(7) Tenga manga(s) hidráulica(s) con rozadura(s) a través de la cubierta exterior hasta la textura del forro.

(8) Líneas de fluido o conexiones filtrantes, restringidas, contraídas, agrietadas o rotas.

(9) Luz de advertencia de fallas del freno o de falta de fluído encendida o sin funcionar.

k. Sistema de vacío. Cualquier sistema de vacío el cual:

(1) Tenga insuficiente reserva de vacío para permitir la aplicación máxima del freno después que se apague el motor.

(2) Tenga mangas o líneas de vacío restringidas, con rozaduras a través de la cubierta exterior, contraídas, agrietadas, rotas o colapsadas cuando se aplica el vacío.

(3) Falta de un mecanismo para advertir un funcionamiento bajo del vacío, cuando ello sea requerido.

2. Mecanismos de acoplamiento.

a. Quinta rueda.

(1) Montura del bastidor.

(a) Falta de o inefectividad de cualquier sujetador (fastener).

(b) Cualquier movimiento entre los componentes de la montura.

(c) Cualquier montura angular de hierro agrietada o rota.

(2) Platos de la montura y abrazaderas del pivote.

(a) Falta o inefectividad de cualquier sujetador.

(b) Agrietadura de cualquier soldadura o metal principal.

(c) Más de 3/8 de pulgada de movimiento horizontal entre el pasador de la abrazadera del pivote y la abrazadera.

(d) Falta del pasador de la abrazadera del pivote o inapropiadamente fijado.

(3) Rampa Deslizadora (slider).

(a) Falta de, o inefectividad de cualquier pestillo sujetador.

(b) Falta de, o fijación insegura de cualquier mecanismo detenedor delantero o trasero.

(c) Movimiento mayor de 3/8 de pulgada entre la abrazadera de la rampa deslizadora y su base.

(d) Cualquier componente del rampa deslizadora agrietado en el metal principal o en la soldadura.

(4) Acoplador inferior.

(a) Movimiento horizontal entre las mitades superior e inferior de la quinta rueda excede ½ pulgada.

(b) Manejo de operación no está en posición cerrada o posición asegurada.

(c) El perno maestro no está apropiadamente encajado.

(d) Separación entre el acoplador superior e inferior que permita que la luz atraviese de un lado a otro.

(e) Agrietaduras en el plato de la quinta rueda. Excepciones: Agrietaduras en las rampas de acercamiento de la quinta rueda y agrietaduras por encogimiento de la parte fundida en los rebordes del cuerpo de una quinta rueda.

(f) Partes del mecanismo de cierre que falten, rotas o deformadas al extremo que el perno maestro no se mantenga seguro.

b. Ganchos Pernos (Pintle Hooks).

(1) Montura al bastidor.

(a) Falta de, o inefectividad de sujetadores (no se considera que falta un sujetador si hay un hueco desocupado en el mecanismo, pero no hay un hueco que le corresponda en el bastidor vice-versa).

(b) Agrietaduras en la superficie de la montura que se extiendan desde el punto de fijación (ejemplo: agrietaduras en el bastidor en los huecos para los tornillos o pernos).

(c) Montura suelta.

(d) Travesaños del bastidor que proveen aditamentos para ganchos pernos agrietados.

(2) Integridad.

(a) Agrietaduras en cualquier parte del ensamblaje del gancho perno.

(b) Cualquier reparación mediante soldadura del gancho perno.

(c) Cualquier parte de la sección del gancho reducida más del veinte por ciento (20 %).

(d) Sujetador inapropiadamente asegurado.

c. Ojo de la barra de remolque.

(1) Montura.

(a) Cualquier agrietadura en las soldaduras de fijación.

(b) Falta de, o inefectividad de cualquier sujetador.

(2) Integridad.

(a) Cualquier agrietadura.

(b) Cualquier parte del ojo reducido en más de un veinte por ciento (20 %).

d. Vara de tracción.

(1) Deslizador (de energía o manual).

(a) Inefectividad de mecanismo de cierre.

(b) Falta de, o inefectividad del atascador.

(c) Movimiento mayor de ¼ de pulgada entre el deslizador y el acoplador.

(d) Cualquier filtración en los cilindros de aire o hidráulicos, en mangas o cámaras (otra que no sea una capa normal de aceite en los sellos hidráulicos).

(2) Integridad.

(a) Cualquier agrietadura.

(b) Movimiento de ¼ de pulgada entre el subbastidor y la barra de remolque en el punto de fijación.

e. Mecanismo de Seguridad.

(1) Falta de mecanismos de seguridad.

(2) Suelto o imposible de ser fijado en forma segura.

(3) Cadenas y Ganchos.

(a) Gastados al extremo de que ocasionan una reducción medible en las uniones interseccionales.

(b) Reparaciones inapropiadas incluyendo soldduras, alambres, tornillos pequeños, soga y cinta adhesiva.

(4) Cable

(a) Hebras de alambre ensortijadas o rotas.

(b) Abrazaderas o fijación inapropiadas.

f. Silla de montar.

(1) Método de fijación.

(a) Falta de, o inefectividad de sujetadores.

(b) Monturas sueltas.

(c) Cualesquiera agrietaduras o roturas en cualquier miembro sostenedor de tensión o carga.

(d) Movimiento horizontal entre las mitades superior e inferior de la silla de montar excede ¼ de pulgada.

3. Sistema de Escape.

a. Cualquier sistema de escape que se determine que está filtrando en un punto hacia el frente de o directamente debajo del compartimiento del conductor.

b. La filtración de un sistema de escape de un ómnibus descargando hacia la atmósfera.

(1) Impulsado por gasolina – exceso de seis (6) pulgadas hacia el frente de la parte trasera extrema de un ómnibus.

(2) Otra que no sea impulsada por gasolina en exceso de quince (15) pulgadas hacia el frente de la parte trasera extrema de un ómnibus.

(3) Otra que no sea impulsada por gasolina hacia el frente de la puerta o ventana designada para ser abierta (Excepción: salidas de emergencia).

c. Ninguna parte del sistema de escape de cualquier vehículo de motor deberá estar localizado de manera que pudiera resultar en quemadura, abrazamiento (charring), o daño del alambrado eléctrico, del abastecimiento de combustible o de cualquier parte combustible del vehículo de motor.

4. Sistema de combustible.

a. Un sistema de combustible con una filtración visible en cualquier punto.

b. Falta de la tapa de la tubería de llenado.

c. Un tanque de combustible no fijado en forma segura al vehículo de motor por razón de tener torillos o abrazaderas sueltas, rotos o que falten (algunos tanques de combustible usan resortes o bujes de goma para permitir movimiento).

5. Mecanismo de iluminación.

Todos los mecanismos de iluminación y reflectores requeridos por la Sección 393 deben estar funcionando.

6. Seguridad de la carga.

   a. Partes del vehículo o condiciones de la carga tal que la llanta de repuesto o cualquier parte de la carga pueda caer en la carretera.

   b. Protección contra desplazamientos de la carga – Cualquier vehículo sin estructura frontal o mecanismo equivalente según requerido.

7. Mecanismo del guía direccional.

   a. El juego libre del guía (en vehículos equipados con servodirección el motor deberá estar encendido).

DIÁMETRO DEL GUIA	SISTEMA DE DIRECCIÓN MANUAL	SISTEMA DE SERVODIRECCIÓN
16″	2″	4 ½″
18″	2 ¼″	4 ¾″
20″	2 ½″	5 ¼″
22″	2 ¾″	5 ¾″

   b. Varilla del guía.

      (1) Falta de, o soltura de los tornillos tipo "U" o partes de fijación.

      (2) Uniones universales gastadas, defectuosas o con obvias reparaciones mediante soldadura.

      (3) Guía no fijado de manera segura.

   c. Varilla estabilizadora del eje delantero y todos los componentes de dirección que no sean la varilla del guía.

      (1) Cualquier agrietadura.
      (2) Cualquier reparación mediante soldadura que sea obvia.

d. Caja de engranaje direccional. (Caja del guía)

(1) Falta de, o soltura de tornillos de la montura.

(2) Cualquier agrietadura en la caja del guía o en las abrazaderas de la montura.

e. Brazo de conexión (Pitman Arm) – Cualquier soltura del brazo de conexión en el eje de salida de la caja del guía.

f. Servodirección. El cilindro auxiliar de fuerza suelto.

g. Uniones de cuenca y bola.

(1) Cualquier movimiento debajo de la carga direccional de una tuerca del perno.

(2) Cualquier movimiento, que no sea de rotación, entre cualquier miembro del sistema de articulación y su punto de unión mayor de ¼ de pulgada.

h. Tirantes y contramanivelas.

(1) Abrazaderas o tornillos de la abrazadera sueltos en el tirante y contramanivela.
(2) Cualquier soltura en cualquier unión roscada.

i. Tuercas – Falta de, o soltura de tuercas en los tirantes, brazo de conexión, contramanivelas, brazo direccional o brazo de tirante.

j. Sistema direccional- Cualquier modificación u otra condición que interfiera con el libre movimiento de cualquier componente direccional.

8. Suspensión.

a. Cualquier tornillo tipo "U", resorte colgante, o cualquier otra parte de un eje de posición, agrietado, suelto o que falte, que resulte en un

desplazamiento del eje de su posición normal. (Después de un viraje, desplazamiento lateral del eje es normal en algunas suspensiones. La operación en línea recta hacia delante o hacia atrás causará que el eje retorne a su alineación.

b. Ensamblaje de hojas de sopanda (spring assembly).

(1) Falta de, o rotura de cualesquiera hojas en un ensamblaje de hojas sopanda.

(2) Cualquier hoja principal rota en un ensamblaje de hojas de sopanda. Incluye ensamblaje con más de una hoja principal.

(3) Rotura de hojas de sopanda tipo espiral.

(4) Falta de hojas de sopanda de goma.

(5) Una o más hojas desplazadas que puedan entrar en contacto con una llanta, aro, freno de tambor o el bastidor.

(6) Sopanda de barra de torsión rota en una suspensión de barra de torsión.

(7) Suspensión de aire desinflada, (ejemplo: fallas del sistema, filtraciones, y otros).

c. Torque, componentes de radio o componentes de rastreo.- Cualquier parte de un torque, radio o componente del ensamblaje de rastreo o cualquier parte usada para fijar el mismo al bastidor del vehículo o eje que esté agrietado, suelto o roto o que falte. (No aplica a bujes sueltos en vástagos de torque o localización).

9. Bastidor

a. Miembro del bastidor.

(1) Cualquier miembro del bastidor agrietado, suelto, roto, acorvado o hundido.

(2) Falta de, o soltura de cualquier sujetador incluyendo sujetadores que fijen componentes funcionales, tales como el motor, la transmisión, el tren de dirección, la suspensión, las partes del cuerpo y la quinta rueda.

b. Despejo de la llanta y rueda. Cualquier condición, incluyendo la carga, que cause que el cuerpo o bastidor entre en contacto con una llanta o cualquier parte del ensamblaje de la rueda.

c. (1) Ensamblaje de ejes ajustables (subarmazones deslizables) – Ensamblajes de ejes deslizables a los que le falte fijadores o que no estén encajados.

10. Llantas.

a. Cualquier llanta en el eje de dirección de una unidad de fuerza.

(1) Con menos de 4/32 pulgadas de espesor cuando se mide en cualquier punto de una de las ranuras de mayor profundidad de la superficie de rodadura.

(2) Tenga franja de tela o cubierta de lona expuesta a través de su superficie de rodadura o lados.

(3) Tenga cualquier separación de la superficie de rodadura o lados.

(4) Tenga una cortadura al grado que la franja de tela o cubierta de lona esté expuesta.

(5) Clasificada "No para uso en las vías públicas" o desplegando otro marcado, el cual podría excluir uso en un eje de dirección.

(6) Una llanta radial tipo tubo sin marcado en el "vástago" del tubo. Estos marcados incluyen una banda roja alrededor del "vástago" del tubo, la palabra "radial", estampada en letras de metal o la palabra "radial" en letras de goma.

(7) Mezclar llantas radiales y convencionales en un mismo eje.

(8) La faja de protección sobresale a través de la abertura de la válvula en el aro hace contacto con el vástago.

(9) Llantas reacanaladas excepto vehículos de motor usados solamente en servicios urbanos y suburbanos (véa excepción en Sección 393.75e).

(10) Bota, parche de estallado o cualquier otra preparación de la cubierta de lona.

(11) La carga excede el límite de carga de las llantas. Esto incluye sobrecarga de las llantas como resultado de una presión de aire baja.

(12) La llanta tiene una filtración perceptible (puede ser oída o sentida).

(13) Cualquier ómnibus con llantas recauchadas recubiertas.

(14) Montadas o infladas de tal manera que entren en contacto con cualquier parte del vehículo.

b. Todas las llantas que no estén en el eje direccional de una unidad de fuerza:

(1) El peso llevado excede el límite de carga de la llanta. Esto incluye sobrecarga de la llanta como resultado de una presión de aire baja.

(2) La llanta está desinflada o tiene filtración perceptible (puede ser oida y sentida).

(3) Tenga franja de tela o cubierta de lona de fábrica expuesta a través de su superficie de rodadura o lados.

(4) Tenga cualquier separación de la superficie de rodadura o lados.

(5) Tenga una cortadura al grado que la franja de tela o cubierta de lona esté expuesta.

(6) Montada o inflada de tal manera que entre en contacto con cualquier parte del vehículo. (Esto incluye una llanta que entre en contacto con su pareja).

(7) Está clasificada "No para uso en vías públicas" o de otra manera marcadas y teniendo el mismo significado.

(8) Con menos 2/32 pulgadas de espesor cuando se mide en cualquier punto de una de las ranuras de mayor profundidad de la superficie de rodadura.

11. Ruedas y aros.

a. Sujetador o anilla lateral (lock or side ring). Doblados, rotos, agrietados, instalados inapropiadamente, torcidos o aros que no pareen.

b. Ruedas y aros. Agrietados, rotos o con los huecos para los tornillos deformados.

c. Sujetadores (ambas, ruedas de rayos o de disco). Cualquier sujetador suelto, que falte, roto, agrietado, arrancado o sujetadores de cualquier otra forma inefectivos.

d. Soldaduras.

(1) Cualquier agrietadura en soldaduras que fijan ruedas de disco a aros de disco.

(2) Cualquier agrietadura en soldaduras que fijan un aro sin tubo desmontable a un adaptador.

(3) Cualquier reparación mediante soldadura en ruedas de aluminio en el eje de dirección.

(4) Cualquier reparación mediante soldadura que no sea la unión de disco al aro en rueda de disco de acero montada en el eje de dirección.

12. Cristales de Parabrisas.

(Sin incluir un borde de dos pulgadas del borde superior y otro de una (1) pulgada en cada lado y el área de la porción más alta del guía). Cualquier agrietadura, decoloración o cualquier materia que reduzca la visibilidad, excepto:

(1) Colores o tintes aplicados al momento de la manufactura;

(2) Cualquier agrietadura que no sobrepase ¼ de pulgada de ancho, sino está interceptada por cualquier agrietarura;

(3) Cualquier área dañada no mayor de ¾ de pulgada de diámetro, sino está a más de tres (3) pulgadas cerca de cualquier otra área dañada;

(4) Etiquetas, calcomanías, y otros (393.60)

13. Limpia parabrisas –

Cualquier unidad de fuerza que tenga un limpia parabrisas (wiper) inoperante o tenga partes dañadas que hagan el mismo inefectivo.

COMPARACIÓN DEL APÉNDICE G Y EL NUEVO PROCEDIMIENTO UNIFORME DE INSPECCIÓN DEL CONDUCTOR – VEHÍCULO (INSPECCIÓN DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD CRÍTICOS DE VEHÍCULOS COMERCIALES Y CRITERIOS DE FUERA DE SERVICIO

Los requisitos de la parte sobre vehículos de motor del Procedimiento Uniforme de Inspección del Conductor Vehículo de la FMCSA los elementos de seguridad críticos de vehículos comerciales de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA, por sus siglas en inglés), el Criterio Fuera de Servicio y el Apéndice G del Reglamento de Seguridad en el Transporte son documentos similares y siguen el mismo procedimiento de inspección. Se requiere que se inspeccionen los mismos elementos por cada documento. Los criterios de Fuera de Servicio de la FMCSA Y "CVSA" tienen el propósito de ser usadas en inspecciones al azar en la carretera para identificar elementos de seguridad críticos de inspección del vehículo y proveer criterios para declarar los vehículos Fuera de Servicio. Un vehículo se declara Fuera de Servicio sólo cuando por causas de su condición mecánica o carga se determina que es inminentemente peligroso para probablemente causar un accidente o avería o cuando tal condición podría probablemente contribuir a que el conductor pierda el control del vehículo. El oficial que inspecciona tiene cierta flexibilidad para determinar si declara Fuera de Servicio el vehículo en el lugar de inspección o si pudiera ser menos peligroso permitir que el vehículo prosiga a un taller de reparaciones. La distancia al taller de reparaciones no excederá *veinticinco (*25*)* millas. El tipo de inspección en la carretera, sin embargo, no necesariamente significa que el vehículo esté libre de defectos para continuar en servicio.

En contraposición, el procedimiento de inspección del Apéndice G requiere que todos los elementos que requieran ser inspeccionados estén ajustados apropiadamente, no estén defectuosos y funcionan aproximadamente…previo a que el vehículo sea puesto en servicio.

DIFERENCIAS ENTRE LOS CRITERIOS FUERA DE SERVICIO Y LA INSPECCION ANUAL DE LA FMCSA

1. Sistema de freno.

El Apéndice G rechaza vehículos con frenos defectuosos, filtración de aire y otros defectos. Los Criterios de Fuera de Servicio permiten un 20 por ciento de frenos defectuosos en ejes no direccionales y cierta tolerancia en filtraciones de aire antes de declarar un vehículo Fuera de Servicio.

2. Mecanismos de acoplamiento.

El Apéndice G rechaza vehículos a los que le falte cualquier sujetador de la montura de la quinta rueda o que el mismo sea inefectivo. Los Criterios de Fuera de Servicio permiten que le falten; o sean inefectivos hasta un 20 por ciento de los sujetadores en las monturas del bastidor y en la abrazadera del pivote y 25 por ciento en sujetadores corredizos. Los Criterios de Fuera de Servicio también permiten alguna tolerancia en soldaduras agrietadas.

3. Sistema de Escape.

El Apéndice G sigue la Sección 393.83 literalmente (verbatim). Los Criterios de Fuera de Servicio de CVSA permiten escapes de los vehículos más allá de las dimensiones dispuestas en la sección 393.83 hasta tanto no haya filtración o escape debajo del chasis.

4. Sistema de Combustible.

Igual tanto el Apéndice G como para los Criterios de Fuera de Servicio.

5. Mecanismo de iluminación.

El Apéndice G requiere que todos los mecanismos de iluminación requeridos por la Sección 393 funcionen todo el tiempo. Los Criterios de Fuera de Servicio solo requieren una luz de freno y luces direccionales que funcionen todo el tiempo en el vehículo de atrás de una combinación de vehículos. Además un faro principal y un faro trasero son requeridos durante las horas de oscuridad.

6. Seguridad de la carga.

Igual tanto para el Apéndice G como para los Criterios de Fuera de Servicio.

7. Mecanismo direccional.

Los requisitos del mecanismo direccional del Apéndice G siguen los nuevos requisitos de la Sección 393.209.

8. Suspensión.

El Apéndice G sigue los requisitos de la Sección 393. 207 que no permite hojas de sopanda rotas en ensamblaje de resorte. Los Criterios de Fuera de Servicio permiten hasta un 25 por ciento de hojas faltantes o rotas antes de declarar un vehículo Fuera de Servicio.

9. Bastidor.

Los Criterios de Fuera de Servicio permiten cierta tolerancia en agrietaduras del bastidor antes de declarar un vehículo Fuera de Servicio. El Apéndice G sigue los requisitos de la Sección 393.201 la cual no permite agrietaduras del bastidor.

10. Llantas.

El Apéndice G sigue los requisitos de la Sección 393.75 los cuales requieren un espesor en la superficie de rodadura de la llanta de 4/32 pulgadas en los ejes de dirección de la unidad de fuerza y 2/32 pulgadas en todos los demás ejes. Los Criterios de Fuera de Servicio solo requieren 2/32 pulgadas de espesor en la superficie de rodadura de la llanta en todos los demás ejes.

11. Ruedas y Aros.

Los Criterios de Fuera de Servicio permiten ciertas tolerancia para agrietaduras de las ruedas y aros, y para la falta de o inefectividad de los sujetadores (fasteners). El Apéndice G requiere cumplir con los requisitos de la Sección 393.205 la cual no permite tuercas y tornillos defectuosos o inefectivos en las ruedas y aros.

12. Cristales del Parabrisas.

Los Criterios de Fuera de Servicio declaran en condiciones restrictivas de servicio a cualquier vehículo que tenga una agrietadura o decoloración en el área que cubre el limpia parabrisas en el lado del conductor y no al área remanente del parabrisas. El Apéndice G se refiere a los requisitos que todo el parabrisas según especificado en la Sección 393.60.

13. Limpiaparabrisas.

El Apéndice G requiere que los limpiaparabrisas funcionen todo el tiempo. Los Criterios de Fuera de Servicio solo requieren que el limpia parabrisas en el lado del conductor sea inspeccionado durante las inclemencias del tiempo.

PARTE 2.00 – MULTAS ADMINISTRATIVAS APLICABLES A VIOLACIONES A LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE Y MATERIALES PELIGROSOS

Sección 2.01 – Criterios para la imposición de multas

A los fines de determinar la imposición de las multas se deberán tomar en consideración, entre otros, los siguientes criterios:

1. La naturaleza de la violación.
2. El número de violaciones encontradas.
3. Violaciones anteriores y si las mismas fueron corregidas dentro de un término concedido.
4. Si transportaba materiales peligrosos, el tipo de material peligroso, la cantidad del mismo, y la peligrosidad particular que represente a la vida, a la propiedad y al medio ambiente.
5. Si la violación consiste de un derrame o escape de material peligroso.
6. Cualquier otra circunstancia, atenuante o agravante, que pueda razonablemente tomarse en consideración.

Sección 2.02 – Cuantía de las Multas.

A. Inspecciones de Seguridad en la Vía Pública:

1. Violaciones descubiertas y que no conlleven declarar "Fuera de Servicio":
    a. En cuanto a las violaciones que no conllevan declarar "Fuera de Servicio", cuando no se está transportando materiales peligrosos, se impondrá una multa administrativa no menor de cincuenta ($50) dólares por cada infracción.
    b. En cuanto a las violaciones que no conllevan declarar "Fuera de Servicio", cuando se está transportando materiales peligrosos, se impondrá una multa administrativa no menor de cien ($100) dólares por cada infracción.

2. Violaciones descubiertas y que conlleven declarar "Fuera de Servicio" al conductor:
    a. Por aquellas violaciones que conlleven declarar "Fuera de Servicio" al conductor según dispuestas en el Reglamento de Seguridad en el Transporte, secciones: **391.15** (Descualificación de los Conductores), **392.4** (Drogas y otras sustancias) y **392.5** (Bebidas Intoxicantes) según enmendadas, la cuantía de la multa administrativa será de quinientos ($500) dólares por cada infracción y responderán solidariamente el acarreador o empresa y el conductor, por cada infracción impuesta.
    b. Por aquellas violaciones que conlleven declarar "Fuera de Servicio" al conductor, según dispuestas en el Reglamento de Seguridad en el Transporte, secciones: **395.3** (Tiempo Máximo Manejando en Servicio) y **395.8** (Registro de "Status" del Conductor), según enmendadas, la cuantía de la multa administrativa será de cien ($100) dólares por cada infracción al acarreador o empresa en cuanto a la sección **395.3** (Tiempo Máximo Manejando en Servicio) y cien (100) dólares por cada infracción al conductor en cuanto a la sección **395.8** (Registro de "Status" del Conductor).
    c. Por aquella violación que conlleve declarar "Fuera de Servicio" al conductor por falsificación del Registro de "Status" de Servicio ante circunstancias que demuestren intención, la cuantía de la multa administrativa será de trescientos ($300) dólares por cada infracción.
    d. Por aquellas violaciones que conlleven declarar "Fuera de Servicio" al conductor, según dispuestas en el Reglamento de Seguridad en el Transporte, secciones: **391.11** (Calificaciones de los Conductores), **391.49** (Dispensa de Ciertos Defectos Físicos), y la sección 172.702 del Reglamento de Materiales Peligrosos, según enmendadas, la cuantía de la multa administrativa será de cincuenta ($50) dólares por cada infracción.

3. Violaciones descubiertas y que conlleven declarar "Fuera de Servicio" al vehículo:
    a. Por aquellas violaciones que conlleven declarar "Fuera de Servicio" al vehículo, según dispuestas en el Reglamento de Seguridad en el Transporte **393.9** (Funcionamiento de Faros y Luces), **393.48** (Frenos Funcionales), **393.70** (Artefactos de Acoplamiento y Método de Remolque), **393.75** (Llantas), **393.102** (Sistema de Aseguramiento), **393.201** (Armazones), **393.209** (Sistema de Guía Direccional), según enmendadas, la cuantía de la multa administrativa será de cien dólares ($100) por una infracción, trescientos dólares ($300) por dos (2) violaciones y seiscientos dólares ($600) por tres o más violaciones.
    b. Por aquellas violaciones que conlleven declarar "Fuera de Servicio" al vehículo, según dispuestas en el Reglamento de Seguridad en el Transporte. **393.25(f)** (Operación de Luces de Freno), **393.41** (Sistema de Freno de Mano), **393.45** (Tubería y Manga de Freno), **393.47** (Forros o Cojines de Freno), **393.50** (Depósito de Reserva Requerido), **393.51** (Artefacto de Advertencia y Medidores), **393.65** (Todos los Sistemas de Combustible), **393.87** (Banderas en Cargas Salientes), **393.106** (Estructura Frontal), **393.205** (Ruedas), **393.207** (Sistemas de Suspensión) y **396.3(a)(1)** (Partes y Accesorios), según enmendadas, la cuantía de la multa administrativa será de cincuenta dólares ($50) por una violación, ciento cincuenta dólares ($150) por dos (2) violaciones y doscientos cincuenta dólares ($250) por tres (3) o más violaciones.
    c. Por aquellas violaciones relacionadas con la falta de la tapa de la boca de llenado del tanque de combustible, limpia parabrisas, filtraciones de aire audibles, sistema de escape y llantas en ejes no delanteros, se impondrá una multa no menor de cincuenta dólares ($50) por cada

violación, cien dólares ($100) por dos (2) violaciones y doscientos dólares ($200) por tres (3) o más violaciones.

4. Violaciones que conllevan declarar "Fuera de Servicio" relacionadas con la carga transportada.
    a. Transportación en general – En cuanto a las violaciones que conllevan declarar "Fuera de Servicio", cuando no se estén transportando materiales peligrosos, se impondrá una multa administrativa no menor de cien (100) dólares por cada violación.
    b. Transportación de materiales peligrosos – En lo referente a violaciones que conllevan declarar "Fuera de Servicio", cuando se transportan materiales peligrosos, las multas administrativas que se impongan por éstas violaciones no serán menores de ciento cincuenta (150) dólares por cada violación, disponiéndose que la multa no será menor de doscientos cincuenta (250) dólares por cada violación cuando se trate de:
        1. Sustancias peligrosas, según definidas en la sección 171.8 del Reglamento de Materiales Peligrosos, transportadas en tanques de carga, tanques portátiles o tanques alimentadores con capacidad en exceso de 3,500 galones de agua; o
        2. Transportación a granel de materiales de la División 1.1, 1.2, y 1.3, División 2.3, Zona Peligrosa A, o División 6.1, Grupo de Empaque I, Zona de Peligro A, División 2.1 ó 2.2; ó
        3. Materiales radioactivos de cantidad controlada de Material Clase 7, según definido en la Sección 173.403 del Reglamento de Materiales Peligrosos.
5. Violaciones a la notificación "Fuera de Servicio" - Por la violación de cualquiera notificación "Fuera de Servicio" se impondrá una multa que no será menor de mil ($1,000) dólares.

RESUMEN DE CUANTÍA DE MULTAS ADMINISTRATIVAS

REGLAMENTO TRANSPORTE COMERCIAL	Cuantía De la Multa	Comentarios
Descualificación de los Conductores (§391.15)	**$500 por violación**	• §2.02(a)(2)(a), p.417 • Responsabilidad solidaria entre el chofer y la compañía.
Drogas y otras Sustancias (§392.4)	**$500 por violación**	• §2.02(a)(2)(a), p.417 • Responsabilidad solidaria entre el chofer y la compañía.
Bebidas Intoxicantes (§392.5)	**$500 por violación**	• §2.02(a)(2)(a), p.417 • Responsabilidad solidaria entre el chofer y la compañía.
Tiempo máximo manejando en servicio (§395.3)	**$50 por violación**	• §2.02(a)(2)(b), p.417 • Multa al chofer y también a la compañía.
Registro de Status de Conductor (§395.8)	**$50 por violación**	• §2.02(a)(2)(b), p.417 • Multa al chofer y también a la compañía.
Falsificación de Registro de Status de Servicio (intención)	**$100**	• §2.02(a)(2)(c), p.417
Calificación de los Conductores (§391.11)	**$50 por violación**	• §2.02(a)(2)(d), p. 417 • UFS dispone **$30 x 1ra, $90 x 2dos del mismo grupo, $150 x 3 o más del mismo grupo**
Dispensa de Ciertos Defectos físicos (§391.49)	**$50 por violación**	• §2.02(a)(2)(d), p. 417 • UFS dispone **$30 x 1ra, $90 x 2dos del mismo grupo, $150 x 3 o más del mismo grupo**
Descripción de material peligroso en el Conduce (§172.702)	**$50 por violación**	• §2.02(a)(2)(d), p. 417 • UFS dispone **$30 x 1ra, $90 x 2dos del mismo grupo, $150 x 3 o más del mismo grupo**
Funcionamiento de Faros y Luces (§393.9)	• **$50 por una violación** • **$100 por dos,** • **$200 por tres o más**	• §2.02(a)(3)(a), p. 418
Frenos Funcionales (§393.48)	• **$50 por una violación** • **$100 por dos,** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(a), p. 418

Artefactos de Acoplamiento y Método de Remolque (§393.70)	• **$50 por una violación** • **$100 por dos,** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(a), p. 418
Llantas (§393.75)	• **$50 por una violación,** • **$100 por dos,** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(a), p. 418
Sistema de Aseguramiento (§393.102)	• **$50 por una violación,** • **$100 por dos,** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(a), p. 418
Armazones (§ 393.201)	• **$50 por una violación,** • **$100 por dos,** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(a), p. 418
Sistema de Guía Direccional (§393.209)	• **$50 por una violación** • **$100 por dos,** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(a), p. 418
Operación de Luces de Freno [§393.25(f)]	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Sistema de Freno de Mano (§393.41)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o más**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Tubería y Manga de Freno (§393.45)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Forros o Cojines de Freno (§393.47)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Depósito de reserva requerido (§393.50)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Artefacto de Advertencia y Medidores (§393.51)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos**	• §2.02(a)(3)(b), p.418

	• **$250 por tres o mas**	
Todos los sistemas de Combustible (§393.65)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Banderas en cargas salientes (§393.87)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Estructura Frontal (§393.106)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Ruedas (§393.205)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Sistemas de Suspensión (§393.207)	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Partes y Accesorios [§396.3(a)(1)]	• **$50 por una violación** • **$150 por dos** • **$250 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418
Ausencia de tapa de boca de llenado del tanque de combustible	• **$50 por una violación** • **$100 por dos** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(c), p.418
Ausencia de Parabrisas	• **$50 por una violación** • **$100 por dos** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(c), p.418 • **UFS** dispone **$30 x 1ra, $90 x 2dos del mismo grupo, $150 x 3 o más del mismo grupo**
Filtraciones de Aire audible	• **$50 por una violación** • **$100 por dos** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(c), p.418 • **UFS** dispone **$30 x 1ra, $90 x 2dos del mismo grupo, $150 x 3 o más del mismo grupo**
Sistema de Escape	• **$50 por una violación**	• §2.02(a)(3)(b), p.418

	• **$100 por dos** • **$200 por tres o mas**	• **UFS** dispone **$30 x 1ra, $90 x 2dos del mismo grupo, $150 x 3 o más del mismo grupo**
Llantas y Ejes no delanteros	• **$50 por una violación** • **$100 por dos** • **$200 por tres o mas**	• §2.02(a)(3)(b), p.418 • **UFS** dispone **$30 x 1ra, $90 x 2dos del mismo grupo, $150 x 3 o más del mismo grupo**
Carga general - violaciones no fuera de servicio	**$100 por violación**	• §2.02(a)(4)(a), p.419
Materiales Peligrosos	• **$150.00 como mínimo**	• §2.02(a)(4)(b), p.419
Materiales Peligrosos: 1. Sustancias peligrosas (§171.8) transportadas en : (a) Tanques de carga, (b) Tanques portátiles (c) Tanques alimentadores	• **$250.00 como mínimo**	• §2.02(a)(4)(b), p.419
HAZMAT: 2. Transportación a granel de: (a) Explosivos (b) Gas Venenoso por inhalación (c) Material Venenoso (d) Material Flamable	• **$250.00 como mínimo**	• §2.02(a)(4)(b), p.419
Violación a la Notificación de "Fuera de Servicio"	• **$1,000.00**	• §2.02(a)(4)(b), p.419

B. Auditorías de Cumplimiento o Investigaciones

1. Una vez realizada una auditoría de cumplimiento o investigación se le informará por escrito a la persona auditada o investigada las violaciones descubiertas y recomendaciones pertinentes.

2. Se le concederá a la persona auditada o investigada la oportunidad de corregir las violaciones descubiertas dentro de un término razonable, tomando en consideración la naturaleza de las violaciones encontradas y el tiempo que razonablemente se tomará en corregirlas.
3. Si las violaciones descubiertas no se corrigen dentro del término concedido se impondrá una multa no menor de veinticinco (25) dólares por cada día que transcurra después del término concedido sin que se hayan corregido las violaciones señaladas, por cada violación no corregida.
4. Si las violaciones se corrigen dentro del término concedido, la CSP podrá, luego de evaluar la totalidad de las circunstancias, condonar todas o alguna de las multas impuestas.

Sección 2.03 – Reincidencias Administrativas

A) Se establecen los siguientes grados de reincidencia en las circunstancias que se indican a continuación:

1. Habrá reincidencia cuando una compañía de servicio público, porteador por contrato o persona sean multados nuevamente por otra falta administrativa.
2. Habrá reincidencia grave cuando una compañía de servicio público, porteador por contrato o persona ha sido multado anteriormente por dos faltas administrativas cometidas en tiempos diversos e independientes unas de las otras e incurra nuevamente en otra falta administrativa.
3. Habrá reincidencia habitual cuando la compañía de servicio público, porteador por contrato o persona han sido multados anteriormente por tres o más faltas administrativas cometidas en tiempos diversos e independientes unos de otros y cometiere otra falta administrativa.

B) Normas para la determinación de reincidencia

Para la determinación de las reincidencias se aplicarán las siguientes normas:

1. No se tomará en consideración una multa anterior si entre ésta y la siguiente han mediado cinco (5) años desde que la compañía de servicio público, porteador por contrato o persona

cometió la falta administrativa, excepto cuando se trate de una falta administrativa de la misma especie o naturaleza, donde no se tomará en consideración si han mediado siete (7) años.

Se considerarán faltas administrativas de la misma especie o naturaleza aquellas que por los hechos que la constituyen, por los bienes o derechos protegidos o por motivos determinantes, presentan características fundamentales comunes.

2. No se tomarán en cuenta las faltas administrativas que hayan procedido al amparo de legislación y reglamentación de otra agencia o dependencia ya sea estatal o federal.
3. En caso de que el resultado de una intervención con una compañía de servicio público, porteador por contrato o persona, conlleve la expedición de más de un boleto por faltas administrativas, las mismas se considerarán como una sola falta.
4. Se tomarán en cuenta las faltas administrativas que procedan por violaciones descubiertas en una inspección fuera de la vía pública.

Sección 2.04 – Efectos de la Reincidencia

A) Efectos de la Reincidencia

En caso de reincidencia se aumentará en la mitad la multa dispuesta por este Reglamento por la falta administrativa cometida. Asimismo, se aumentará en la mitad la multa dispuesta por este Reglamento para la falta administrativa cometida con circunstancias atenuantes y la multa dispuesta por este Reglamento por la falta administrativa cometida con circunstancias agravantes.

B) Efectos de la Reincidencia Grave:

En casos de reincidencia tipo grave la compañía de servicio público, porteador por contrato o persona será multada por la cantidad fija de mil ($1,000) dólares o el doble de la multa dispuesta por este Reglamento por la falta administrativa cometida, la que resulte mayor. De mediar circunstancias atenuantes, podrá fijarse la cuantía máxima dispuesta en la sección aplicada y de mediar circunstancias agravantes podrá fijarse hasta la cuantía máxima dispuesta en sección 3.05 de este Reglamento.

C) Efectos de la Reincidencia Habitual:

En casos de reincidencia habitual la Comisión procederá contra compañía de servicio público, porteador por contrato o persona, conforme a la sección 11.05 de este Reglamento para la imposición de una multa conforme a los parámetros máximos dispuestos en el artículo 21 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962.

Sección 2.05 – Multas máximas

A tenor con lo dispuesto en la Sección 11.01 de este Reglamento y el Artículo 21 de la Ley Número 109 del 28 de junio de 1962, según enmendada, la Comisión tiene facultad para imponer multas administrativas mayores a las mínimas establecidas en este Reglamento. La cuantía de la multa máxima podrá ser establecida de acuerdo al Artículo 21 de la Ley Número 109 citada.

Sección 2.06 – Procedimiento para la imposición de multas

A. Violaciones descubiertas en inspecciones en vías públicas

1. Todo Oficial Autorizado de la Comisión que descubra violaciones al Reglamento de Seguridad en el Transporte y/o al Reglamento de Materiales Peligrosos en una inspección en la vía pública emitirá un Boleto de Infracción y Citación por la comisión de falla administrativa contra quien haya cometido la infracción.
2. El Boleto de Infracción y Citación deberá contener, entre otra, información relacionada con el dueño del vehículo, número de tablilla, número de identificación de la Comisión, autorización, lugar de la inspección (carretera, kilómetro, hectómetro y pueblo) e identificará razonablemente las disposiciones reglamentarias y/o legales, órdenes, resoluciones y dictámenes infringidos.
3. La cantidad de multa impuesta.
4. El Boleto de Infracción indicará el término para realizar el pago y para solicitar una vista administrativa en caso de objetar la misma.

B. Otras violaciones

1. Para aquellas faltas administrativas que no sean por violaciones descubiertas en una inspección en la vía pública, el Oficial Autorizado, mediante resolución fijará la multa administrativa a tenor con lo dispuesto en las Secciones 11.01 y 11.02 de este Reglamento y/o cualquier otra acción tomada.

C. Advertencia

1. A toda persona a quién se le notifique la imposición de una multa administrativa y/o cualquier otra acción tomada al amparo de este Reglamento se le advertirá el derecho a impugnar la acción notificada conforme lo dispuesto en la Sección 11.07 A. de este Reglamento.

Sección 2.07- Celebración de Vista Pública

A. Derecho a impugnar – La persona a quién se le notifique una falta administrativa tendrá un término de quince (15) días, contados a partir de la fecha de expedición del boleto de infracción y citación o del archivo en autos de la notificación de la resolución fijando la cuantía de la multa, para solicitar a la Comisión una vista adjudicativa para impugnar el (la) mismo(a).

B. Procedimientos en la vista – Los procedimientos en la vista adjudicativa se conducirán a tenor con lo dispuesto en las Reglas de Procedimiento de la Comisión, y en la Ley Número 170 del 12 de agosto de 1988, según enmendada, (Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme).

Sección 2.08 – Pago de multa

Las multas impuestas al amparo de este Reglamento deberán ser pagadas en las Oficinas Centrales de la Comisión o en sus Oficinas Regionales mediante cheque certificado, giro postal o bancario a nombre del Secretario de Hacienda, adjuntándole el documento oficial en que conste la cuantía de la multa impuesta.

En caso de que una persona obligada a realizar el pago correspondiente por concepto de multa dejare de hacerlo en el término prescrito, estará

obligada al pago de intereses y penalidades por mora, conforme al interés que por reglamento fije la Junta Financiera.

Sección 2.09 – Otras acciones

Las multas administrativas impuestas al amparo de este Reglamento no impiden que el Gobierno de Puerto Rico incluyendo la Comisión o el Gobierno Federal, puedan presentar cualquier otra acción contra la persona que incurrió en la falta administrativa, ya sea criminal, civil o administrativa, y que pueda proceder al amparo de legislación y reglamentación vigente.

Aprobado en todo su contenido, incluyendo sus anejos y apéndices, por la la Comisión de Servicio Público, en Sesión Ordinaria celebrada en San Juan, Puerto Rico el 04 MAR 2008 ~~de 2007~~.

ROBERTO MALDONADO VÉLEZ
PRESIDENTE

NO PARTICIPO
KAYLEEN SANTOS COLÓN
COMISIONADA

JOSÉ M. MIRANDA RAMOS
COMISIONADO

BLANCA TORRES MARRERO
COMISIONADA

CARLOS DASTA MELENDEZ
COMISIONADO

MARISOL GÓMEZ FIGUEROA
COMISIONADA

DILIA M. NIEVES RODRÍGUEZ
COMISIONADA

CERTIFICACIÓN

Certificación que hoy día 04 MAR 2008, he remitido copia del presente Reglamento al Departamento de Estado para su radicación.

YESENIA NIEVES OROZCO
SECRETARIA

MILAGROS RODRIGUEZ AYALA
SUBSECRETARIA

Anejo I- Disposiciones relativas al manejo de materiales peligrosos, adoptadas por referencia del Título 49 del Código de Reglamentos Federales partes 171, 172, 173, 177,178 y 180