GOBIERNO DE PUERTO RICO
COMISION DE SERVICIO PUBLICO

5648

REGLAMENTO
PARA LA
SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

REVISADO: 24 de julio de 1996

INDICE

5648

INTRODUCCION..... 1

PARTE 1.00 DISPOSICIONES GENERALES

Sección

1.01 Título..... 3

1.02 Base legal..... 3

1.03 Propósito..... 3

1.04 Interpretación por la Comisión..... 4

1.05 Disposiciones de otros reglamentos..... 4

1.06 Disposiciones conflictivas o contradictorias..... 4

1.07 Sanciones..... 5

1.08 Cláusula de salvedad..... 5

1.09 Reconsideración..... 6

1.10 Revisión judicial..... 6

1.11 Cláusula derogatoria..... 7

1.12 Vigencia..... 7

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

SUBPARTE A- APLICACION GENERAL Y DEFINICIONES

390.1 Propósito..... 7

390.3 Aplicación general..... 8

390.5 Definiciones.....10

390.7 Reglas de interpretación.....29

SUBPARTE B- REQUERIMIENTOS GENERALES E INFORMACION

390.9 Leyes estatales y locales, efecto en 30

390.11 Obligación del acarreador de requerir cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables a los conductores.....30

390.13 Ayudar o alentar a violaciones a este reglamento.....31

390.15 Cooperación en investigaciones y estudios especiales...31

390.17 Reservada.....33

390.19 Equipo adicional y accesorios.....33

390.21 Marcado de vehículos de motor comerciales.....33

390.23 Relevo de cumplir con las disposiciones reglamentarias.38
390.25 Extensión al término de relevo del cumplimiento con las disposiciones reglamentarias en situaciones de emergencia.....43
390.29 Reservada.....43
390.31 Copias de registros y documentos.....44
390.33 Vehículos utilizados para propósitos que no sean contemplados en los definidos.....46
390.35 Certificados, informes y registros: falsificación, reproducción o alteración.....46

SUBPARTE C- TRANSPORTACION INTERMODAL

390.50 Aplicabilidad.....47
390.52 Definiciones.....48
390.54 Notificación y Certificación.....50
390.56 Deberes y Acarreador.....53
390.58 Envio y retención de la certificación.....53
390.60 Coacción.....55

PARTE 391- CUALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES

SUBPARTE A- EN GENERAL

391.1 Alcance de las disposicones de esta parte; cualificaciones adicionales; deberes de los acarreadores-conductores.....56
391.2 Exenciones generales.....56

SUBPARTE B- CUALIFICACIONES Y DESCUALIFICACIONES DE CONDUCTORES

391.11 Cualificiones de los conductores.....58
391.15 Descualificación de los conductores.....60

SUBPARTE C- ANTECEDENTES Y CARACTER

391.21 Solicitud de empleo.....67
391.23 Investigar e inquirir.....71
391.25 Revisión anual del registro de manejo.....72
391.27 Registro de violaciones.....73

SUBPARTE D- EXAMENES Y PRUEBAS

391.31 Prueba de manejo.....75

391.33 Equivalente a prueba de manejo.....79

391.35 Reservada.....80

391.37 Reservada.....80

SUBPARTE E- CUALIFICACIONES FISICAS DE CONDUCTORES Y EXAMENES

391.41 Cualificaciones físicas para conductores.....80

391.43 Examen médico; certificado de examen médico.....85

391.45 Personas que deben ser medicamente examinadas y certificadas.....98

391.47 Resolución de conflictos de evaluación médica.....98

391.49 Dispensa de ciertos defectos físicos.....103

SUBPARTE F- EXPEDIENTES Y REGISTROS

391.51 Expediente de cualificaciones del conductor.....116

SUBPARTE G- EXENCIONES LIMITADAS

391.61 Conductores que estaban regularmente empleados antes del 1ro de enero de 1971.....120

391.62 Reservada.....121

391.63 Conductores intermitentes, casuales u ocasionales...121

391.64 Reservada.....122

391.65 Conductores provistos por otros acarreadores.....122

391.67 Conductores de vehículos articulados de finca (combinación) 125

391.68 Acarreador privado de pasajeros (no comercial).....126

391.69 Reservada.....127

391.71 Reservada.....127

391.73 Acarreador privado de pasajeros (comercial).....127

PARTE 392- MANEJO DE VEHICULOS DE MOTOR

SUBPARTE A- EN GENERAL

392.1 Alcance de las reglas de esta parte.....128
392.2 Reglas de operación aplicables.....128
392.3 Conductor enfermo o fatigado.....128
392.4 Drogas y otras sustancias.....129
392.5 Bebidas intoxicantes.....130
392.6 Programas de viajes que cumplan con límites de velocidad.....132
392.7 Equipo, inspección y uso.....133
392.8 Equipo de emergencia, inspección y uso.....133
392.9 Seguridad en cuanto a la carga.....134
392.9 (a) Reservada.....136
392.9 (b) Aparatos auditivos a ser utilizados.....137

SUBPARTE B- MANEJO DE VEHICULOS

392.10 Reservada.....137
392.11 Reservada.....137
392.12 Reservada.....137
392.13 Reservada.....137
392.14 Condiciones peligrosas; precaución extrema.....137
392.15 Uso de luces direccionales.....138
392.16 Uso de cinturones de seguridad.....139
392.18 Reservada.....139

SUBPARTE C- VEHICULOS DETENIDOS

392.20 Vehículos sin atender; precauciones.....139
392.21 Reservada.....139
392.22 Señales de emergencia; vehículos detenidos.....139
392.24 Señales de emergencia; productores de flama.....143
392.25 Señales de emergencia; cargas peligrosas.....143

SUBPARTE D- USO DE FAROS ENCENDIDOS Y REFLECTORES

392.30 Reservada.....144

392.31 Reservada.....144

392.32 Reservada.....144

392.33 Faros o reflectores ocultos.....144

SUBPARTE E- RENOVACION DE LICENCIA; DEBERES DEL CONDUCTOR

392.40 Reservada.....145

392.41 Reservada.....145

392.42 Notificación de revocación de licencia.....145

SUBPARTE F- PRECAUCIONES PARA EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

392.50 Ignición del combustible; prevención.....145

392.51 Reserva de combustible.....146

392.52 Omnibus; abastecimiento.....146

SUBPARTE G- PRACTICAS PROHIBIDAS

392.60 Transportación de personas no autorizadas.....146

392.61 Reservada.....147

392.62 Reservada.....147

392.63 Remolque o empuje de ómnibus con pasajeros a bordo.147

392.64 Viajes en vehículos cerrados sin salidas adecuadas.148

392.65 Reservada.....148

392.66 Monóxido de carbono; uso del vehículo cuando sea detectado.....148

392.67 Reservada.....148

392.68 Fuerza motriz desenganchada.....149

392.69 Reservada.....149

392.71 Detectores de radares; uso y/o posesión.....149

PARTE 393 PARTES Y ACCESORIOS NECESARIOS PARA OPERACION SEGURA

SUBPARTE A- EN GENERAL

393.1 Alcance de las reglas de esta parte.....150

393.2 Accesorios y equipo adicional.....150

393.5 Definiciones.....150

393.7 Materias incorporadas por referencia.....157

SUBPARTE B- ARTEFACTOS DE ILUMINACION, REFLECTORES Y EQUIPO ELECTRICO

393.9 Funcionamiento de los faros y luces.....159

393.11 Artefactos de iluminación y reflectores.....159

393.17 Faros y reflectores, combinación en operaciones de carga y/o remolque.....171

393.19 Requisitos para los sistemas de luces direccionales.....176

393.20 Faros de despejo para indicar el ancho y la altura máxima.....176

393.22 Combinación de artefactos de iluminación y reflectores.....179

393.23 Los artefactos de iluminación deben ser eléctricos.180

393.24 Requisitos para los faros delanteros y faros auxiliares.....180

393.25 Requisitos para los faros o luces que no sean delanteros.....182

393.26 Requisitos para reflectores.....187

393.27 Especificaciones para el alumbrado.....189

393.28 Alambrado que debe protegerse.....190

393.29 Conexiones a tierra.....191

393.30 Instalación de la bateria.....191

393.31 Artefactos o mecanismos protectores de sobre carga.....192

393.32 Conexiones eléctricas desmontables.....193

393.33 Alambrado, instalaciones.....193

SUBPARTE C- FRENOS

393.40 Sistema de frenos requeridos.....194

393.41 Sistema de freno de mano (estacionamiento).....196

393.42 Frenos requeridos en todas las ruedas.....197

393.43 Desprendimiento y frenos de emergencia.....200

393.44 Protección, líneas de frenos delanteras.....203

393.45 Tubería y manga de freno, adecuacidad.....203

393.46 Tubería de frenos y conexión de mangas.....207

393.47 Forros o cojinetes de frenos.....208

393.48 Frenos funcionales.....208

393.49 Una sola válvula para operar todos los frenos.....210

393.50 Depósitos de reserva requeridos.....211

393.51 Artefactos de advertencia y medidores.....213

393.52 Funcionamiento de frenos.....216

393.53 Ajustadores automáticos de frenos e indicadores de ajuste de frenos.....219

SUBPARTE D- CRISTALES Y CONSTRUCCION DE VENTANAS

393.60 Cristales en aberturas específicas.....220

393.61 Construcción de ventanas.....221

393.62 Obstrucción de las ventanas.....225

393.63 Ventanas, marcado.....225

SUBPARTE E- SISTEMAS DE COMBUSTIBLE

393.65 Todos los sistemas de combustible.....226

393.67 Tanques de combustible líquido.....229

393.69 Sistema de combustible de gas licuado de petróleo..239

SUBPARTE F- ARTEFACTOS DE ACOPLAMIENTO Y METODOS DE REMOLQUE

393.70 Artefactos de acoplamiento y método de remolque, excepto para operación de carga y/o remolque.....241

393.71 Artefactos de acoplamiento y métodos de remolque en operaciones de carga y/o remolque.....247

SUBPARTE G- PARTES MISCELANEAS Y ACCESORIOS

393.75 Llantas.....272

393.76 Reservada.....274

393.77 Reservada.....274

393.78 Limpia-parabrisas.....274

393.79 Reservada.....275

393.80 Espejos retrovisores.....275

393.81 Cláxon (Bocina).....277

393.82 Velocímetro.....277

393.83 Sistemas de escape.....277

393.84 Pisos.....279

393.85 Reservada.....279

393.86 Protección trasera.....279

393.87 Banderas en cargas salientes o proyectadas.....280

393.88 Receptores de televisión.....281

393.89 Omnibuses, protección del eje de transmisión.....281

393.90 Omnibuses, barra o línea para pasajeros de pie....281

393.91 Omnibuses, asientos prohibidos en los pasillos....282

393.92 Omnibuses, marcado de salida de emergencia.....283

393.93 Asiento, sistemas de cinturones de seguridad y su lugar de anclaje.....283

393.94 Nivel de ruído en el interior del vehículo.....286

SUBPARTE H- EQUIPO DE EMERGENCIA

393.95 Equipo de emergencia en todas las unidades de fuerza motriz.....289

SUBPARTE I- PROTECCION CONTRA DESPLAZAMIENTO O CAIDA DE LA CARGA

393.100 Reglas generales para la protección contra el desplazamiento o caída de la carga.....301

393.102 Sistema de aseguramiento.....313

393.104 Bloqueo y aseguramiento de carga.....320

393.106 Estructura frontal.....320

SUBPARTE J- ARMAZONES, CABINAS Y COMPONENTES DEL CUERPO, RUEDAS, GUIA Y SISTEMA DE SUSPENSION

393.201 Armazones.....324

393.203 Cabina y componentes del cuerpo.....325

393.205 Ruedas.....325

393.207 Sistemas de suspensión.....326

393.209 Sistemas de guía direccional.....327

PARTE 394- RESERVADA

PARTE 395- HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES

395.1 Alcance de las disposiciones de esta parte.....330

395.2 Definiciones.....334

395.3 Tiempo máximo manejando y en servicio.....337

395.7 Reservada.....338

395.8 Registro de "status" de servicio del conductor....338

395.10 Reservada.....350

395.11 Reservada.....350

395.12 Reservada.....350

395.13 Conductores declarados Fuera de Servicio.....350

395.15 Apartados o mecanismos de registro automático a bordo.....353

PARTE 396- INSPECCION, REPARACION Y MANTENIMIENTO

396.1 Alcance.....362

396.3 Inspección, reparación y mantenimiento.....362

396.5 Lubricación.....364

396.7 Operaciones inseguras prohibidas.....364

396.9 Inspección de vehículos de motor en operación.....364

396.11 Informe diario de inspección del vehículo por el conductor.....367

396.13 Inspección por el conductor.....369

396.15 Inspección en operaciones de carga y/o remolque...370

396.17 Inspección periódica.....371

396.19 Cualificaciones del inspector.....374

396.21 Requisito para el mantenimiento de registros de inspecciones periódicas.....376

396.23 Equivalente de inspección periódica.....378

396.25 Cualificaciones de los inspectores de frenos.....379

PARTE 397- TRANSPORTACION DE MATERIALES PELIGROSOS; REGLAS DE MANEJO Y ESTACIONAMIENTO

SUBPARTE A- EN GENERAL

397.1 Aplicación de las reglas de esta parte.....383

397.2 Cumplimiento con el Reglamento de Seguridad en el Transporte.....383

397.3 Leyes, ordenanzas y reglamentos locales.....384

397.5 Vigilancia y atención de los vehículos de motor...384

397.7 Estacionamiento.....386

397.9 Rutas.....388

397.11 Fuegos.....388

397.13 Fumar.....389

397.15 Abastecimiento de combustible.....389

397.17 Llantas.....390

397.19 Instrucciones y documentos.....391

SUBPARTE B Y C - RESERVADAS

SUBPARTE D- RUTA A SEGUIR EN LA TRANSPORTACION DE MATERIALES CLASE 7 (RADIOACTIVOS)

397.101 Requisitos para acarreadores y conductores.....392

397.103 Reservada.....397

SUBPARTE E- RESERVADA

APENDICES

APENDICE D- TABLA DE DROGAS DESCUALIFICADORAS Y OTRAS SUSTANCIAS LISTADO I

APENDICE G- NORMAS MINIMAS PARA INSPECCIONES PERIODICAS

Núm. 5648
Fecha: 14 de junio de 1999 1:45 p.m.
Aprobado: Norma Burgos
Secretaria de Estado
Por:
Secretario Auxiliar de Servicios

GOBIERNO DE PUERTO RICO
COMISION DE SERVICIO PUBLICO
HATO REY, PUERTO RICO

REGLAMENTO DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

INTRODUCCION

El 30 de septiembre de 1987 la Comisión de Servicio Público al amparo de su Ley Habilitadora, Ley Número 109 del 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como Ley de Servicio Público de Puerto Rico y especialmente en virtud de las enmiendas introducidas a dicha Ley por la Ley Número 27 del 24 de mayo de 1986, aprobó el Reglamento de Seguridad en el Transporte. Mediante este Reglamento se adoptó la reglamentación federal (Federal Motor Carrier Safety Regulations) sobre el asunto y el mismo dotaba a Puerto Rico de los mecanismos y procedimientos apropiados para promover y lograr la mayor seguridad posible en la transportación comercial de conformidad con los criterios establecidos por el gobierno federal.

A partir del 1987 la reglamentación federal ha cambiado sustancialmente, sin embargo, las disposiciones del Reglamento de Seguridad en el Transporte se han mantenido inalteradas. Ello, obviamente, conlleva que muchas de las disposiciones del último no armonicen con las disposiciones de la primera. Por esta razón la Comisión de Servicio Público tomó la determinación de revisar su Reglamento para armonizarlo, en lo posible, con la reglamentación federal para que su Reglamento de Seguridad en el Transporte responda a las condiciones particulares de Puerto Rico.

La magnitud y cantidad de cambios que se requerían hacer al Reglamento de la Comisión vigente para atemperarlo a la reglamentación federal resultaba un tanto complicada y tediosa para hacerse en cada sección pertinente en particular. Se consideró conveniente armonizar ambas reglamentaciones, la de Puerto Rico y la Federal, mediante un Reglamento de Seguridad en el Transporte nuevo que mantuviera aquellas disposiciones del Reglamento vigente aún aplicables e incorporara las disposiciones de la reglamentación federal no contenidas en el Reglamento vigente que fueran de aplicación en Puerto Rico y como consecuencia lógica se derogara el Reglamento de Seguridad en el Transporte adoptado el 30 de septiembre de 1987.

El Reglamento de Seguridad en el Transporte adoptado por la Comisión en el 1987 siguió el patrón (formato) de la reglamentación federal y así las partes y secciones del mismo corresponden exactamente al formato, partes y secciones de la reglamentación federal. Este Reglamento también continúa con ese patrón. No obstante, se le incorporó una nueva parte (Parte 1.00) que incluye disposiciones no contempladas en la Reglamentación Federal que se consideran convenientes y necesarias para la mejor implantación del mismo.

Parte 1.00- DISPOSICIONES GENERALES

Sección - 1.01 - Título.

Este Reglamento se conocerá y citará como "Reglamento de Seguridad en el Transporte".

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 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.

Este Reglamento tiene el propósito de establecer los requisitos mínimos de seguridad para la transportación de carga y pasajeros dentro de los límites jurisdiccionales de Puerto Rico y para los conductores u operadores de los vehículos de motor comerciales cubiertos por este Reglamento e incorporar y armonizar las disposiciones aplicables del Reglamento Federal en el transporte a los fines de promover y lograr el máximo de seguridad posible en el transporte por las vías públicas de Puerto Rico.

Sección - 1.04 - Interpretación por la Comisión.

La Comisión podrá mediante resolución 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, propósito de este Reglamento y disposiciones del Reglamento Federal de Seguridad en el Transporte según las mismas hayan sido interpretadas.

Sección - 1.05 - 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.

Sección - 1.06 - Disposiciones conflictivas o contradictorias.

Si un requisito establecido por cualquier disposición de este Reglamento es más o menos restrictivo que un requisito establecido por cualquier otra de sus disposiciones, o por una ley, reglamento o norma establecida por cualquier autoridad debidamente constituida que tenga jurisdicción, el requisito más estricto prevalecerá.

Sección - 1.07 - Sanciones.

Cualquier violación a las disposiciones de este Reglamento podrá ser sancionada conforme a las penalidades establecidas en el propio Reglamento, lo dispuesto en el Acuerdo número 3 de la Comisión de Servicio Público adoptado el 4 de abril de 1988 establecido en la Ley Núm. 109 del 28 de junio de 1962, según enmendada y lo establecido en la Ley Num. 170 del 12 de agosto de 1988, según enmendada.

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, a tenor con lo establecido en la Sección 30.00 (Reconsideración) de las Reglas de Procedimiento de la Comisión de Servicio Público y con lo dispuesto en la Sección 3.15 de la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 170 del 12 de agosto de 1988, según enmendada.

Sección - 1.10 - Revisión judicial.

Una parte adversamente afectada por una orden o resolución final de la Comisión que haya agotado los remedios provistos por la Comisión podrá presentar una solicitud de revisión ante el Tribunal de Circuito 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 o a partir de la fecha aplicable de las dispuestas en la Sección 3.15 de la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada a tenor con lo establecido en el Artículo 4.002 del Plan de Reorganización Núm. 1 de la Rama Judicial, conocido como la "Ley de la Judicatura de 1994, según enmendado, y lo dispuesto en la Sección 4.2 - "Término para presentar la Revisión" de la Ley 170, ya citada en esta sección.

Sección 1.11 - Cláusula derogatoria.

Este Reglamento deroga el Reglamento de Seguridad en el Transporte número 3511 adoptado por la Comisión de Servicio Público el 30 de septiembre de 1987, (lo sustituye), y cualquier otra disposición, Orden, Norma, Resolución o Acuerdo adoptado con anterioridad sobre esta misma materia que estuviere en conflicto con el contenido del mismo.

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 Sobre Procedimiento Administrativo Uniforme, Ley Núm. 170 del 12 de agosto de 1988, según enmendada.

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

SUBPARTE A - APLICACION 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.

(b) Las disposiciones de la Ley de Vehículos y Tránsito, Ley Número 141 de 20 de julio de 1960, 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 exigentes 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.

(1) Cada patrono deberá conocer y cumplir con todas las disposiciones de este Reglamento

que sean aplicables a la operación de ese acarreador.

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

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

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

(1) Omnibus 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. El requisito de mantener registros de accidentes establecido en la Sección 390.15 de este Reglamento sigue siendo aplicable a las entidades

identificadas en este párrafo cuando están dedicadas a la transportación de pasajeros por contrato.

(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.

Sección 390.5 - Definiciones.

(a) 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 ya sea 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, así como 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 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 de pasajeros no contemplado en la definición de pasajeros comercial.

(6) Acarreador privado de propiedad - Significa una persona que se dedica a la transportación de propiedad en vehículos de motor pero no mediante paga.

(7) 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 grua 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.

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

(iii) Un suceso en el curso de las operaciones de un acarreador de un vehículo de pasajeros o un vehículo de pasajeros de propósitos múltiples (por un acarreador) y que no transporta pasajeros por paga o materiales peligrosos del tipo y cantidad que requiere que el vehículo de motor sea marcado o rotulado de acuerdo con el Reglamento de Materiales Peligrosos, adoptado por la Comisión de Servicio Público.

(8) 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.

(9) Asistencia directa - Significa transportación y otros servicios de ayuda provistos por un acarreador o sus conductores incidentales al inmediato reestablecimiento 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 envios o despachos comerciales de rutina luego de que la amenaza a la vida y propiedad haya pasado.

(10) Camión (Truck) - Significa cualquier vehículo de motor autoimpulsado a excepción de un camión remolcador diseñado y/o utilizado para la transportación de carga.

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

(12) Clasificación de peso bruto combinado (Gross Combination Weight Rating) (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 - (Gross Vehicle Weight Rating) (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 creada por la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada.

(17) 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.

(18) Conductor - Cualquier persona que maneje un vehículo de motor.

(19) Conductor empleado regularmente - Significa un conductor, que en un período de 7 días consecutivos es empleado o utilizado como conductor solamente por un acarreador.

(20) Conductor intermitente, casual u ocasional - Significa un conductor que en cualquier período de 7 días es empleado o utilizado como conductor por más de un acarreador. La cualificación de ese conductor deberá ser determinada y registrada de acuerdo a las disposiciones de las secciones 391.63 ó 391.65 de este Reglamento que le sean aplicables.

(21) 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) 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.

(22) 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.

(23) 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) Exclusión.

(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 a traseros.

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

(24) 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 Titulo 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 Titulo 40 de Código de Reglamentos Federales.

(25) 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 esenciales (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:

(a) Una declaración de emergencia por el Presidente de los Estados Unidos, el Gobernador de Puerto Rico o sus representantes autorizados con facultad para declarar emergencias o por cualquier oficial del gobierno de Puerto Rico o del Gobierno Municipal con autoridad para declarar emergencias; o

(b) Un requerimiento por un oficial del Gobierno Central o del Gobierno Municipal para que una grúa mueva o remolque un vehículo accidentado o dañado.

(26) Empleado - Significa:

(a) El conductor de un vehículo de motor comercial, (incluyendo un contratista independiente mientras opera un vehículo de motor comercial);

(b) Un mecánico;

(c) Un manejador de carga; y

(d) 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, pero 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.

(27) 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 30 días contados a partir del día del accidente.

(28) 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 0.05 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.

(29) 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.

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

(31) Operador - Véase Conductor.

(32) Omnibus (Bus) - Significa cualquier vehículo de motor diseñado, construido y

utilizado para la transportación de pasajeros.

(33) Omnibus escolar - Significa un vehículo de motor de pasajeros el cual es diseñado o utilizado para cargar 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 pre-primaria, primaria o secundaria a dichas escuelas desde el hogar o al hogar desde dichas escuelas.

(34) Operaciones de carga y remolque - Significa cualquier operación en la cual un vehículo de motor constituye el bien transportado y uno o más de sus ejes están en la vía de rodaje durante el curso de la transportación.

(35) 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.

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

(37) 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, Gobierno 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.

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

(39) 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.

(40) 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 artefacto 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 (Pole Trailer) - 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 si solas como vigas entre las conexiones de apoyo.

(c) Semiremolque o semiarrastre ("Semitrailer") - 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.

(41) 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 estan envasadas), y cuando la cantidad del material es igual o excede las cantidades que se requiere sean reportadas ("R Q" 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.

(42) Transportación agrícola de la finca al mercado - Significa la operación de un vehículo de motor controlado y operado por un agricultor que:

(a) Es un acarreador privado de propiedad;

(b) Utiliza el vehículo de motor para transportar productos agrícolas de una finca propiedad del agricultor o para transportar equipo y maquinaria agrícola o a desde una finca propiedad del agricultor; y

(c) No utiliza el vehículo para transportar materiales peligrosos de un tipo y cantidad que requiera que el vehículo sea rotulado según requerido por el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.

(43) Transportación de pasajeros por contrato - Significa transportación en ómnibus para un grupo de personas que con un propósito común bajo un mismo contrato

a una tarifa fija para el vehículo, 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.

(44) 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.

(45) Vehículo de motor Comercial - Significa cualquier vehículo autoimpulsado 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 sobrepasa las 10,000 libras de peso; o

(2) El vehículo está diseñado para transportar más de 15 pasajeros incluyendo el conductor; o

(3) El vehículo 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.

(b) 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 (officer) - incluye cualquier persona autorizada por ley a poner en vigor las disposiciones de este Reglamento.

(5) Escrito - incluye imprenta y maquinilla.

SUPARTE B - REQUERIMIENTOS GENERALES E INFORMACION

Sección 390.9 -Leyes estatales y locales, efecto en.

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 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) El acarreador deberá mantener un registro de accidentes por un período de un año luego de ocurrir un accidente que contenga la siguiente información:

(1) Una lista de accidentes que contenga todos los accidentes ocurridos un año antes del accidente objeto de investigación -

(i) Fecha de accidente;

(ii) Pueblo 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 por entidades gubernamentales o aseguradoras.

Sección 390.17 - Reservada.

Sección 390.19 - 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 390.21 - 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 marcado establecidos por la Comisión.)

(b) Naturaleza del Marcado - El marcado o la rotulación deberá exponer la siguiente información:

(1) El nombre o nombre comercial del acarreador operando un vehículo de motor.

(2) La ciudad o pueblo en que el acarreador mantiene su oficina principal de negocios o en el que el vehículo es usualmente operado.

(3) El número de identificación del acarreador emitido por la Comisión de Servicio Público precedido con las letras CSP si fuere un acarreador público y/o el número del Departamento de Transportación Federal (USDOT por sus siglas en inglés).

(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) y (3) 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.

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

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

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

(3) Ser facilmente legible durante horas diurnas a una distancia de 50 pies mientras el vehículo está estacionado; y

(4) Ser mantenido de manera que retenga la elegibilidad 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 artefacto removible, si ese artefacto 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 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) La ciudad o pueblo (nombre abreviado) en el que el arrendador mantiene su oficina principal de negocios o en que el vehículo usualmente es operado es expuesto de acuerdo con los párrafos (c) y (d) de esta sección,

(iii) 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

(iv) 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. 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 ORACION: "ESTE ARRENDADOR COOPERA CON TODOS LOS OFICIALES FEDERALES, ESTATALES Y LOCALES A TRAVES DE TODA LA NACION PARA PROVEER LA IDENTIDAD DE LOS CLIENTES QUIENES OPERAN EL VEHICULO DE ALQUILER"; y

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

Sección 390.23- Relevo de cumplir con las disposiciones reglamentarias.

(a) Las disposiciones de este Reglamento no aplicarán a cualquier acarreador 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, el Gobernador de Puerto Rico o sus representantes autorizados con autoridad para declarar emergencias.

(B) Cualquier Oficial del Gobierno Central o del Gobierno Municipal autorizado haya declarado que existe una emergencia que justifica una exención del cumplimiento de este Reglamento.

(ii) Excepto como se dispone en la sección 390.25, esta exención no excederá la duración de la asistencia directa brindada por el acarreador o conductor en la ayuda de emergencia o 30 días contados a partir de la declaración inicial de la emergencia o la exención de las disposiciones reglamentarias.

(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 de Puerto Rico o sus representantes autorizados con autoridad para declarar emergencias; o

(B) Cualquier Oficial del Gobierno Central o del Gobierno Municipal autorizado haya declarado una emergencia que justifique una exención de las disposiciones de este Reglamento.

(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 (Tow Trucks) 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 Central o del Gobierno 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 24 horas o a partir de la declaración inicial de la emergencia, 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 ocho (8) 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 usado 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

(2) El conductor tenga al menos 24 horas consecutivas de descanso, cuando:

(A) 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

(B) 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 no 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.

Cualquier Oficial del Gobierno Central o del Gobierno Municipal autorizado puede extender el período de exención de 30 días establecido en la sección 390.23 (a) (1), pero no puede extender el período de cinco (5) días o el período de 24 horas establecidos en la sección 390.23 (a) (3). Cualquier acarreador o conductor interesado en extender el período exención de 30 días deberá obtener la aprobación del Oficial del Gobierno Central o del Gobierno Municipal que declaró la emergencia antes de la expiración de dicho período de 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 390.29- Reservada.

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 disponible medios adecuados o facilidades para localizar, identificar, leer y reproducir dichas copias fotográficas.

(2) Cualquier característica significativa, razgo 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 incluído 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 computadorizada 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 omnibuses 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 sujeto a las sanciones civiles, criminales y administrativas que sean aplicables. (Véase Sección 1.07 de este Reglamento.)

SUBPARTE C- TRANSPORTACION INTERMODAL

390.50 Aplicabilidad.

Las disposiciones de esta subparte aplican a toda persona que sea guardián de un furgón cargado que se transporte por un acarreador en una vía pública en Puerto Rico y a los acarreadores utilizados para transportar tales furgones. Esta subparte también aplica a cualquier persona que coaccione o atente coaccionar a un acarreador a transportar un furgón cargado en violación a lo dispuesto en esta subparte.

390.52 Definiciones.

En esta subparte:

Ley Estatal Aplicable- Significa las leyes sobre el peso del vehículo, incluyendo disposiciones reglamentarias, sobre permisos para operar con peso mayor al autorizado por el Gobierno o sus instrumentalidades con jurisdicción sobre el asunto.

Acarreador significa-

(1) Un acarreador mediante vehículos de motor, acarreador por agua y acarreador por tren, y

(2) Un acarreador común (ocean common carrier) que provee transportación de propiedad en el comercio.

Coacción o atentado de coacción- Significa una amenaza de infligir daño físico o paralizar los negocios de una persona que esté participando en transportación intermodal con el propósito de inducir a esa persona a transportar un contenedor o furgón cargado en violación de las disposiciiones de la Sección 390.56 ó 390.60.

Furgón- Significa un objeto para transportar equipo:

(1) De carácter permanente y suficientemente fuerte para ser usado repetidamente;

(2) Especialmente designado para facilitar el acarreo de bienes por uno o más modos de transporte, sin recarga intermedia;

(3) Equipado con mecanismos que permitan su manejo rápido, que particularice su transferencia de un modo de transporte a otro;

(4) Diseñado de tal manera para que sea fácil de llenar y de vaciar; y

(5) Tenga un volumen interno de un metro cúbico (35.3 pies cúbicos) o más.

Acarreador inicial- Significa el primer acarreador que en transportación intermodal transporte un furgón cargado.

Transportación intermodal- Significa el acarreo sucesivo de un furgón cargado desde el punto de origen hasta su destino por más de un tipo de acarreador en el comercio interestatal o extranjero. Dicho termino deberá incluir el acarreo por más de un modo de transportación interestatal o extranjero, ambos por un solo documento de carga (conduce) o bajo documentos de carga (conduces) separados.

Furgón cargado- Significa un furgón en transportación intermodal con una carga con un peso bruto (incluyendo material de empaque y paletas) de más de 10,000 libras o 4,536 kilogramos.

Descripción razonable- Significa una declaración representativa que caracteriza la carga transportada, tales como, pero no limitadas, al término "clase de fletes"

y otras descripciones genéricas similares. Una descripción razonable deberá identificar un furgón cuyo contenido sea propenso a moverse durante la transportación intermodal causando una distribución desigual o concentrada del peso el cual puede resultar en una violación del peso por eje durante su transportación por las vías públicas. Para el propósito de descripción razonable, propenso a moverse significa el contenido de un furgón que por las características de su transportación tiene una alta probabilidad de moverse dentro del furgón. Los requisitos del documento de carga de materiales peligrosos (Reglamento de Materiales Peligrosos, Parte 172, Subparte C) no son afectados por esta definición y los documentos de carga deberán ser preparados según requerido.

Guardián de un furgón cargado- Significa el presentar un furgón cargado al acarreador inicial para transportación intermodal. Una persona que carga un furgón, incluyendo la persona que consolida los embarques múltiples, deberá ser considerado como el guardián de un furgón cargado a menos que otra parte apropiada asuma la responsabilidad.

Remolque (trailer)- Significa una unidad de remolque sin energía propia para llevar carga, la cual está diseñada para usarse en combinación con un camión remolcador.

390.54 Notificación y Certificación.

(a) Si el acarreador inicial es un acarreador mediante vehículo de motor, antes de que cualquier persona sea guardián de un furgón que tenga un peso bruto de la carga (incluyendo materiales de empaques y paletas) de más de 10,000 libras o 4,536 kilogramos, y sujeto a este Reglamento, deberá notificar al acarreador inicial el peso bruto estimado de la carga e incluir una descripción

razonable del contenido del furgón. La notificación puede ser comunicada mediante transmisión electrónica o telefónica.

(b) En o antes de que cualquier persona sea guardián de un furgón cargado sujeto a este Reglamento, deberá proveer una certificación al acarreador inicial.

(1) Si el acarreador inicial es un acarreador mediante vehículo de motor, la certificación deberá proveerse en una forma tangible.

(2) La certificación puede ser transmitida electrónicamente, siempre que la certificación pueda ser reproducida en una forma tangible.

(3) Un acarreador, agente del acarreador, corredor, corredor de aduanas, agente expedidor de fletes, encargado de almacén, u operador de un terminal no podrá ser considerado como un guardian de un furgón cargado a menos que dicha persona cargue el furgón o emita la certificación a base de la información disponible de la persona que cargue el furgón.

(c) La certificación deberá incluir:

(1) El título "Intermodal Certification";

(2) El número de identificación del furgón;

(3) El peso bruto de la carga, incluyendo la unidad de medida, del furgón, incluyendo el material de empaque y paletas;

(4) Una descripción razonable del contenido;

(5) El nombre y la compañía de la persona que es guardián del furgón; y

(6) La fecha.

(d) Firma. La certificación requerida por el párrafo (c) de esta sección:

(1) Tendrá que ser firmada por la persona o representante que sea guardián del furgón cargado; y

(2) Puede ser firmada en forma legible manualmente, mediante maquinilla, u otros medios mecánicos.

(e) Los elementos requeridos de una certificación deberán ser legibles y en el idioma inglés.

(f) Ninguna persona puede proveer información falsa o información errónea en una certificación.

(g) La siguiente forma puede ser utilizada para cumplir con esta sección:

INTERMODAL CERTIFICATION

Identification number:_____

Gross cargo weight:_____

Reasonable description:_____

_____

(Name and company of the person tendering
the loaded container or trailer)

(Signature of person tendering the
loaded container or trailer)

(Date)

390.56 Deberes del acarreador.

(a) Ningún acarreador puede proveer transportación de un furgón o remolque cargado sujeto a este Reglamento previo a haber recibido la certificación requerida por la Sección 390.54 en una forma tangible.

(b) La certificación en forma tangible deberá acompañar al furgón cargado durante la transportación por un acarreador.

390.58 Envio y retención de la certificación.

(a) Un acarreador, agente de un acarreador, corredor, corredor de aduanas, agente expedidor de fletes, u operador de un terminal que reciba la certificación requerida por la Sección 390.54 en el curso de una transportación intermodal deberá enviar la certificación al acarreador subsiguiente que transporte el furgón cargado.

(1) Si es recibida en una forma tangible, la certificación puede ser convertida en un formato electrónico.

(2) Si es recibida en un documento separado, la certificación puede ser incorporada en

un documento de carga que corresponda al furgón cargado.

(3) La persona que convierta una certificación en un formato electrónico y/o incorpore la certificación al documento de carga o embarque que corresponda al furgón cargado deberá establecer por escrito que la conversión y/o incorporación fue llevada a cabo correctamente. Dicha declaración deberá ser en la siguiente forma: "Electronic Format and/or Incorporation by John Doe, X Company, Month/Day/Year." Dicha declaración deberá aparecer inmediatamente después de la certificación de la persona que sea guardián del furgón cargado.

(b) La certificación puede ser enviada por transmisión electrónica siempre que todo acarreador mediante vehículo de motor subsiguiente reciba la certificación en una forma tangible.

(c) El envío de cualquier certificación requerida o declaración autorizada por esta sección no constituye una verificación o afirmación de la corrección o integridad de la certificación o declaración.

(d) Cualquier persona quien sea guardián de un furgón cargado que sea transportado por un acarreador mediante vehículo de motor, y cada acarreador que transporte un furgón cargado deberá mantener una copia de la certificación por un período de un año desde la fecha en que es guardián. Certificaciones pueden ser mantenidas

electrónicamente si la certificación puede ser reproducida en forma tangible.

390.60 Coacción.

(a) Ninguna persona puede coaccionar o atentar coaccionar una persona para que transporte un furgón cargado sujeto a este Reglamento sin la certificación requerida por la Sección 390.54.

(b) Ninguna persona, que conozca que el peso de una combinación de camión-remolcador, que incluya un furgón cargado, está en exceso del peso que se permite por la legislación o reglamentación local aplicable, puede coaccionar o atentar coaccionar a un acarreador o conductor a violar dicha ley o reglamento:

(1) Para transportar el furgón; o

(2) Para operar una combinación de camión-remolcador.

(c) Excepción. Esta sección no aplica a un acarreador que transfiera un furgón a otro acarreador en el curso de una transportación intermodal. Esta excepción no aplica si el acarreador que hace la transferencia es también la persona guardián del furgón.

PARTE 391 - CUALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES

SUBPARTE A - EN GENERAL

Sección 391.1 - Alcance de las disposiciones de esta parte, cualificaciones 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 cualificaciones 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 (10,000) libras. (Para exenciones limitadas para conductores de vehículos de finca o vehículos articulados más pesados véase la Sec. 391.67)

(d) Reservada.

SUBPARTE B - CUALIFICACION Y DESCUALIFICACION DE CONDUCTORES

Sección 391.11 - Cualificación de Conductores.

(a) Ninguna persona manejará un vehículo de motor a menos que esté debidamente cualificada 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 cualificada para ello.

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

(1) Tiene, por lo menos, 21 años de edad para manejar vehículos de motor que transporten materiales peligrosos y por lo menos 18 años de edad para cualquier otro tipo de transportación;

(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, 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) Puede, por razón de experiencia y/o entrenamiento determinar si la carga que transporta (incluyendo el equipaje en vehículos de pasajeros) ha sido debidamente ubicada, distribuída y asegurada;

(5) Está familiarizada con los métodos y procedimientos de asegurar la carga en el vehículo que maneja;

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

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

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

(9) No ha sido descualificada para manejar bajo las disposiciones de la Sec. 391.15;

(10) Ha completado exitosamente una prueba de manejo y se le ha expedido un certificado de prueba de manejo de acuerdo con la Sec. 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 Sec. 391.33; y

(11) Ha completado y provisto al acarreador que lo emplea con una solicitud de empleo de acuerdo a la Sec. 391.21.

Sección 391.15 - Descualificación de Conductores.

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

(b) Descualificación por pérdida de privilegios para manejar. Un conductor queda descualificado 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.

(c) Descualificación por conducta criminal.

(1) Regla General. Un conductor que haya sido convicto de, o le es confiscada la fianza o colateral por una acusación de, una ofensa descualificadora especifidada en el inciso (c) (2) de esta sección será descualificado 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 descualificadoras - Las siguientes son ofensas descualificadoras:

(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 0.05 por ciento o mayor; o

(B) Operar o conducir un vehículo de motor bajo la influencia de alcohol según prescrito por ley, o

(C) La negativa a someterse a las pruebas requeridas por las autoridades pertinentes para velar por el cumplimiento de lo dispuesto en la Sec. 391.15 (c) (2) (i) (A) o B, o Sec. 392.5 (a) (2) de este Reglamento.

(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 este involucrado el uso de un vehículo de motor.

(3) Duración de la descualificación por conducta criminal.

(i) Primeros ofensores. Un conductor queda descualificado 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 descualificaría bajo las disposiciones de esta sección. Exención. El período de descualificación será de seis (6) meses si la convicción o pérdida por incumplimiento de la fianza o colateral sólamente atañe a la transportación o posesión de sustancias mencionadas en el párrafo (c) (2) (iii) de esta sección.

(ii) Ofensores subsecuentes. Un conductor queda descualificado 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 procedentes

a dicha fecha fue convicto de, o perdió por incumplimiento la fianza o colateral por acusación de una ofensa que lo descualificaría bajo las disposiciones de esta sección.

(d) Descualificación por violación a ordenes decretando Fuera de Servicio.

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

(2) Duración de la descualificación por violación a ordenes decretando Fuera de Servicio.

(i) Primera violación- Un conductor queda descualificado 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 descualificado 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 subsiguientes violaciones- Un conductor queda descualificado por no menos de tres años ni más de cinco años si, durante cualquier periodo de 10 años es convicto de tres 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 descualificado por un periodo no menor de 180 días ni más de dos años si el conductor es convicto de una primera violación de una orden decretando Fuera de Servicio mientras transporta Materiales Peligrosos que requieren 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 15 pasajeros, incluyendo al conductor. Un conductor queda descualificado por un periodo no menor de tres años ni más de cinco años sí, durante un periodo de 10 años, el conductor es convicto de cualesquiera violaciones subsiguientes a ordenes decretando Fuera de Servicio en incidentes separados, mientras transporte materiales peligrosos que requieren 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 15 pasajeros, incluyendo al conductor.

SUBPARTE C - ANTECEDENTES Y CARACTER

Sección 391.21 - Solicitud de Empleo.

(a) Excepto según provisto en la Subparte G de esta parte, ninguna persona manejará un vehículo de motor 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 precedentes 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 precedentes a la fecha en que la solicitud fue 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 precedentes 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) Una lista con los nombres y direcciones de los patronos durante los tres (3) años precedentes a la fecha de la

solicitud, con la fecha en que fue empleado y la razón de la terminación de dichos empleos; y

(11) Reservada.

(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 la Sec. 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) Una investigación en el registro de conducir del conductor durante los tres (3) años precedentes en la agencia apropiada de cada estado en la cual el conductor tenía una licencia para operar vehículos de motor durante dichos (3) años; y

(2) Una investigación del registro de empleo del conductor durante los tres (3) años precedentes.

(b) La investigación requerida por el inciso (a) (1) de esta sección a las agencias estatales debe ser hecha dentro de 30 días siguientes a la fecha que el empleo del conductor comienza y será hecha en la forma y manera que dichas agencias prescriben. Una copia de la respuesta de cada agencia estatal, demostrando el registro de manejo

del conductor o certificando que ningún registro de manejo existe para dicho conductor, deberá ser mantenido en el archivo del acarreador como parte del expediente de cualificaciones del conductor.

(c) La investigación requerida en el inciso (a) (2) de esta sección deberá ser hecha dentro de los 30 días de la fecha en que el empleo del conductor comienza. La investigación puede consistir de entrevistas personales o por la via 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. 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 ser mantenido en los archivos del acarreador como parte del expediente de las cualificaciones del conductor.

Sección 391.25 - Revisión anual del registro de manejo.

Excepto según provisto en la Subparte G de esta parte, todo acarreador deberá, por lo menos una vez cada 12 meses revisar el registro de manejo de cada conductor que emplea para determinar si dicho conductor

reúne los requisitos mínimos para un manejo seguro o si está descualificado para manejar un vehículo de motor de acuerdo con la Sec. 391.15. 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. 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 darle gran peso a violaciones tales como exceso de velocidad, manejar imprudentemente y manejar bajo los efectos del alcohol o drogas, que indican que el conductor ha exhibido un menosprecio por la seguridad del público. 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 cualificaciones 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, o perdió por incumplimiento la fianza o colateral por razón de cualquier violación la cual deba ser anotada, deberá así certificarlo.

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

CERTIFICACION DEL CONDUCTOR DE UN VEHICULO DE MOTOR

Certifico que lo 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 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 cualificaciones del conductor.

SUBPARTE D - EXAMENES Y PRUEBAS

Sección 391.31 - Prueba de Manejo.

(a) Excepto según lo provisto en las Secciones 391.33, 391.61 y 391.67, 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;

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

(6) Viraje del vehículo;

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

(8) Marcha en retroceso y estacionamiento del vehículo.

(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. Licencia:_____

Estado:_____

Tipo de Remolcador:_____

Tipo de Remolque:_____

Si la unidad es para transportar pasajeros, tipo de ómnibus:_____

Hago constar 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 cualificaciones 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 "Commercial 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 cualificaciones 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.

Sección 391.35 - Reservada.

Sección 391.37 - Reservada.

SUBPARTE E- CUALIFICACIONES FISICAS DE CONDUCTORES Y EXAMENES

Sección 391.41 - Cualificaciones físicas para conductores.

(a) Ninguna persona manejará un vehículo de motor 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 exámen médico

estableciendo que está físicamente cualificado para manejar un vehículo de motor.

(b) Una persona está físicamente cualificada para manejar un vehículo de motor 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 con seguridad;

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

(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 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 oido 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 oido 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) 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, excepto que el conductor podrá usar tal sustancia o droga si es prescrita por un médico licenciado que esté familiarizado con el historial médico del conductor, sus deberes asignádoles y haya advertido al operador 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.

(c) Reservada.

Sección 391.43 - Examen médico; certificado de examen físico.

(a)(1) 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.

(a)(2) Reservada.

(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) Reservada.

(d) Reservada.

(e) 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 EXAMENES FISICOS

El médico examinador debe revisar estas instrucciones antes de llevar a cabo el exámen físico. Conteste cada pregunta con un si o un no donde sea

apropiado.

El médico examinador 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 examinador 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. El exámen 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 o una adicional y más rigurosa examinación. Defectos pueden ser registrados, sin los cuales, por razón de su carácter o grado, indican que la certificación de aptitud física debe ser denegada. 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 tiroide y otras enfermedades. El Reglamento de Seguridad en el Transporte, dispone que ningún conductor deberá usar drogas narcóticas u otras que formen hábito.

Cabeza-ojos. Cuando se utilice una gráfica que no sea la "Snellen", los resultados de dicho exámen 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, "Cualificado sólo cuando utilice lentes correctivos". Al registrar la distancia de visión utilice 20 pies como normal. Reporte toda visión como fracción con el 20 como numerador y el tipo más pequeño de letra a 20 pies 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 cualificados 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 están bien adaptado a su uso. El uso de

lentes de contacto debe ser anotado en el registro.

Oidos. Anote evidencia de mastoide o enfermedad del oido 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. Si un audiómetro es utilizado para examinar la audición, registre la pérdida de decibeles a 500 Hz, 1,000 Hz y 2,000 Hz.

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.

Torax-corazón. Examinación estetoscópica es requerida. Anote murmullos y arritmia, y cualquier historial presente o pasado 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. Registre, ya sea con resorte o columna de mercurio tipo esfigmomanómetro. Si la presión de la sangre está consistentemente sobre 160/90 m m.HG., exámenes adicionales pueden ser necesarios para determinar si el conductor está cualificado para

operar un vehículo de motor.

Pulmones. Si cualquier enfermedad del pulmón es detectada, declare si activa o controlada; si controlada, indique su opinión en cuanto al tiempo que no ha estado activa.

Sistema Gastrointestinal. Anote cualquier enfermedad del sistema gastrointestinal.

Abdomen. Anote heridas, cicatrices, o debilidad de los músculos de la pared abdominal suficiente para interferir con la función normal. Cualquier hernia debe ser anotada, si presente. Declare por cuanto tiempo y si adecuadamente controlada mediante braguero.

Masas anormales. Si presenta, anote localización, si está blando, y si el solicitante sabe o no por cuanto tiempo han estado presente. Si el diagnóstico sugiere que la condición puede interferir con el control y operación segura de un vehículo de motor, más exámenes rigurosos deberán ser hechos antes que el solicitante pueda ser certificado.

Sensibilidad. Cuando se detecte, declare donde es más pronunciada, y la causa sospechada. Si el diagnóstico sugiere que la condición puede interferir con el control y operación segura de un vehículo de motor, más exámenes rigurosos deben ser hechos antes que el solicitante pueda ser certificado.

Genito-Urinario. Urinálisis es requerido. Infecciones agudas del tracto genito-urinario, según definido por leyes de salud pública locales y estatales, indicaciones del urianálisis de diabetes incontrolable, sintomático albumen-urea en la orina y otros hallazgos indicativos de condiciones de salud que puedan interferir con el control y operación segura de un vehículo de motor, descualifica al solicitante de operar un vehículo de motor.

Neurológico. Si un "Romberg" positivo es reportado, indique los grados de impedimento. Reflejos pupilares deben ser reportados para ambos, luz y acomodo. Rodillas sin reflejos deben ser reportadas ausente sólo cuando no sea obtenible mediante refuerzos y según incremente cuando el pié esté levantado del piso seguido por un ligero golpe en la "patella". Anormalidades posicionales y sensoriales vibratorias deben ser anotadas.

Extremidades. Examine cuidadosamente las extremidades superiores e inferiores. Registre la pérdida de impedimento de una pierna, pié, dedo, 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 interferir con la habilidad del conductor para operar un vehículo de motor con seguridad.

Espina. Anote deformidades, limitaciones de movimiento, o cualquier otro historial de dolores, heridas, o enfermedad, pasada o presente en la región espinal lumbar o cervical. Si los hallazgos así lo dictan, exámenes radiológicos u otros deben ser utilizados para diagnosticar defectos congénitos o adquiridos.

Estudios recto-genitales. Enfermedades o condiciones que causen incomodidad deben ser evaluados detenidamente para determinar la extensión hasta la cual la condición pueda ser limitante mientras levante, hale, o durante períodos de manejo prolongado que pueda ser necesario como parte de los deberes del conductor.

Laboratorio y otros hallazgos especiales. Urinálisis es requerido, como también cualquier otro examen según el historial médico o hallazgos del examen físico pueden indicar que son necesarios. Un examen serológico es requerido si el solicitante tiene un historial de infección - o hallazgos físicos indican la posibilidad de sífilis latente. Otros estudios considerados convenientes pueden ser ordenados por el médico examinador.

Diabetes. Si la insulina es necesaria para controlar una condición diabética, el conductor no está

cualificado para conducir un vehículo de motor. 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 descualificante. Sin embargo, el conductor debe permanecer bajo supervisión médica adecuada.

Pruebas de Sustancias Controladas. Si un examen de sustancias controladas se lleva a cabo como parte del examen médico, el médico examinador deberá marcar el encasillado titulado "Examen de Sustancias Controladas realizado" en el formulario de examen médico. Si dicho examen no se lleva a cabo deberá marcar el encasillado "Examen de Sustancias Controladas no fue llevado a cabo". Si un exámen de sustancias controladas se lleva a cabo, el médico examinador deberá asegurarse que los resultados del examen fueron negativos previo a certificar que el conductor está de otra manera medicamente cualificado. El médico debe fechar y firmar el informe sobre sus hallazgos al completar el exámen.

EXAMEN PARA DETERMINAR CONDICIONES FISICAS DEL CONDUCTOR

Nombre del Conductor _____

Certificación Nueva _____

Recertificación _____

Dirección _____

_____

Núm. Seg. Social_____

Fecha de Nacimiento_____Edad_____

SI	NO	
( )	( )	Lesiones cabeza o espalda
( )	( )	Accesos (de tos, epilepsia), ataques, convulciones o mareos.
( )	( )	Hospitalización prolongada por enfermedades o lesiones
( )	( )	Enfermedad cardiovascular
( )	( )	Tuberculosis
( )	( )	Sífilis
( )	( )	Gonorrea
( )	( )	Diabetes
( )	( )	Ulcera gastrointestinal
( )	( )	Irritabilidad estomacal
( )	( )	Fiebre reumática
( )	( )	Asma
( )	( )	Trastornos renales
( )	( )	Enfermedad muscular
( )	( )	Padecimientos o lesiones por otras enfermedades
( )	( )	Defectos permanentes por enfermedades, afecciones o lesiones
( )	( )	Trastornos psiquiátricos
( )	( )	Cualquier otro desorden nervioso.

Si la contestación a cualesquiera de lo anteriormente es si, favor de explicar:_____

_____

_____

EXAMEN FISICO

Aspecto general y desarrollo:

Buena____Regular____ Pobre_____

Visión: A distancia: Ojo derecho 20/_____Ojo izquierdo 20/_____

( ) Sin lentes correctores.

( ) Con lentes correctores si los usa.

Evidencia de enfermedad o lesión:

Ojo izquierdo_____ Ojo derecho _____

Prueba de color:_____

Campo de visión horizontal:_____

Ojo izquierdo Ojo derecho

Ojo izquierdo_____ Ojo derecho_____

Oido: Derecho _____Izquierdo _____

Enfermedad o lesión _____

Prueba audiométrica: (Si usa audiómetro)

pérdida de decibel a 500HZ_____

a 1,000HZ_____ a 2,000 HZ_____

Garganta:_____

Tórax:

Corazón _____

En caso de enfermedad presente ¿está completamente compensada?_____

Presión sanguínea: Sistólica _____Diastólica_____

Pulso: Antes de cualquier ejercicio_____

Inmediatamente después del ejercicio_____

Pulmones:_____

Abdomen:

Cicatrices_____Masas anormales _____

Sensibilidad_____

Hernia: Si___No___Si la hay ¿donde?_____

_____

Si usa braguero _____

Gastrointestinal: Ulceraciones u otras enfermedades:

Si _____ No_____

Cicatrices Genito-urinarias:_____

Reflejos: Roomberg_____Descarga uretral _____

Pupilares _____

Luz der. _____Izq. _____

Acomodación derecha: _____

Izquierda: _____

Reflujo rotuliano:

Derecho Normal _____

en aumento _____ inexistente_____

Izq. normal_____en aumento_____

inexistente _____

Observaciones: _____

_____

_____

Extremidades: Superiores _____Inferiores _____

Columna Vertebral _____

Laboratorio y otros hallazgos especiales:

Orina Gr._____ Alb._____Azúcar_____

Otros exámenes: Otros datos de laboratorio (serología, etc.)_____

Datos Radiológicos _____

Electrocardiogramas _____

( ) Examen de Sustancias Controladas:

( ) Examen de sustancias controladas realizado.

No se realizó examen de sustancias controladas

_____

Comentarios Generales: _____

_____

(Fecha del Examen) (Dirección del Médico)

(Nombre del Médico) (Firma del Médico)
(Letra de molde)

(Título) (Lic. Núm.) (Estado)

Nota: Esta sección debe ser completada sólo cuando una prueba visual ha sido realizada por un Oftalmólogo u Optómetra.

(Fecha del Examen)

(Dirección del Oftalmólogo u Optómetra)

(Nombre del Oftalmólogo u Optómetra)
(Letra de molde)

(Firma del Oftalmólogo u Optómetra)

(f) Si el médico examinador encuentra que la persona examinada está físicamente cualificada 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 (g) de esta sección y proveer una copia a la persona examinada y otra al acarreador que lo emplea.

(g) El certificado médico será llenado en tinta de acuerdo con la siguiente forma:

CERTIFICADO DE EXAMEN MEDICO

Certifico que he examinado a_____

(Nombre del conductor)

(Letra de molde)

de acuerdo a lo estipulado por el Reglamento de Seguridad en el Transporte (Secs. 391.41 - 391.49) y conociendo sus obligaciones y deberes lo encuentro cualificado a tenor con lo dispuesto en el mismo.

( ) Cualificado sólo cuando usa lentes correctores.

( ) Cualificado sólo cuando usa aparato auditivo.

( ) Médicamente descualificado a menos que posea una dispensa_____.

Un formulario de examen debidamente llenado para esta persona esta en los archivos de mi oficina localizada en :

_____

_____

_____

(Núm. Teléfono)

_____

(Lic. Núm.)

_____

(Estado)

_____

(Fecha de Expiración)

_____

(Nombre y Título del Médico Letra de molde)

_____

(Firma del Médico)

_____

(Firma del Conductor)

_____

(Dirección del Conductor)

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 cualificadas para manejar un vehículo de motor.

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

(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 cualificaciones 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 sólamente 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 cualificaciones del conductor.

(3) El solicitante deberá someter una copia de la opinión o informe incluyendo los resultados de todos los examenes 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 rehuse acordar un especialista, el conductor deberá someter una opinión y los resultados de los examenes 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 cualificaciones 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 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 descualificado hasta el momento en

que se tome una determinación o que de otra manera sea ordenado.

Sección 391.49 - Dispensa de ciertos defectos físicos.

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

(b) Una carta de solicitud de dispensa puede ser sometida conjuntamente por la persona que busca la dispensa de la descualificación física (solicitud del conductor) y por el acarreador que emplearía al conductor solicitante si la solicitud es otorgada. La solicitud debe ser dirigida a la Comisión, persona u oficina en quien la misma delegue. 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) (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 cualificado:

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

(ii) En el caso de una solicitud unilateral, el conductor solicitante deberá certificar que está de otra manera cualificado 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 (e);

(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 fisiátra 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 descualificado 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 descualificado 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 30 días ante la Comisión de Servicio Público 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 independiemente 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 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 de Servicio Público si la dispensa fue expedida unilateralmente. Si la dispensa tiene un co-solicitante, entonces la solicitud de

renovacion 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.

(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) 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 cualificaciones 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.

(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.

(1) 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 - Expediente de cualificaciones del conductor.

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

(b) El expediente de cualificaciones para un conductor que haya estado regularmente empleado como conductor de un acarreador por un período continuo el cual empezó antes del lero. de enero de 1971, incluirá:

(1) El Certificado del médico examinador de su cualificación física para

conducir un vehículo de motor o una copia fotográfica legible del certificado;

(2) La Resolución de la Comisión o de la persona u oficina en quien delegue otorgando la dispensa de una descualificación física, si una dispensa fue expedida de acuerdo a la Sección 391.49;

(3) La nota relacionada con la revisión anual del registro de manejo de cada conductor según se dispone en la Sección 391.25;

(4) La lista o certificación en relación a las violaciones de leyes de tránsito, según se dispone en la Sección 391.27; y

(5) Cualquier otra materia en relación a las cualificaciones o habilidad del conductor para operar con seguridad un vehículo de motor.

(c) El expediente de cualificación para un conductor regularmente empleado que no haya estado regularmente empleado por el acarreador por un período continuo el cual empezó antes del 1ro. de enero de 1971, incluirá:

(1) Los documentos especificados en el inciso (b) de esta sección;

(2) La solicitud de empleo del conductor completada de acuerdo con la Sección 391.21;

(3) Las respuestas de las agencias estatales y de los patronos anteriores a las investigaciones del acarreador concernientes al registro de empleo y de manejo del conductor de acuerdo a la Sección 391.23; y

(4) El certificado de prueba de manejo del conductor expedido al conductor de acuerdo a la Sección 391.31 (e), o una copia de la licencia o certificado el cual el acarreador aceptó como equivalente a la prueba de manejo del conductor de acuerdo a la Sección 391.33.

(d) El expediente de cualificación para un conductor intermitente, casual u ocasional empleado bajo las disposiciones de la Sección 391.63 incluirá:

(1) El certificado del médico examinador de su cualificación física para conducir un vehículo de motor o una copia fotográfica legible del certificado;

(2) El certificado de la prueba de manejo del conductor expedido al conductor de acuerdo a la Sección 391.31 (e), o una copia de la licencia o certificado el cual el

acarreador aceptó como equivalente a la prueba de manejo del conductor de acuerdo con la Sección 391.31; y

(3) El nombre del conductor, su número de seguro social, y el número de identificación, tipo y Estado que expide su licencia de operador de vehículos de motor.

(e) La utilización por un acarreador del expediente de cualificaciones del conductor para un conductor que está regularmente empleado por otro acarreador, y quien es empleado por el acarreador que lo utiliza de acuerdo con la Sección 391.65 de esta parte, deberá incluir la copia de un certificado, según prescrito por la Sección 391.65 (a) (2) de esta parte, por el acarreador que regularmente lo emplea de que el conductor está debidamente cualificado para manejar un vehículo de motor.

(f) Excepto según provisto en los incisos (g) y (h) de esta sección todo expediente de cualificaciones del conductor deberá ser mantenido en el lugar principal de negocios del acarreador para el período en que el conductor esté empleado por dicho acarreador y por los tres (3) años subsiguientes.

(g) Mediante solicitud escrita a, y con la aprobación de la Comisión, persona u

oficina en quien delegue el acarreador puede retener uno o más de sus expedientes de cualificaciones del conductor en un terminal u oficina regional.

(h) Los siguientes registros pueden ser removidos del expediente de cualificaciones del conductor después de tres (3) años de la fecha de ejecución:

(1) El certificado del médico examinador de su cualificación física para manejar un vehículo de motor o la copia fotográfica del certificado según requerido por la Sección 391.43 (d).

(2) La nota relativa a la revisión anual de su registro de manejo según requerido por la Sección 391.25.

(3) La lista o certificado relativo a las violaciones de ordenanzas y leyes de tránsito según requerido por la Sección 391.27.

(4) La Resolución expedida bajo la Sección 391.49 otorgando una dispensa de una descualificación física.

SUBPARTE G - EXENCIONES LIMITADAS

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 391.31 (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 continue siendo un conductor regularmente empleado de dicho acarreador. Dicho conductor está cualificado para manejar un vehículo de motor si cumple los requisitos de los incisos (1) al (9) de la Sección 391.11 (b) (relativa a las cualificaciones de los conductores).

Sección 391.62 - Removida y Reservada.

Sección 391.63 - Conductores intermitentes, casuales u ocasionales.

(a) Si un acarreador contrata a un persona, que no está regularmente empleado como conductor, según definido en la Sección 390.5 de este Reglamento para manejar un vehículo de motor para un solo viaje o en una base intermitente, casual u ocasional, 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; o

(4) El certificado o registro de violaciones según se dispone en la Sección 391.27.

(b) Antes que el acarreador permita a una persona descrita en el inciso (a) de esta sección manejo un vehículo de motor, 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. 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 - Reservada.

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 cualificaciones 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 cualificado para manejar un vehículo de motor 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 està debidamente cualificado 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 lro. 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 cualificado 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 retener una copia de dicho certificado en sus archivos por tres (3) años.

(c) Un acarreador, el cual certifique las cualificaciones de un conductor bajo esta sección deberá:

(1) Ser responsable por la veracidad del certificado; y

(2) Revocar el certificado sin expirar que tenga el conductor inmediatamente que advenga un conocimiento de que el mismo ya no está cualificado bajo las reglas en esta parte.

Sección 391.67 - Conductores de vehículos articulados de finca (combinación).

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) Incisos (1), (8), (10), (11) y (12) de la Sección 391.11(b) (relativas a las cualificaciones 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).

(d) Aquella parte de las Secciones 391.41 y 391.45 que requieran que el conductor sea médicamente examinado y que tenga un certificado médico en su persona antes del

1 de enero de 1973;

(e) Subparte F (relativa al mantenimiento de archivos y registros).

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

(a) Las siguientes reglas de esta parte no aplican a acarreadores privados de pasajeros (no comerciales) y a sus conductores:

(1) Sección 391.11 (b)(8), (b)(10) (b)(11) y (b)(12) (relativas a las cualificaciones del conductor en general).

(2) Subparte C (relativa a las investigaciones sobre antecedentes de carácter y registro de conductores).

(3) Subparte D (relativa a la prueba de manejo).

(4) Aquella parte de las Secciones 391.41 y 391.45 que requieran que el conductor sea medicamente examinado y que tenga un certificado médico en su persona.

(5) Subparte F (relativa al mantenimiento archivo y registro).

(6) Reservada.

(b) Los siguientes requisitos de esta parte no aplican al conductor de acarreadores privados

de pasajeros (comerciales): Subparte D (relativa a la prueba de manejo).

Sección 391.69 - Reservada.

Sección 391.71 - Reservada.

Sección 391.73 - 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 estado regularmente empleado (según definido en la Sección 390.5) por un acarreador de pasajeros privados (comercial) al 1 de julio de 1994, mientras dicho conductor continúe regularmente empleado por el acarreador. Dicho conductor está cualificado para manejar si el mismo satisface los requisitos de los párrafos (b)(1) al (b)(9) de la Sección 391.11 (relativa a las cualificaciones de los conductores).

PARTE 392 - MANEJO DE VEHICULOS 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 la jurisdicción en la cual esté siendo operado. Sin embargo, si una reglamentación de la Comisión de Servicio Público, impone un deber mayor de cuidado que dicha ley, ordenanza o reglamentación se deberá cumplir con la reglamentación de la Comisión de Servicio Público.

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 pildoras, 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 - Bebidas intoxicantes.

(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 intoxicante, independientemente de su contenido alcohólico, o estar bajo la influencia de una bebida intoxicante mientras esté en servicio o manejando un vehículo de motor; o

(3) Estar en servicio y manejar un vehículo de motor mientras posee una bebida intoxicante, independientemente de su contenido alcohólico. Sin embargo, esta sección no aplica a la posesión de una bebida intoxicante, la cual ha sido declarada y es parte del cargamento a transportarse.

(b) 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.

(c) 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 24 horas, disponiéndose que:

(1) El período de 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.

(d) 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 24 horas; e

(2) Informar la emisión de tal orden al funcionario gubernamental designado por el gobierno de Puerto Rico que expidió su licencia de conducir o lo autorizó

a operar vehículos de motor comerciales cubiertos por este Reglamento, dentro de 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 30 días de haber sido confirmada.

(e) 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 de Servicio Público, persona u oficina en quien la misma delegue, podrá recurrir al Tribunal de Circuito 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, entre puntos o terminales en tal período de tiempo que es necesario operar el vehículo de motor a velocidades mayores que aquellas prescritas por las jurisdicciones

en o a través las cuales el vehículo de motor será operado.

Sección 392.7 - Equipo, inspección y uso.

Ningún vehículo de motor 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 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 - Seguridad en cuanto a la carga.

(a) En general. Ninguna persona manejará un vehículo de motor, y ningún acarreador permitirá o requerirá a ninguna persona manejar un vehículo de motor a menos que:

(1) La carga del vehículo esté adecuadamente distribuida y asegurada según se especifica en las secciones 393.100-393.106 de este Reglamento.

(2) La compuerta trasera, puertas, encerados del vehículo de motor, su llanta de repuesto y otro equipo usado en su operación, y los medios de sujetar la carga estén asegurados; y

(3) La carga del vehículo o cualquier otro objeto no obstruye la visión del conductor hacia adelante o los lados, 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;

(2) Examinar la carga del vehículo y el equipo de asegurar la carga dentro de las 25 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; y

(3) Reexaminar la carga del vehículo 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 que sean necesarios para mantener una operación segura. Un reexamen periódico y cualquier arreglo necesario debe ser hecho:

(i) Cuando el conductor hace un cambio en su status de servicio; o

(ii) Una vez el vehículo haya sido manejado por tres (3) horas; o

(iii) Una vez el vehículo haya sido manejado por 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.

(c) Omnibuses. Ninguna persona manejará

un ómnibus y ningún acarreador requerirá o permitirá a persona alguna manejar un ómnibus a menos que:

(1) Todas las personas que viajen de pie lo hagan detrás de la línea u otros medios requeridos en la sección 393.90 de este Reglamento;

(2) Todos los asientos en el pasillo del ómnibus se conformen a los requisitos de la sección 393.91 de este Reglamento; y

(3) Todo equipaje en el ómnibus sea almacenado y asegurado de tal manera que asegure:

(i) Libertad de movimiento para el conductor y la adecuada operación del ómnibus.

(ii) Acceso libre a todas las salidas por cualquier ocupante del ómnibus; y

(iii) Protección adecuada a los ocupantes del ómnibus contra heridas que pudieren resultar por la caida o desplazamiento de artículos transportados en el ómnibus.

Sección 392.9a- Reservada.

Sección 392.9b - Aparatos auditivos a ser utilizados.

Un conductor cuyo sentido de audición reúne los requisitos mínimos de la Sección 391.41 (b) (11) de este Reglamento mediante el uso de un aparato auditivo deberá utilizar el mismo y tenerlo en operación en todo momento mientras esté manejando. El conductor también deberá tener en su posesión una fuente de energía adicional para dicho aparato auditivo.

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 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 debe ser descontinuada hasta que el vehículo pueda ser seguramente operado. Sin embargo, cuando el cumplimiento de estas reglas puedan aumentar el riesgo o peligro de los ocupantes, el vehículo de motor puede ser operado hasta el punto más cercano posible donde la seguridad de los ocupantes sea la adecuada.

Sección 392.15 - Uso de luces direccionales.

(a) Virajes. Para todo viraje de un vehículo de motor se debe poner las luces direccionales a una distancia no menos de 100 pies antes de, y durante el viraje mediante señal intermitente en la parte delantera y posterior del vehículo de motor en el lado hacia el que se hace el viraje.

(b) Entrada al tráfico vehícular. Las luces direccionales serán puestas, para indicar la dirección del movimiento del vehículo, con anterioridad a, y durante la entrada del vehículo al tráfico vehícular desde una posición estacionaria.

(c) Cambios de carril. Las luces direccionales serán puestas para indicar la dirección del movimiento del vehículo continuamente, por una distancia no menos de 100 pies antes de, y durante, el viraje del vehículo de un carril a otro.

(d) Vehículos estacionados o averiados. Las luces direccionales de virar no serán utilizadas en un solo lado de vehículos estacionados o averiados.

(e) Señales de cortesía o para ceder el paso. No se usarán las luces direccionales traseras como señales de cortesía o para ceder el paso.

Sección 392.16 - Uso de cinturones de seguridad.

Un vehículo de motor 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 - VEHICULOS DETENIDOS

Sección 392.20 - Vehículos sin atender; precauciones.

Ningún vehículo de motor será dejado sin atención hasta que el freno de estacionamiento o de mano haya sido puesto y se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir el movimiento de dicho vehículo.

Sección 392.21 - Reservada.

Sección 392.22- Señales de emergencia; vehículos detenidos.

(a) Luces intermitentes de advertencia de peligro. Cuando un vehículo de motor 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 como una advertencia de peligro al tráfico vehicular, y deberán estar encendidas hasta que el conductor coloque los artefactos de seguridad requeridos en el inciso (b) de esta sección. Los luces intermitentes serán usadas durante

el tiempo en que se remuevan los artefactos de seguridad antes del movimiento del vehículo. Los luces intermitentes pueden ser usadas cuando el vehículo esté detenido en además de, pero no en sustitución de los artefactos 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 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 10 pies de la parte delantera y/o posterior del vehículo;

(ii) Uno a una distancia aproximada de 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 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.

(iv) El mismo tipo de artefacto de advertencia requeridos (véase 393.95 (f) (1) y (2)) deberá colocarse en cada uno de los lugares especificados en el párrafo (b) (1) (i) al (iii) de esta sección. Si artefactos suplementarios son también utilizados (véase 393.95 (f) (3)) un artefacto del mismo tipo deberá colocarse en cada uno de dichos lugares.

(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 artefactos 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 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 artefactos se mantenga encendido en cada lugar indicado mientras el vehículo esté detenido o estacionado.

(iii) Reservada.

(iv) Cuestas, curvas y obstrucciones. Si un vehículo de motor se detiene dentro de 500 pies de una curva, cuesta o cualquier otra obstrucción a la vista, el conductor colocará el artefacto 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 100 a 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 artefactos de

seguridad o advertencia requeridos en el inciso (b) (1) de esta sección, uno a una distancia de 200 pies y otro a 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 artefacto de seguridad o advertencia al lado del vehículo dentro de 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.

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 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 ó División 2.1, independientemente de que esté lleno o vacío; o ningún vehículo de motor 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.

SUBPARTE D - USO DE FAROS ENCENDIDOS Y REFLECTORES

Sección 392.30 - Reservada.

Sección 392.31 - Reservada.

Sección 392.32 - Reservada.

Sección 392.33 - Faros o reflectores ocultos.

Ningún vehículo de motor será manejado cuando cualquiera de los faros, luces o reflectores estén ocultos por sucio, por la carga o cualquier otra condición.

SUBPARTE E - REVOCACION DE LICENCIAS;
DEBERES DEL CONDUCTOR

Sección 392.40 - Reservada.

Sección 392.41 - Reservada.

Sección 392.42 - Notificación de revocación de licencia.

Un conductor que reciba notificación que su licencia, permiso o privilegio para operar un vehículo de motor ha sido suspendido, revocado o retirado deberá notificar al acarreador que lo emplea no más tarde del día de trabajo siguiente al día que recibió la notificación.

SUBPARTE F - PRECAUCIONES PARA EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

Sección 392.50 - Ignición del combustible; prevención.

Ningún conductor o cualquier otro empleado de un acarreador deberá:

(a) Proveer de combustible a un vehículo mientras el motor esté encendido, excepto cuando sea necesario tener el motor encendido para abastecer el vehículo;

(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.

Ninguna reserva de combustible para la propulsión del vehículo o para la operación de sus accesorios será transportada en ningún vehículo de motor a menos que esté en un tanque o tanques de combustible apropiadamente instalados.

Sección 392.52 - Omnibus; abastecimiento.

Ningún ómnibus será provisto de combustible en un edificio cerrado cuando haya pasajeros abordo. El abastecimiento de combustible será reducido al mínimo de veces necesarias durante dicha transportación.

SUBPARTE G - PRACTICAS PROHIBIDAS

Sección 392.60 - Transportación de personas no autorizadas.

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:

(a) Empleados y demás personas asignadas al vehículo por el acarreador;

(b) Cualquier persona transportada en casos de accidentes o emergencias; y

(c) En casos de transportación de animales, la persona encargada de éstos.

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 - Reservada.

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.

Ninguna persona despachará, conducirá o permitirá pasajeros abordo de un vehículo de motor, cuando las siguientes condiciones sean conocidas, y hasta que dichas condiciones hayan sido remediadas o reparadas:

(a) Cuando un ocupante haya sido afectado por monóxido de carbono;

(b) Cuando se haya detectado monóxido de carbono dentro del vehículo; y

(c) Cuando es descubierta una condición mecánica que pudiera representar peligro a los ocupantes por razón de monóxido de carbono.

Sección 392.67 - Reservada.

Sección 392.68 - Fuerza Motriz desenganchada.

Ningún vehículo de motor será manejado con la fuerza motriz separada de las ruedas de tracción, excepto cuando dicho desenganche sea necesario para parar o cambiar velocidades.

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 OPERACION SEGURA

SUBPARTE A - EN GENERAL

Sección 393.1 - Alcance de las reglas de esta parte.

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 393.2 - 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) Adaptador del tanque de combustible (Fuel Tank Fitting) - Cualquier aparato o mecanismo removible fijado a la boca de llenado del tanque de combustible con la excepción de la boca (filler).

(2) Anillo (Grommet) - Un artefacto que sirve como soporte y protección a lo que pasa a través del mismo.

(3) Chasis de furgón (Container Chassis) - Un semiremolque de armazón 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.

(4) Chasis (Chassis) - Armazón que sostiene la carga de un camión o arrastre, excluyendo cualquier accesorio o pertenencia que pueda ser añadida para acomodar la carga.

(5) Ensamblaje de acoplamiento superior (Upper coupler assembly) - Una estructura consistente de un plato acoplador superior, un perno maestro y armazón de soporte que se acopla a una quinta rueda.

(6) Extremidades laterales (Side extremities) - El punto más extremo de los lados de un vehículo. Protuberancias no estructurales, tales como luces traseras, goznes y pestillos están excluidos de la determinación del punto más extremo.

(7) Extremidad trasera (Rear Extremity) - El extremo trasero de un vehículo cuando 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 siendo manejado. Protuberancias no estructurales tales como luces traseras, goznes y otras similares son suprimidas de la determinación de la extremidad trasera.

(8) Faro de despejo (Clearance lamp) - Faro usado en la parte delantera y en la parte trasera de un vehículo de motor para indicar su ancho y altura.

(9) Faros de identificación (Identification lamps) - Faros usados para identificar cierto tipo de vehículos de motor de uso comercial.

(10) Faro lateral marcador (Side marker lamp)- Faro en cada lado del remolque o arrastre para indicar su largo.

(11) Faro lateral marcador (Intermedio) (Side marker lamp (Intermediate) - Faro en el lado de un remolque o arrastre para indicar aproximadamente la mitad del mismo cuando exceda treinta (30) pies de largo.

(12) Faros principales delanteros (Head lamps) - Faros para proveer iluminación general hacia el frente de un vehículo de motor.

(13) Faros traseros (Tail lamps) - Faros para designar la parte trasera de un vehículo.

(14) Frenos (Brakes) - Un mecanismo de conversión

de energía usado para detener o aguantar un vehículo estacionario.

(15) Sistema de freno de servicio (Service brake system) - Un sistema de freno primario usado para reducir la velocidad y detener un vehículo.

(16) Juego del guía (Steering wheel lash) - Movimiento circular del guía sin que el mismo esté asociado con el giro de las ruedas delanteras.

(17) Luces de freno (Stop lamps) - Luces en la parte trasera del vehículo para indicar que se está frenando.

(18) Luces direccionales (Turn signals) - Luces usadas para indicar cambio en dirección emitiendo luces intermitentes en el lado hacia el cual se quiere hacer el viraje o cambio en dirección.

(19) Luz de la tablilla (Licence plate lamp)- Luz usada para iluminar la tablilla en la parte trasera del vehículo de motor.

(20) Material reflectivo (Reflective material) - Material que cumple con los requisitos y estándares según especificados en la Sección 393.11 de este Reglamento.

(21) Omnibus (Bus)- Un vehículo diseñado para transportar más de 15 pasajeros incluyendo el conductor.

(22) Peso neto descargado (Curb weight) - 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.

(23) Plato acoplador superior (Upper Coupler plate) - 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.

(24) Plataforma convertible (Converter dolly) - 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.

(25) Quinta rueda (Fifth wheel) - Un aparato montado en un camión remolcador o vehículo de remolque similar (e.g. Plataforma Convertible) que se acopla con el ensamblaje de acoplamiento superior de un semiremolque.

(26) Reflector (Reflex reflector) - Un artefacto 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.

(27) Remolque de cargas agrícolas (Agricultural commodity trailer)- 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 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.

(28) Remolque pesado (Heavy hauler trailer)- Remolque con una o más de las siguientes características:

(1) Sus líneas de frenos están diseñadas para adaptarse a una separación o extensión del armazón del vehículo; o

(2) Su cuerpo consiste sólo de una plataforma cuya área de carga primaria no es mayor de 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.

(29) Silla de montar (Saddle mount)- 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 (Upper half) - 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 (Lower half) - 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 (King ping) - 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.

(30) Señales de aviso de emergencia (Hazard warning signal) - Faros que en forma intermitente alumbran simultaneamente 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.

(31) Sistema de frenos de emergencia (Emergency brake system) - 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 vacio (excepto falla de una válvula común o de la cámara del líquido de freno).

(32) Sistema de freno de estacionamiento (Parking brake system) - Sistema de freno usado para mantener un vehículo estacionario.

(33) Tubería/Manga de freno (Brake tubing hose) - 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 vacio) usado para detener un vehículo de motor.

Sección 393.7 - Materias incorporadas por referencia.

(a) Incorporación por referencia. Esta parte 393 hace referencia a ciertas materias o asuntos cuyo texto no está incluido expresamente en sus disposiciones. Las mismas se hacen formar parte de este Reglamento tal y como están al momento de la adopción.

(b) Disponibilidad. Todas las materias o asuntos incorporados por referencia estarán disponibles en:

(1) "Standard of the Underwriters' Laboratories, Inc," Información y copias pueden ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "Underwriters' Laboratories Inc., 333 Pfingsten Road, Northbrook, Illinois 60062".

(2) Especificaciones de la "American Society of Testing and Materials". Información y copias pueden ser

obtenidas mediante solicitud por escrito a: "American Society for Testing Materials, 1916 Race Street, Philadelphia, Pennsylvania 19103".

(3) Especificaciones de la "National Association of Chain Manufacturers" Información y copias pueden ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "National Association of Chain Manufacturers, P.O. Box 3143 York, Pennsylvania 17402-0143".

(4) Especificaciones de la "Web Sling and Tiedown Association". Información y copias pueden ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "Web sling and Tiedown Association, Inc. 710 East Ogden Avenue, Suite 113, Naperville, Illinois 60563".

(5) Manuales de la "Wire Rope Technical Board". Información y copias pueden ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "Wire Rope Technical Committee, P.O. Box 849, Stevensville, Maryland 21666".

(6) Normas del "Cordage Institute". Información y copias pueden ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "Cordage Institute, 350 Lincoln Street,No. 115, Hingham, Massachusetts 02043.

(7) Reservada.

(8) Reservada.

(9) Reservada.

(10) Todas las materias incorporadas por referencia estaran disponibles en:

(i)"The Department of Transportation Library, 400 Seventh Street, SW, Washington, DC 20590 in room 2200".

(ii) "The Office of the Federal Register, 800 North Capitol Street, NW, Suite 700, Washington, DC".

SUBPARTE B - ARTEFACTOS DE ILUMINACION, REFLECTORES Y EQUIPO ELECTRICO

Sección 393.9 -Funcionamiento de los faros y luces.

Todos los faros y luces requeridos en esta subparte deben ser capaces de funcionar adecuadamente en todo momento.

Sección 393.11 - Artefactos de iluminación y reflectores.

La siguiente Tabla 1 establece el color requerido, posición y el artefacto de iluminación requerido por tipo de vehículo de motor comercial. Diagramas ilustrando la localización de los artefactos de iluminación y reflectores, por tipo y tamaño de vehículo de motor comercial siguen a dicha tabla. Todos los artefactos de

iluminación que utilicen los vehículos de motor en operación después del 7 de marzo de 1989 deben cumplir con requisitos vigentes a la fecha de manufactura del vehículo. Los vehículos en operación en o antes del 7 de marzo de 1989 deben cumplir con los requisitos vigentes a la fecha de manufactura o con los requisitos establecidos en esta parte.

Tabla 1

EQUIPO DE [illegible]MINACION REQUERIDOS EN VEHICULO[illegible]OMERCIALES

ARTEFACTO	CANTIDAD	COLOR	LOCALIZACION	POSICION	ALTURA SOBRE LA SUPERFICIE EN PULGADAS MEDIDAS DESDE EL CENTRO CON EL VEHICULO DESCARGADO	ARTEFACTO DE ILUMINACION REQUERIDO EN VEHICULOS
Faros 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	Ambar	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
Faro o luz de identificación (del frente) (Vea nota al al calce #1) Identification lamp (front)	3	Ambar	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 o faros no menor de 6 pulgadas ni mayor de 12.	B,C
Faro 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,
Faro de despejo (Clearance Lamps) (Vea nota al calce #9, 10 y 15)	2 2	Ambar Rojo	Uno en cada lado del frente Uno en cada lado parte trasera	Una en cada lado de la línea central vertical para indicar el ancho. Una en cada lado de la línea central vertical para indicar el ancho total.	Ambas al mismo nivel tan alto como sea posible. Ambas al mismo nivel tan alto como sea posible.	B, C, D, G, H B, D, G, H
Faro marcador lateral intermedio (Side marker lamp intermediate)	2	Ambar	Uno en cada lado	En o cerca del punto medio entre los marcadores laterales y traseros, si es mayor de 30 pies de largo.	No menos de 15 pulgadas.	A, B, D, F, G,
Reflector lateral intermedio - Reflex Reflector intermediate (Side)	2	Ambar	Uno en cada lado	En o cerca del punto medio entre los reflectores delanteros y trasero si 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) (Vea nota al calce #4)	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)	2	Ambar	Uno en cada lado delantero	Tan al frente como sea posible.	Entre 15 y 60 pulgadas.	A, B, C, D, F, G,
Faro o luz de la tablilla - License Plate Lamp (Vea nota al calce #1)	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,
Faro o luz marcador lateral (delantero) -Side Marker Lamp (Front)	2	Ambar	Uno en cada lado	Tan al frente como sea posible.	No menos de 15 pulgadas.	A, B, C, D, F,
Faro o luz marcador lateral (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	Ambar 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,
Faro o 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,
Faros intermitentes de aviso de peligro vehicular -Vehicular Hazard Warning Flashing Lamps (Vea nota al calce #12)	2 2	Ambar Ambar o Rojo	Frente 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 reversa -Backup Lamp (Vea nota al calce #14)	1	Blanco	Parte trasera	Parte trasera	No hay requisitos.	A, B, C,
Faro o luz de estacionamiento - Parking Lamp	2	Ambar 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 - Omnibuses pequeños y camiones con ancho total menor de 80 pulgadas.
B - Omnibuses, camiones con 80 pulgadas o más de ancho total.
C - Camión tractor.
D - Semi-remolques grandes y remolques completos de 80 pulgadas o más de ancho total excepto plataformas convertibles.
E - Plataformas convertibles.
F - Semi-remolques pequeño y remolques completos menor de 80 pulgadas de ancho total.
G - Remolques ajustables.
H - Cargas Proyectadas.

Faros 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

Faros o 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 un sólo faro o luz en el centro de la cabina será suficiente para cumplir con los requisitos de faros o luces de identificación. Ninguna parte de los faros de identificación o sus monturas pueden extenderse hacía abajo 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 construídas (double faced) y localizadas para que sean visibles a un conductor que este rebasando, dos luces direccionales son requisitos en la parte posterior de un camión remolcador, una en un lado tan separadas cómo sea posible.

Nota al calce 3

Los faros o 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 15 pulgadas (381 mm) ni más de 60 pulgadas (1524 mm) 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, un faro trasero, y dos reflectores en la parte trasera de cada lado cuando es unicamente remolcado por otro vehículo. Cada plataforma convertible deberá ser equipada con luces direccionales en la parte trasera si la plataforma convertible oculta los faros o luces direccionales de la parte trasera del vehículo remolcado cuando sea unicamente remolcado por otro vehículo.

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 faros o luces de identificación instalados en la línea central vertical de la parte trasera de la cabina del camión remolcador que arrastra al remoque ajustable, y que quede más alto que la carga que esta siendo transportada, en lugar de los tres faros o 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, una combinación de faros laterales marcadores o dos faros sencillos color ámbar al frente y rojo al posterior y lado, instalados en cada lado para indicar el ancho máximo del remoqlue ajustable; y un reflector rojo en cada lado de la parte trasera que más carga soporta.

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 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 4 pies más allá de la parte trasera del vehículo de motor o que tengan compuertas o plataformas que se extiendan sobre 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 a 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 faros principales del camión remolcador son ilumidados.

Nota al calce 12

Cada omnibus, 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 simultaneamente como una advertencia de peligro de tráfico vehícular según requerido por la sección 392.22(a). El sistema debe ser capaz de encenderse intermitente y simultaneamente con la ignición del vehículo en posición de encendido o apagado.

Nota al calce 13

Para funcionar al aplicar los frenos de servicio.

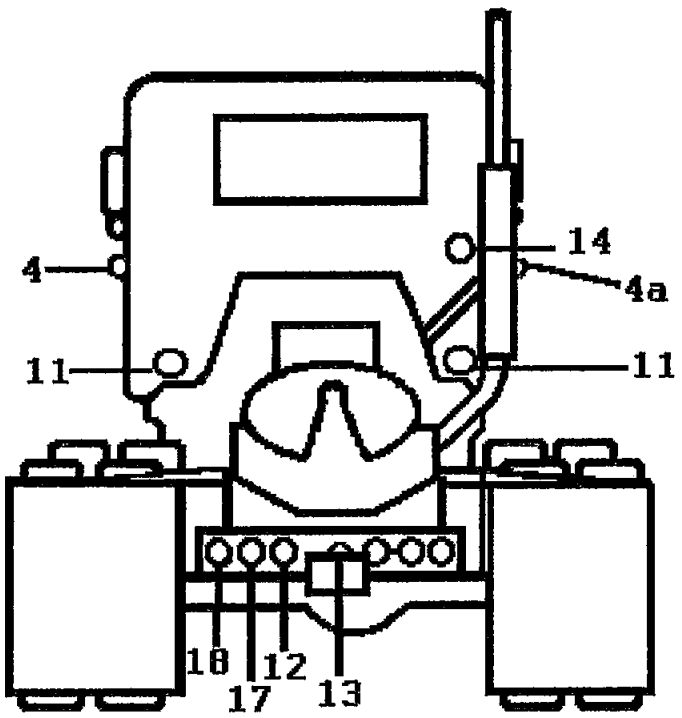
Nota al calce 14

Faros o luces de reversa se requiere que funcionen cuando un omnibus, camión o camión remolcador esta en reversa.

Nota al calce 15

Cuando los faros de identificación de la parte trasera son instalados a la altura extrema del vehículo, los faros de despejo no tienen que cumplir con los requisitos de ser localizados tan cerca como sea posible de la parte superior del vehículo (tope).

CAMION REMOLCADOR PARTE TRASERA



CAMION REMOLCADOR PARTE DELANTERA Y LATERAL

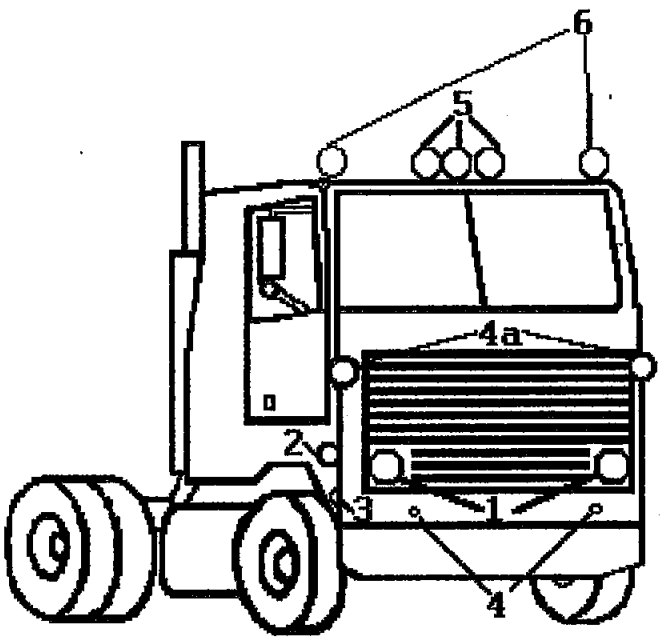
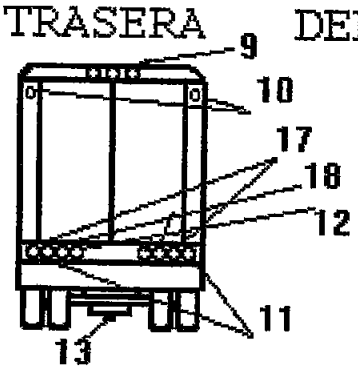


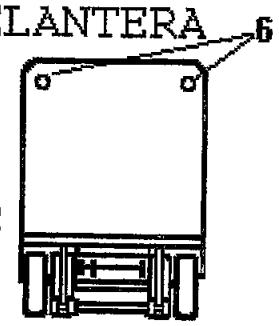
DIAGRAMA PARA ILUSTRAR SECC. 393.11

REMOLQUES GRANDES

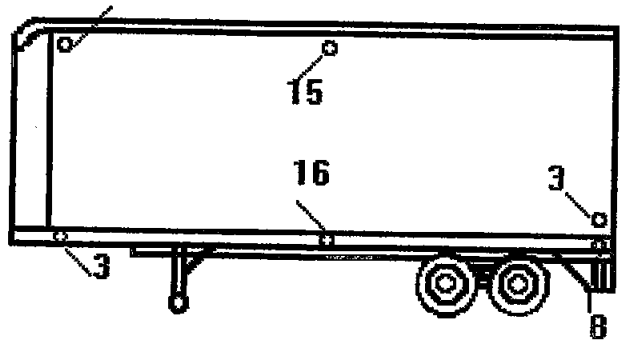
PARTE TRASERA



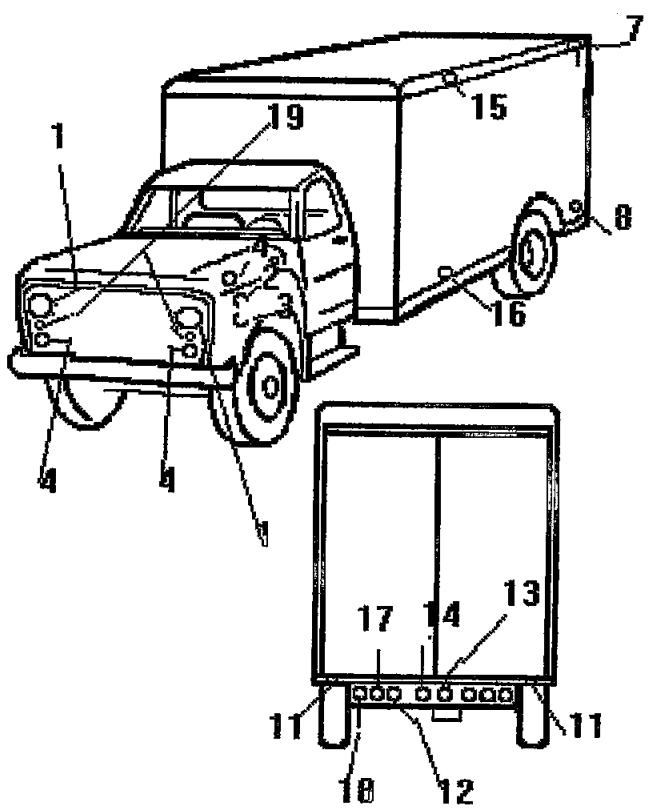
PARTE DELANTERA



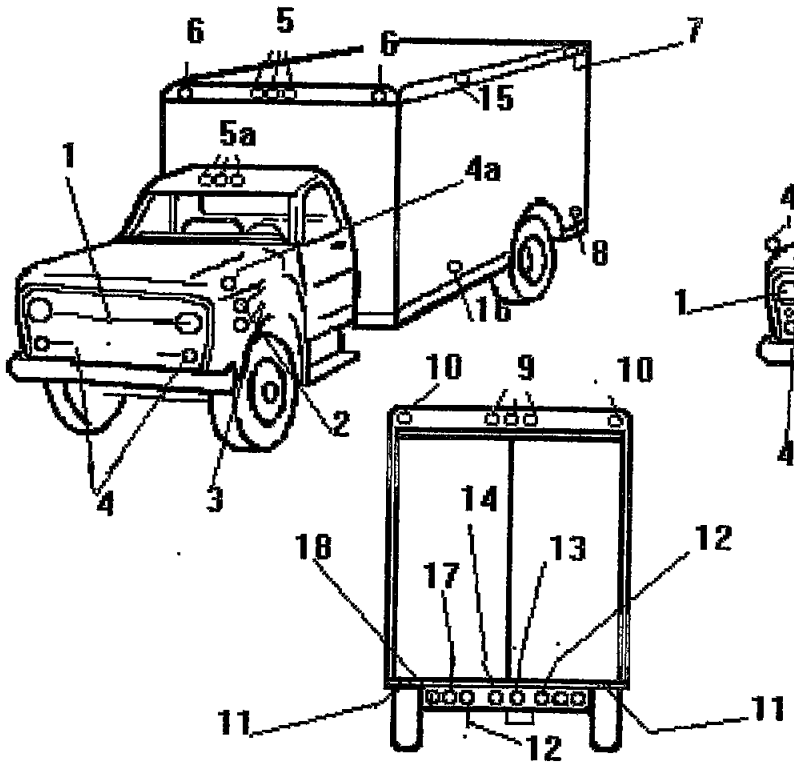
2 CADA LADO



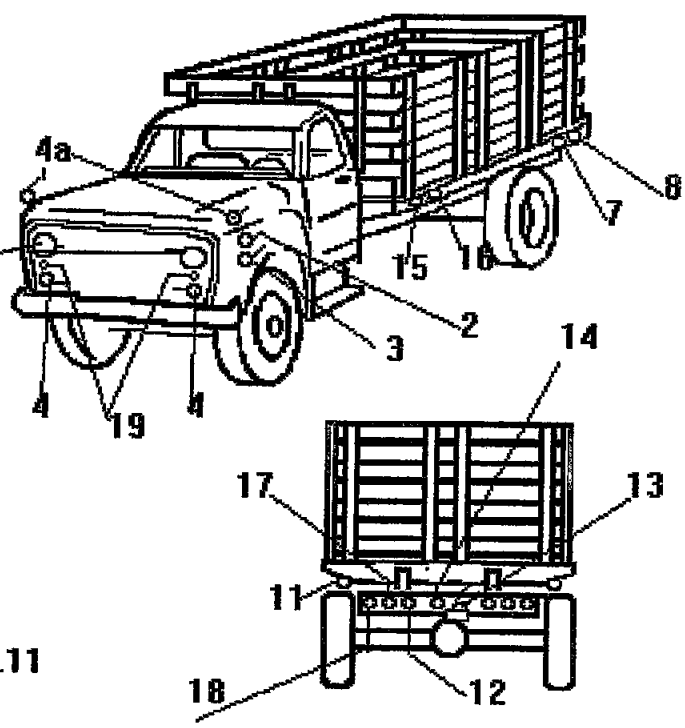
BAJO 80 PULGADAS



80 PULGADAS O MAS

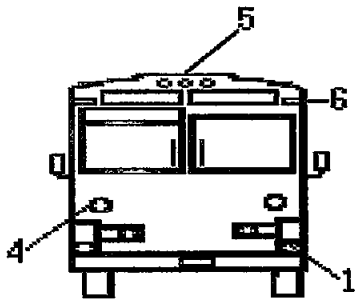


BAJO 80 PULGADAS

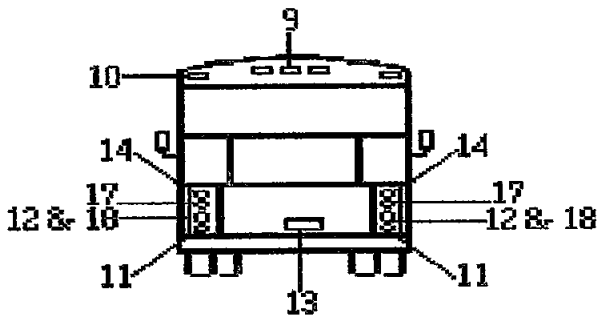


OMNIBUSES GRANDES

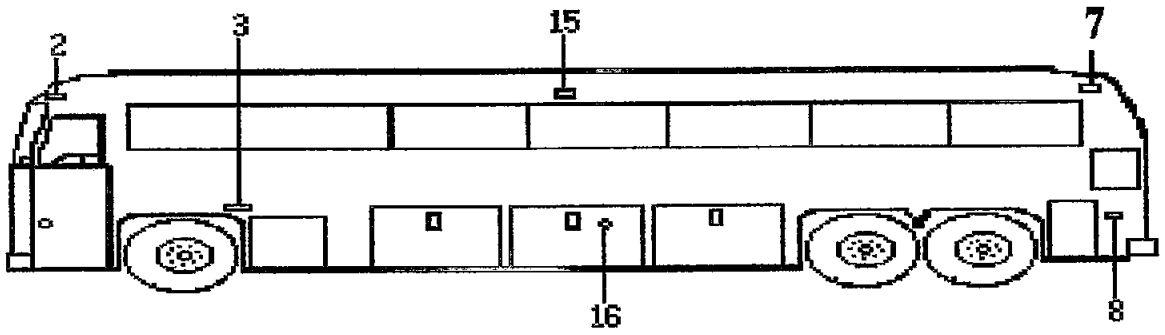
PARTE DELANTERA



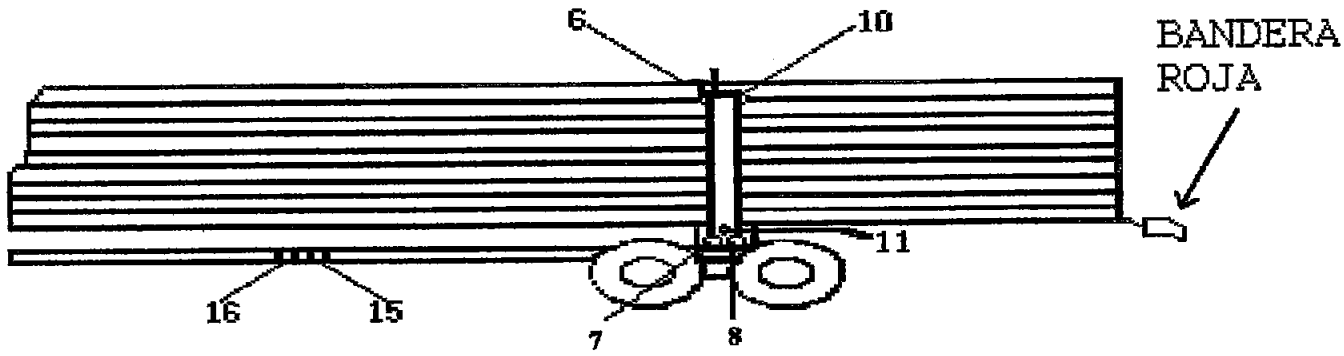
PARTE TRASERA



VISTA LATERAL

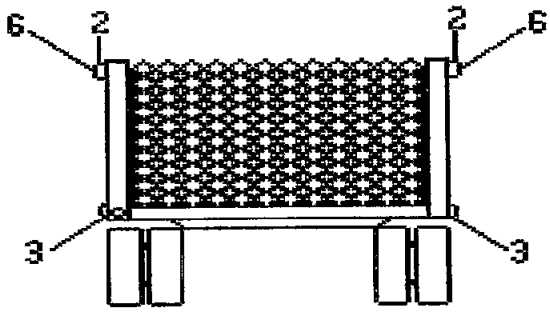


REMOLQUE AJUSTABLE

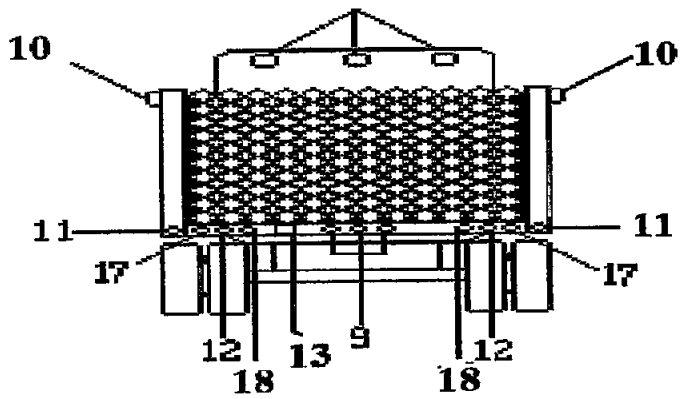


Cada Lado

LOCALIZACION OPCIONAL
EN CABINA QUE
SOBRESALE LA CARGA

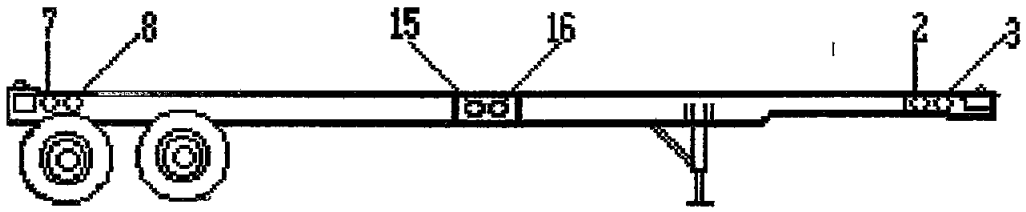


Parte delantera

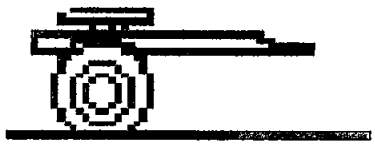


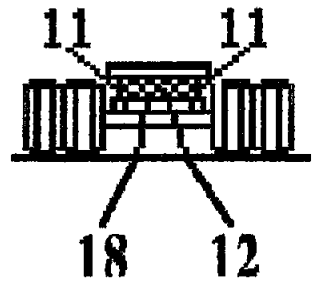
Parte Trasera

CHASIS PARA FURGON (CONTAINER CHASSIS)

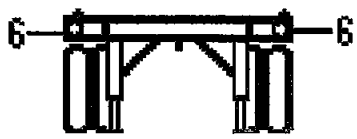


PLATAFORMA CONVERTIBLE

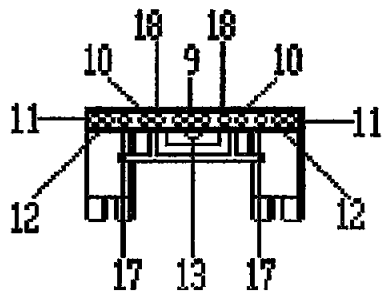




PARTE DELANTERA



VISTA TRASERA



Leyenda (usadas en las ilustraciones)

1. Faros principales delanteros (2) blancos (4 opcional)
2. Faros laterales marcadores . Al frente (2) ambar
3. Reflectores laterales . Al frente (2) ambar
4. Luces direccionales. Al frente (2) ambar
4a. Luces direccionales. Al frente (2) ambar (localización opcional)
5. Faros de identificación. Al frente (3) ambar
5a. Faros de identificación. Al frente (3) ambar (localización opcional)
6. Faro de despejo. Al frente (2) ambar
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 frenos. 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) ambar (si el vehiculo es de 30 pies o mas de largo total)
16.Reflectores laterales intermedio . (2) ambar (si el vehiculo es de 30 pies o mas de largo total)
17. Luces direccionales . Posterior (2) ambar o rojas
18. Luces traseras . Posterior (2) roja
19. Luces de estacionamiento . Al frente (2) ambar o blanco

Sección 393.17 - Faros 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 faros y reflectores funcionales de 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 faros principales delanteros en igual número en ambos lados; dos luces direccionales, una a cada lado; dos faros de despejo uno a cada lado.

(2) En cada lado del vehículo debe tener por lo menos un faro marcador lateral localizado en o cerca de la parte delantera.

(3) En la parte trasera, debe tener por lo menos dos faros traseros, 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 un faro marcador lateral, localizado cerca de la parte trasera del vehículo.

(2) En la parte trasera, deberá tener por lo menos dos faros traseros, dos luces de freno, dos luces direccionales, dos faros de despejo y dos reflectores, uno de cada tipo a cada lado. Además si cualquier vehículo en la combinación tiene 80 pulgadas o más del ancho total, deberá tener tres (3) faros 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 artefactos de iluminación. Para propósito de este reglamento, "remolque con estructura movible" significa un remolque que tiene techo y paredes de por lo menos 10 pies de ancho, y 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 prohiba 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 faros traseros, uno a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y tan separados como sea posible;

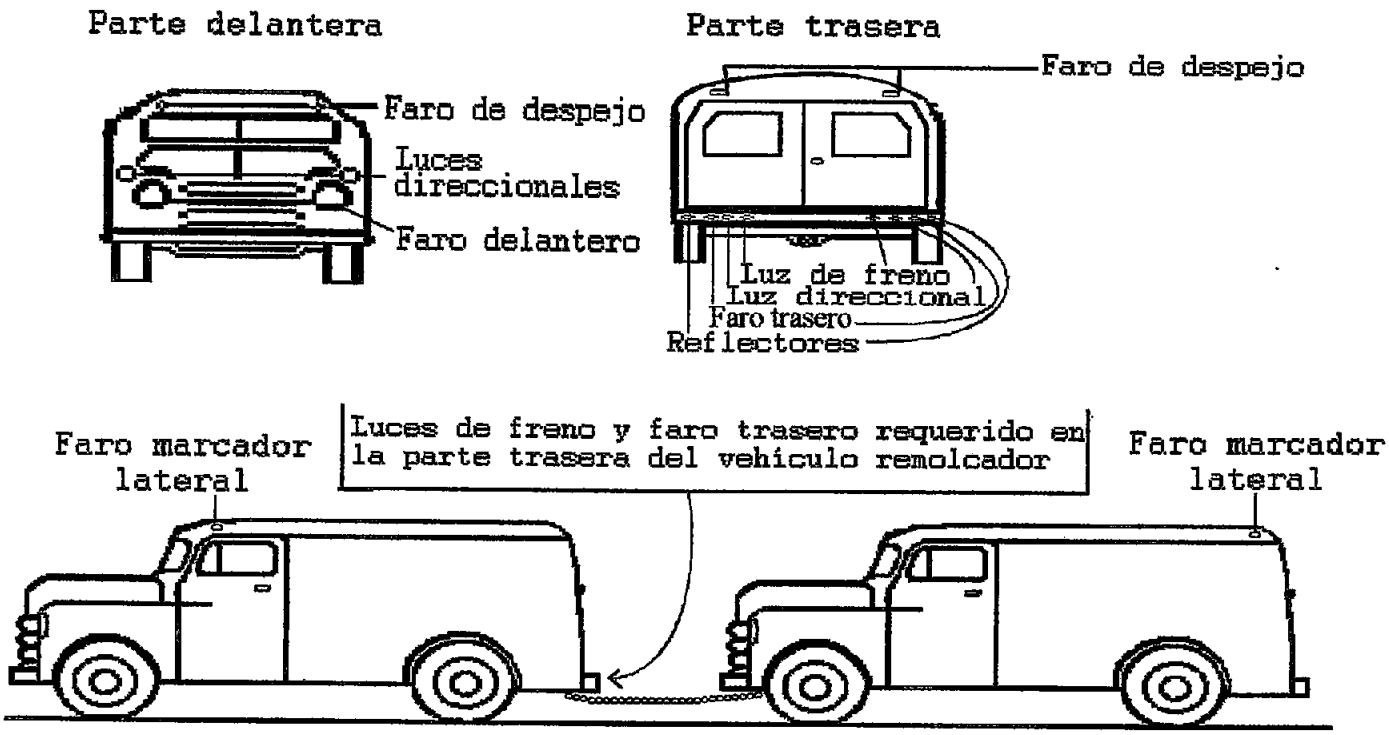
(iii) Dos reflectores rojos, uno a cada lado en línea central, a la misma altura y tan separado como sea posible; y

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.

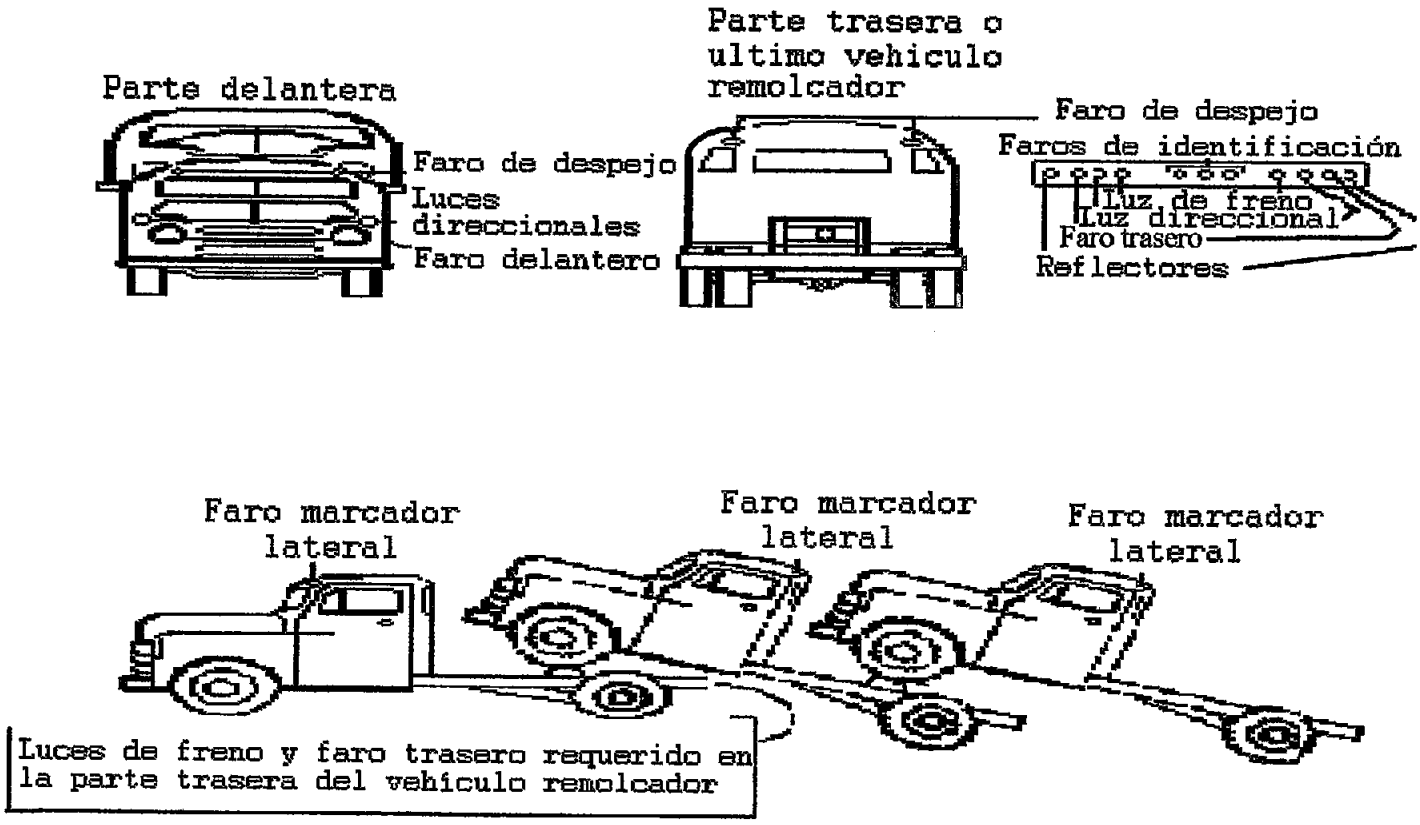
(d) Un vehículo intermedio remolcado en una combinación consistente de más de dos vehículos (incluyendo el primer vehículo montado en una silla de montar de una combinación de silla de montar doble y el primer y segundo vehículo montados en una silla de montar de una combinación de silla de montar triple) deberá tener un faro marcador lateral en cada lado localizado cerca de la parte trasera del vehículo.

Diagrama de barra de remolque para ilustrar la sección 393.17



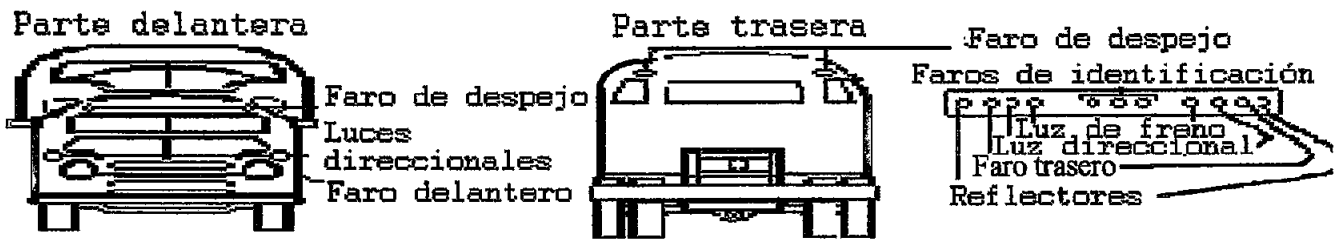
Los faros o luces se pueden combinar como se señala en la sección 393.22(e). El color de los artefactos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.25 (e). El color de los reflectores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.26 (d).

Diagrama de silla de montar doble para ilustrar la sección 393.17



Los faros o luces se pueden combinar como se señala en la sección 393.22. El color de los artefactos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.25 (e). El color de los reflectores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.26 (d).

Diagrama de silla de montar sencilla para ilustrar la sección 393.17





Luces de freno y faro trasero requerido en la parte trasera del vehiculo remolcador

Los faros o luces se pueden combinar como se señala en la sección 393.22. El color de los artefactos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.25 (e). El color de los reflectores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.26 (d).

Sección 393.19- Requisitos para los sistemas de luces direccionales.

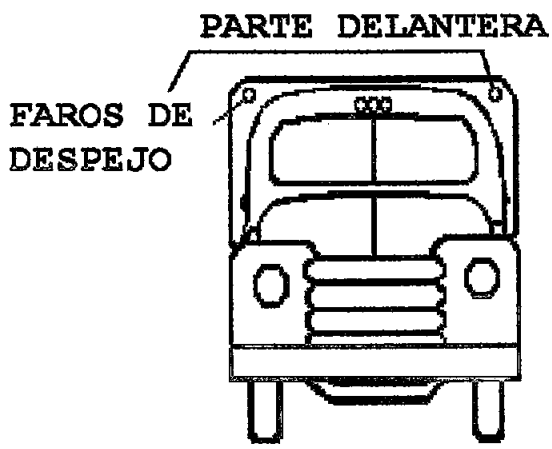
(a) Todo ómnibus, camión o camión remolcador deberá estar equipado con un sistema de luces direccionales que además de indicar los virajes, deberá tener un interruptor o combinación de interruptores que permitan que las luces direccionales delanteras y traseras enciendan intermitente y simultáneamente con la ignición del vehículo en posición de encendido o apagado como una advertencia de peligro al tráfico de vehículos, según requerido por la Sec. 392.22.

(b) Todo semiremolque y remolque completo deberá estar equipado para que las luces direccionales traseras enciendan intermitente y simultáneamente con las dos luces direccionales del vehículo remolcador como una advertencia de peligro al tráfico de vehículos según requerido por la sección 393.22 (a).

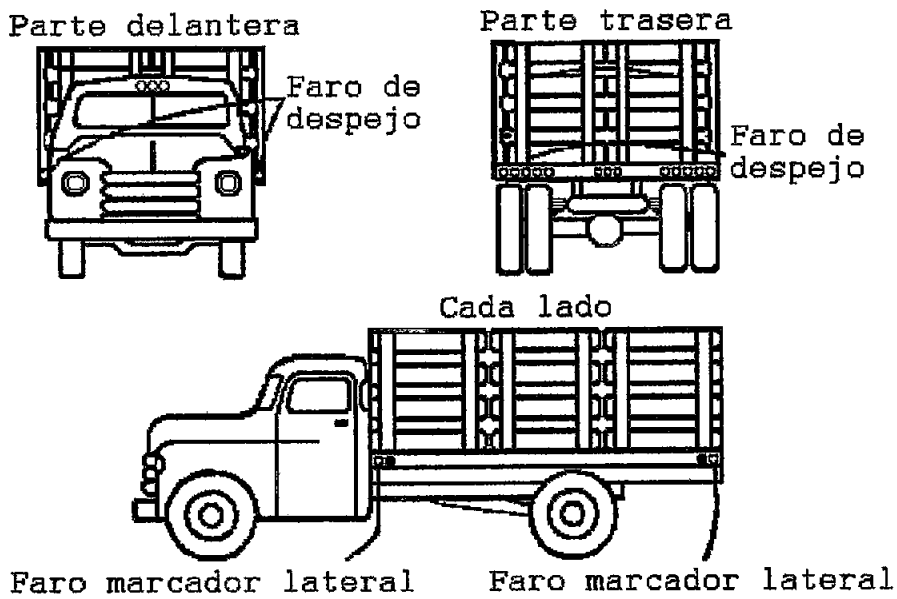
Sección 393.20- Faros de despejo para indicar el ancho y la altura máxima.

Los faros de despejo deben estar montados de tal manera que indiquen el ancho máximo del vehículo de motor (sin incluir los espejos) y tan cerca de la parte superior como sea posible: Disponiéndose, que aún cuando los faros de identificación traseros deben ser montados a la altura máxima del vehículo, los faros de despejo traseros pueden ser montados a una altura opcional: Y disponiéndose además, que cuando la montura de los faros de despejo delanteros al punto más alto del remolque no marquen el ancho máximo del remolque, dichos faros

(Diagrama para ilustrar la secc. 393.20 para la montura de faros de despejo delanteros en camiones remolcadores con cabina para dormir.)



(Diagrama para ilustrar la secc. 393.20 para la montura de faros en vehículos sin tope o lados permanentes.)



Los faros se pueden combinar como se señala en la secc. 393.22. El color de los artefactos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la secc 393.25(e). El color de los reflectores deben ser conforme a los requisitos de la secc. 393.26(d).

pueden ser montados a una altura opcional, pero tienen que indicar el ancho máximo del remolque. Los faros de despejo de un camión remolcador deben estar localizados de tal manera que indiquen el ancho máximo de la cabina del camión remolcador.

Sección 393.22 - Combinación de artefactos de iluminación y reflectores.

(a) Combinaciones permitidas. Excepto según provisto en el párrafo (b) de esta sección, dos o más artefactos de iluminación y reflectores (sea o no requerida por las reglas en esta parte) pueden ser combinados visualmente si:

(1) Cada artefacto de iluminación y reflector requerido cumple con las reglas en esta parte; y

(2) Ni la montura, ni el uso de artefactos de iluminación no requeridos o reflectores que pueden perjudicar la efectividad del artefacto 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 artefacto de iluminación, o combinación de artefactos 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 artefactos de iluminación deben ser eléctricos.

Los artefactos de iluminación deben ser eléctricos, excepto linternas rojas encendidas por combustible líquido que pueden ser usados en la parte extrema de la carga en cualquier parte de la pértiga, tuberia y escaleras proyectadas en la parte trasera del vehículo de motor.

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

(a) Montaje. Faros delanteros y faros auxiliares de iluminación de carreteras deben ser montados de tal manera que el faro esté ajustado tanto vertical como horizontalmente y de tal forma que la dirección no sea interrumpida por condiciones de servicio.

(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 faros principales delanteros deberá proporcionar una distribución de luces alta y baja intensidad seleccionadas a voluntad del conductor.

(c) Niebla, tiempo desfavorable y faros auxiliares de iluminación de carreteras. Para los propósitos de esta sección, los faros auxiliares para iluminación de carreteras bajo condición de niebla y tiempo desfavorable, cuando están instalados, son considerados como parte del sistema de faros principales de iluminación. Dichos faros pueden ser usados en lugar de los faros principales cuando las condiciones hagan su uso aconsejable, si por lo menos uno de dichos faros cumple con las normas apropiadas del SAE/1 para dichos faros en cada lado del vehículo.

(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 las Normas del "SAE/1 para "Faros Principales Eléctricos para vehículos de Motor", o "Unidades de Faros Delanteros para vehículos de Motor".

---

1) Dondequiera que en este Reglamento se haga referencia a las SAE Standards (Normas SAE) o SAE Recommended Practices (Prácticas recomendadas SAE) las mismas serán:

(a) Según aparecen en la edición de 1985 del manual SAE con respecto a las partes y accesorios que no sean artefactos de iluminación y reflectores.

(b) Cuando este Reglamento se haga referencia a SAE Standards (Normas SAE) o SAE Recommended Practices (Prácticas Recomendadas SAE, ellas serán los que aparecen en el Manual SAE, edición de 1985.

(1) Respecto a partes y accesorios que no sean artefactos de iluminación y reflectores:

cont.

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. Los requisitos para los tres (3) faros de identificación en la línea central del vehículo serán satisfechos con la colocación de un faro en la línea central superior del vehículo, con las otras dos a la derecha e izquierda de la primera. Todos los faros temporeros deberán colocarse firmemente.

(b) Visibilidad. Todos los faros o luces exteriores requeridos deberán estar montados de tal manera que sean visibles entre 500 pies y 50 pies bajo condiciones atmosféricas claras durante el tiempo en que se requieren que los faros o luces estén encendidos. Los faros de despejo y de identificación delanteros deberán ser visibles hacia el frente; los faros laterales deben ser visibles hacia los lados; los faros

---

Cont. (2) Artefactos de iluminación y reflectores en vehículos manufactureros en o después del 7 de marzo de 1990 deberán estar de conformidad con los requisitos vigentes a la fecha de manufactura del vehículo. (SAE Standards o FMVSS).

de despejo, de identificación y traseros deben ser visibles hacia la parte trasera del vehículo, y los faros marcadores de las cargas proyectadas desde aquellas direcciones requeridas por la Sec. 393.11. Esto no aplica a los faros obstruidos por otra unidad en una combinación de vehículos.

(c) Especificaciones. Todos los faros o luces requeridos, excepto aquellos originalmente instalados en vehículos para transportación de carga y/o remolque deben cumplir con los requisitos apropiados de las Normas de SAE/1 como se indica más adelante, excepto que el mínimo requerido en el marcado de faros conforme a los requisitos de 1985 debe ser como se especifica en el párrafo (d) de esta sección. Los faros de marcado de cargas proyectadas deberán concordar con los requisitos de los faros de despejo, marcadores faros de despejo, marcadores laterales, y faros de identificación. Las luces direccionales deberán estar de conformidad con los requisitos para la Clase A, Tipo I de luces direccionales, siempre que:

(1) Los faros o luces de vehículos fabricados en o antes del lero. de julio de 1961, a excepción de faros de reemplazo como se especifica en el párrafo (c) (2) de esta sección, deberán estar de conformidad con los requisitos de 1952.

(2) Los faros o luces en vehículos fabricados en y después del lero. de julio de 1961 y faros de reemplazo instalados en y después del 31 de diciembre de 1961,

Veáse nota al calce 1 de la Sección 393.24(c).

deberán estar de conformidad con los requisitos de 1985.

(3) Los faros o luces temporalmente colocados a vehículos transportados en operaciones de carga y/o remolque en y después del 31 de diciembre de 1961 deberán estar de conformidad con los requisitos de 1985

(d) Certificación y marcado. Todos los faros o luces requeridos para cumplir con los requisitos de las Normas del SAE/1 deberán estar certificados por el manufacturero o el suplidor como que cumplen con dichos requisitos mediante el marcado que se indica más adelante. El marcado en cada caso, debe ser visible cuando el faro o luz está colocado en su respectivo lugar en el vehículo:

(1) Las luces de freno deben ser marcadas con el nombre del manufacturero o del suplidor o el nombre comercial y marcadas "SAE-S".

(2) Las unidades de luces direccionales deben ser marcadas con el nombre del manufacturero o del suplidor o el nombre comercial y marcadas "SAE-AI" o "SAE I".

(3) Los faros traseros deben ser marcados con el nombre del manufacturero o del suplidor o el nombre comercial y deben ser marcadas "SAE-T".

Veáse nota al calce 1 de la Sección 393.24(c).

(4) Los faros de despejo, marcadores laterales de identificación, y los faros del marcado de cargas proyectadas, excepto los faros de combinación, deben estar marcados con el nombre del manufacturero o del suplidor o el nombre comercial y deben marcarse "SAE o SAE-P".

(5) Los faros de combinación deben ser marcados con el nombre del manufacturero o del suplidor o con el nombre comercial y deben ser marcados "SAE" seguida por las letras apropiadas indicando la combinación individual de faros. La letra "A" según se especifica en el párrafo 393.26 (c) puede ser incluida para certificar que un reflector en la combinación concuerda con los requisitos apropiados para dicho marcado. Si la letra "I" sigue a la letra "A" inmediatamente, las dos letras deben ser consideradas como que se refieren a una unidad de luz direccional, según se especifica en el párrafo (d) (2) de esta sección. Los faros de despejo en combinación y los faros marcadores laterales pueden ser marcados "SAE-PC".

(e) Artefactos de iluminación que deben estar constantemente encendidos. Todos los artefactos de iluminación del exterior deberán ser de iluminación fija, excepto las luces direccionales en cualquier vehículo, las luces de freno cuando son utilizadas como luces direccionales, los faros de advertencia en omnibuses escolares cuando sean operados como tales y los faros de advertencia de vehículos de emergencia y vehículos de servicio autorizados por el estado o autoridades locales; y excepto que los faros combinados dentro de la misma cubierta con cualquier luz direccional y que pueden ser apagados por el mismo interruptor que enciende las luces direccionales para iluminar y encender otra vez cuando la luz direccional como tal esté apagada. Este párrafo no debe ser interpretado como para prohibir el uso de luces direccionales para dar advertencia de peligro al tráfico de vehículos según se requiere en la Sec. 392.22.

(f) 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, excepto que tal activación no sea requerida al activarse los frenos de emergencia del remolque ya sean de control manual o automático en el vehículo remolcador; y excepto que las luces de freno en el vehículo remolcador no necesiten ser activadas cuando los frenos de servicio son aplicados a los vehículos remolcados o vehículos solamente y excepto cuando la luz de freno no necesite ser

activada, cuando está en uso como una luz direccional o cuando esté apagada por el interruptor de luces direccionales según se especifica en el párrafo (e) de esta sección.

Sección 393.26 - Requisitos para los reflectores.

(a) Montaje. Todos los reflectores requeridos deben estar montados sobre el vehículo de motor a una altura no menor de quince (15) pulgadas ni mayor de sesenta (60) pulgadas por encima de la superficie en la cual el vehículo se encuentra, excepto que los reflectores sean montados tan altos como sea posible en vehículos de motor los cuales estén de tal manera construidos que el cumplimiento con el requisito de las quince (15) pulgadas resulte imposible. Deberán estar de tal manera instalados para que lleven a cabo su función adecuada y confiablemente, y excepto para reflectores temporeros requeridos para vehículos en operaciones de carga y/o remolque o en cargas proyectadas, todos los reflectores deben estar permanente y seguramente montados de tal manera que provean la máxima estabilidad y el mínimo de probabilidad de daños. Reflectores requeridos apropiadamente montados, pueden estar seguramente instalados con ataduras flexibles disponiéndose que en condiciones de operación normal ellos reflejen la luz en la dirección requerida. Los reflectores temporeros requeridos montados en vehículos de motor durante el tiempo en el cual estén en tránsito en cualquier operación de carga y/o remolque, deberán estar firmemente fijados.

(b) Especificaciones. Todos los reflectores requeridos, excepto aquellos instalados en vehículos para el transporte en operaciones de carga y/o remolque deberán cumplir con los requisitos aplicables al momento del vehículo ser manufacturado o con los requisitos ahora vigentes.

(c) Certificación y marcado. Todos los reflectores que deben cumplir con los requisitos establecidos en el inciso (b) deberán ser certificados por el manufacturero o el suplidor de que sí cumplen y estarán marcados con el nombre del manufacturero o el suplidor o nombre comercial y las letras "SAE-A". El marcado en cada caso debe ser visible cuando el reflector esté colocado en el vehículo.

(d) Superficie retroreflectiva. (fosforescente) Superficies retroreflectivas que no sean reflectores requeridos podrán ser usados, disponiéndose que:

(1) Los diseños que no sean semejantes a las señales de control de tráfico, luces o artefactos, 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 - Especificaciones para el alambrado.

(a) El alambrado para circuitos de alto y bajo voltaje deberán ser construidos e instalados cumpliendo con los requisitos de diseño. El alambrado deberá cumplir o exceder tanto mecánica como eléctricamente, los siguientes estándares "SAE", según aparecen en el Manual "SAE" de 1985:

(1) Sistemas de ignición de motores de vehículos comerciales - "SAE J 557- High Tension Ignition Cable".

(2) Cable de batería de vehículos de motor comerciales - "SAE J 1127 - Jan 1980 - Battery Cable".

(3) Otro alambrado de vehículos comerciales - "SAE J 1128 - Low Tension Primary Cable".

(b) La fuente de corriente y el alambrado eléctrico deberán ser del tamaño y las características apropiadas para proveer el voltaje necesario

para cumplir con los requisitos establecidos.

(c) Los faros o luces deben tener el cable de retorno a tierra apropiadamente instalado.

NOTA: Esto no prohibirá el uso del armazón u otras partes de metal del vehículo de motor como un sistema de retorno a tierra, disponiéndose que combinaciones de camión remolcador con semiremolque o remolque completo estén eléctricamente conectados.

Seccion 393.28 - Alambrado que debe protegerse.

(a) El alambrado debe:

(1) Ser instalado de manera que las conexiones sean protegidas del tiempo, de abrasivos, salpicaduras de la carretera, grasa, aceite combustible y rozaduras;

(2) Cuando sea posible, agrupados y protegidos por cinta no conductiva, trenza u otra envoltura capaz de resistir abrasión severa o protegidos con una cubierta o tubo;

(3) Apropiadamente fijados para evitar roces;

(4) Localizado de tal manera que no puedan ser carbonizados, sobrecalentados o enredados en partes movibles del vehículo;

(5) No tener terminales ni empalmes localizados sobre el tanque de combustible, excepto el alambrado y terminal para inyectar el combustible; y

(6) Protegido cuando pasan por agujeros en el metal, por un anillo, u otro medio o envuelto con una cubierta protectora.

(b) El sistema de alambrado completo, incluyendo faros o luces, uniones, receptáculos, conductos y aditamentos deberán ser resistente a las inclemencias del tiempo.

(c) Las conexiones deben realizarse por medios mecánicos.

Sección 393.29 - Conexiones a tierra.

El cable de tierra de la batería y las conexiones de retorno a tierra del remolque deberán estar accesibles y la superficie de contacto de las conexiones eléctricas, deberán estar limpias y libre de óxido, pintura u otra capa aislante.

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 corroidas 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, deberán estar separados uno del otro, y cada compartimiento debe estar provisto con una cubierta independiente, ventilación y drenaje.

Sección 393.31 - Artefactos o mecanismos protectores de sobre carga.

(a) La corriente de todo circuito de bajo voltaje, deberá pasar a través de un mecanismo protector de sobre carga, excepto que este requisito no será aplicable a los circuitos para encender el motor, o a los circuitos de la batería al generador, circuitos de la ignición y control del motor, circuito de bocina, de bomba de combustible operada eléctricamente, o de frenos eléctricos.

(b) Camiones, camiones remolcadores, y omnibuses comprendidos en la definición de un vehículo de motor comercial y manufacturados después del 30 de junio de 1953 deberán tener artefactos o mecanismos de protección para circuitos eléctricos de manera que:

(1) El circuito o circuitos de faros principales delanteros no sean afectados por un corto circuito en cualquier otro circuito de faros o luces en el vehículo de motor; o

(2) El mecanismo protector deberá ser un interruptor del circuito de sobrecarga, si el circuito de los faros

principales delanteros están protegidos con otros circuitos.

Sección 393.32 - Conexiones eléctricas desmontables.

Las instalaciones eléctricas entre el remolcador y el vehículo remolcado, deberán contener un cable o cables enteramente dentro de otro artefacto construido para ofrecer protección sustancial. Todo alambrado eléctrico deberá ser mecánica y eléctricamente adecuado y libre de cortos circuitos o circuitos abiertos. Se deberán tomar medidas adecuadas para evitar conexiones incorrectas o desconexiones accidentales. Conexiones desmontables conectadas torciendo alambre desde el remolque a la unidad remolcada están prohibidas. Las precauciones necesarias deben ser tomadas para proveer suficiente soltura en los cables y conexiones de alambres para acomodarse sin causar daño en todo movimiento normal de las partes a las cuales están fijados.

Sección 393.33 - Alambrado, instalaciones.

El alambrado eléctrico deberá ser ordenado sistemáticamente e instalado adecuadamente. Todos los alambrados desmontables, excepto conexiones de alambre temporeros para operaciones de carga y/o remolque, deberán fijarse a puntos o terminales por medio de cables con terminales adecuados que cumplan lo estipulado en el Estandar SAE/1 para "Terminales de Cables" o mediante cables con terminales que sean mecánica y eléctricamente iguales a dichos terminales. El número de alambres fijados a cualquier punto deberá ser limitado al número para el cual dicho punto fue diseñado. La presencia de alambres pelados, sueltos, oscilantes, rozando o pobremente conectados, están prohibidos.

---

1 Veáse nota al calce 1 de la Sección 393.24(c).

SUBPARTE C - FRENOS

Sección 393.40 - Sistemas de frenos requeridos.

(a) En general. Todo ómnibus, camión, camión remolcador, o combinación de vehículos de motor deberá tener frenos adecuados para controlar el movimiento de, y para detener y aguantar, el vehículo o combinación de vehículos.

(b) Sistemas específicos requeridos.

(1) Todo ómnibus, camión, camión remolcador, o combinación de vehículo de motor deberá tener:

(i) Un sistema de frenos de servicio que cumpla con los requisitos de la Sección 393.52; y

(ii) Un sistema de frenos de mano (estacionamiento) que cumpla con los requisitos de la Sección 393.41.

(2) Todo ómnibus, camión, camión remolcador o combinación de vehículos de motor construidos en o después del lero. de julio de 1973 deberá tener un sistema de frenos de emergencia que cumpla con los requisitos de la Sección 393.52 (b) y que consista ya sea de uno de:

(i) Artefactos de emergencia del sistema de frenos de servicio; o

(ii) Un sistema separado del sistema de frenos de servicio.

Un control mediante el cual el conductor opere el sistema de frenos de emergencia deberá estar localizado de tal manera que pueda rápidamente ponerlo en operación cuando tenga adecuadamente abrochado el cinturón de seguridad. El control para aplicar el sistema de frenos de emergencia puede ser combinado, tanto con el control para aplicar el sistema de frenos de mano (estacionamiento) o con el sistema de frenos de servicio. Sin embargo, los tres controles no pueden ser combinados.

(c) Sistemas interconectados.

(1) Si los sistemas de frenos especificados en el párrafo (b) de esta sección 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):

(i) El vehículo tenga frenos funcionales; y

(ii) En el caso de un vehículo construido en o después del 1ro. de julio de 1973, el vehículo deberá tener frenos capaces de funcionar según especificado en la Sección 393.52 (b).

(2) Un vehículo de motor sujeto a los requisitos del sistema de frenos de emergencia del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 105" al momento de su manufactura cumple con los requisitos del párrafo (c) (1) de esta sección si:

(i) Es mantenido en conformidad con los requisitos del sistema de frenos de emergencia del FMVSS Standard No. 105 en efecto a la fecha de su manufactura; y

(ii) Es capaz de funcionar según se especifica en la Sección 393.52 (b), excepto por alguna falla estructural del cuerpo del cilindro maestro de frenos o el cuerpo indicador de efectividad.

(3) Un ómnibus cumple con los requisitos del párrafo (c) (1) de esta sección si éste reúne los requisitos de la Sección 393.44 y es capaz de funcionar según especificado en la Sección 393.52 (b).

Sección 393.41 - Sistema de freno de mano (estacionamiento).

(a) Todo vehículo de motor manufacturado en o después de un año a partir del 7 de marzo de 1989, excepto remolque de carga agrícola, plataforma convertible o remolque pesado, deberá en todo momento estar equipado con un sistema adecuado de frenos de mano

(estacionamiento) para detener el vehículo o combinación de vehículos bajo cualquier condición de carga, según requerido por el "FMVSS 571.121". Un remolque de carga agrícola o un remolque pesado deberá llevar consigo suficientes calzos para evitar movimientos del vehículo cuando esté estacionado.

(b) El sistema de freno de mano deberá, en todo momento, funcionar en conformidad con los requisitos del párrafo (a) de esta sección, tanto por el esfuerzo muscular del conductor, o por la acción de resorte, o por cualquier otra energía, disponiéndose, que si esa otra energía depende para su aplicación del freno de mano, entonces una acumulación de dicha energía debe ser aislada de cualquier otra fuente común y usada exclusivamente para la operación del freno de mano.

(c) El sistema de freno de mano deberá ser sostenido en la posición aplicada por energía que no sea presión fluida o presión de aire o energía eléctrica. El sistema de freno de mano deberá ser de tal forma que no se pueda soltar a menos que haya energía suficiente para activarla de inmediato en forma efectiva al soltarse el mismo.

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:

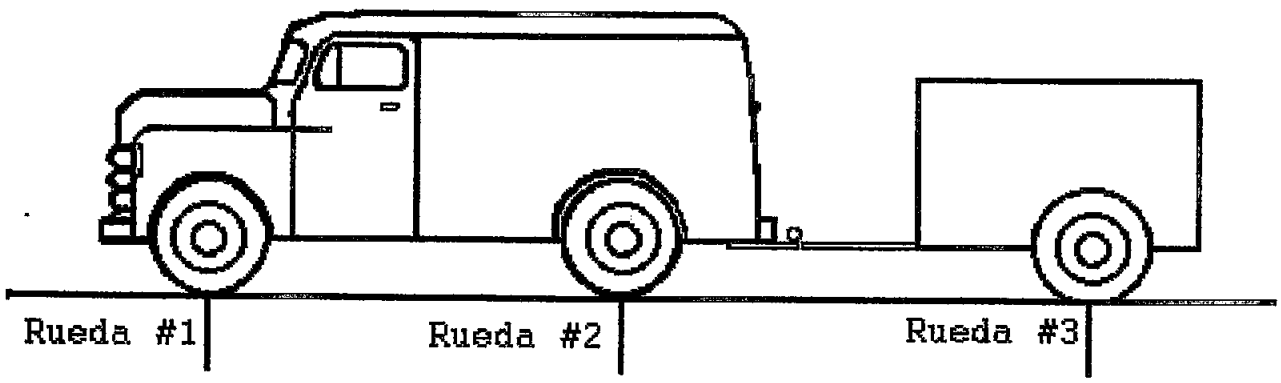
(i) No necesitan tener frenos en las ruedas delanteras si el vehículo fue manufacturado antes del 25 de julio de 1980; o

(ii) Manufacturados entre el 24 de julio de 1980 y el 27 de octubre de 1986 deberán serle reinstalados los frenos de servicio para cumplir con los requisitos de esta sección si los componentes de los frenos han sido removidos.

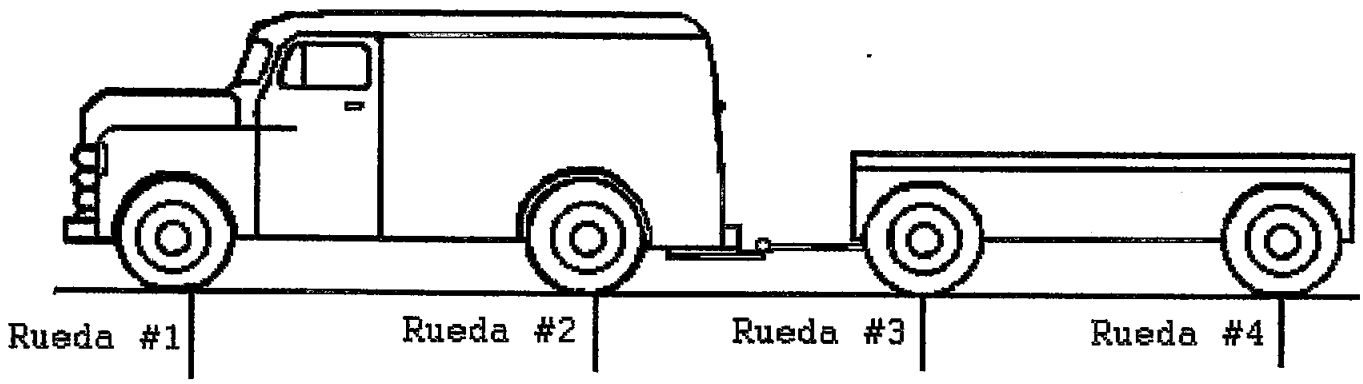
(2) Cualquier vehículo de motor que sea remolcado en una operación de carga y/o remolque deberá tener frenos funcionales según puedan ser necesarios para asegurar el cumplimiento con los requisitos de funcionamiento de la Sec. 393.52. Este párrafo no es aplicable a ningún vehículo de motor remolcado por medio de una barra de remolque cuando cualquier otro vehículo esté totalmente montado en dicho vehículo de motor o cualquier combinación de vehículos de motor utilizando tres (3) o más sillas de montar (Véase 393.7 (a)(3)).

(3) Cualquier remolque completo, semiremolque o remolque ajustable con un peso bruto de 3,000 libras o menos deberá ser equipado con frenos si el peso del vehículo remolcado

(Diagrama para ilustrar la sección 393.42 para frenos requeridos en remolques livianos.)



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 rueda #2.

que descansa sobre el vehículo remolcador excede el 40 por ciento del peso bruto del vehículo remolcador.

Sección 393.43 - Desprendimiento y frenos de emergencia.

(a) 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.

(b) 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 20 libras por pulgada cuadrada, y no mayor de 45 libras por pulgada cuadrada. El otro medio deberá ser un artefacto 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) Todo camión y camión remolcador cuando sean usados para remolcar otros vehículos equipados con frenos de vacio 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) 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; y deberá contar con mecanismos para mantener accionados los frenos durante por lo menos quince (15) minutos.

(e) 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 artefactos equivalentes, de modo que la reserva suplidora usada para proveer aire a los frenos esté asegurada contra reflujo de aire hacia el vehículo remolcador

RESERVADA

mediante la reducción de la presión de aire del mismo.

(f) Los requisitos de los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección no son aplicables a vehículos de motor 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, adecuacidad.

(a) Requisitos generales. Las tuberías y mangas de freno deberán:

(1) Estar diseñadas y construidas de manera que aseguren un funcionamiento apropiado, adecuado y contínuo de las tuberías o mangas;

(2) Estar instaladas de manera que aseguren el contínuo funcionamiento apropiado de

la tubería o mangas;

(3) Ser lo suficientemente largas y flexibles, para acomodarse sin afectar todos los movimientos normales de las partes a las que están conectadas;

(4) Estar apropiadamente aseguradas contra rozamientos, retorcimiento u otros daños mecánicos;

(5) Estar instaladas de tal manera que eviten su contacto con el sistema de escape del vehículo o cualquier otra fuente de altas temperaturas; y que,

(6) Cumplan con los requisitos aplicables del párrafo (b) o (c) de esta sección. Además, toda manga instalada en o después del lero. de enero de 1981, deberá cumplir con las secciones aplicables del "FMVSS 106".

(b) Requisitos especiales para tubería metálica de frenos, tuberia no metálica de frenos, tubería no metálica en espiral y mangas de freno.

(1) Tubería metálica de frenos, tubería no metálica de frenos, tubería no metálica en espiral y mangas de freno instalados en un vehículo de motor comercial en o antes del 7 de marzo de 1989, deberá cumplir o exceder las especificaciones siguientes según establecidas en el Manual SAE, edición de 1985:

(i) Tubería Metálica de Frenos de

Aire "SAE Recommended Practice J-1149- Metalic Tubing and Pipe - July 1976".

(ii) Tubería no Metálica de Frenos de Aire "SAE - Recommended Practice J844- Nonmetalic Air Brake System Type B- Oct. 80".

(iii) Manga de Freno de Aire "SAE - Recommended Practice - J1402- Automotive Air Brake Hose Assemblies Jun 85."

(iv) Manga de Freno Hidráulico -"SAE Recommended Practice J1401 Road Vehicle- Hydraulic Brake Hose Assemblies for use with Non-Petroleum Base Hydraulic Fluid Jun 85".

(v) Manga de Freno de Vacío - "SAE Recommended Practice J1403 Vacuum Brake Hose Jun 1985".

(2) Excepto según se dispone en el párrafo (c) de esta sección, las mangas y tuberías de frenos instalados en un vehículo de motor antes del 7 de marzo de 1989, deberán cumplir con lo dispuesto en la sección 393.45 de este Reglamento.

(c) Tuberías de frenos no metálicas. Tuberías de frenos no metálica en espiral pueden ser usada para conexión entre el remolque y el remolcador o entre el armazón de un vehículo remolcado y el subarmazón 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 artefacto 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 1/2) pulgadas dentro del segmento en espiral de la tubería desde su segmento recto.

(d) Tuberias de freno y mangas de freno - usos.

La tubería metálica y no metálica de frenos está destinada para usarse en áreas del sistema de frenos donde no se anticipa movimiento relativo en la línea. Las mangas de freno y la tubería en espiral no metálica de frenos están destinadas para usarse en un sistema de frenos cuando se anticipa movimiento relativo sustancial en la línea o cuando la manga/tubería en espiral no metálica de freno está expuesta a una tensión potencial o impacto tal como el ocurrido entre el armazón y el eje en un sistema de suspensión del tipo convencional (eje unido al armazón por el sistema de suspensión). Tubería no metálica

de frenos puede ser usada a través de un punto de articulación siempre que el movimiento sea menor de 4.5 grados en un plano vertical, y 7.4 grados en un plano horizontal tranversal.

Sección 393.46 - Tubería de frenos y conexión de mangas.

Todas las conexiones para el sistema de frenos de aire, de vacío o hidráulico deberán:

(a) Ser de material y construcción adecuada para asegurar un funcionamiento apropiado y contínuo;

(b) Ser diseñadas, construidas e instaladas de tal forma que aseguren, cuando estén apropiadamente conectadas, una conexión libre de filtraciones u otros defectos;

(c) Tener medidas preventivas razonables contra desconexión accidental;

(d) Tener conexión múltiple de frenos de vacio con motor de por lo menos 3/8 de pulgada de diámetro.

(e) Si está instalada en un vehículo en o después del lero. de enero de 1981, que reúna los requisitos bajo las subsecciones aplicables del FMVSS 106.

(f) Empalmes en tubería instalados en un vehículo después del 7 de marzo de 1989, deberán usar conexiones que reunan los requisitos del estandar"SAE/J512 - Oct. 80 Automotive Tube Fittings or for air brake system SAE/J246-

March 81 Spherical and Flanged Sleeve (Compression) Tube Fittings as found in the SAE Handbook 1985 edition".

Sección 393.47 - Forros o cojinetes de frenos.

Los forros o cojinetes de los frenos en todo vehículo de motor deberán ser construidos e instalados de tal forma que no estén sujetos a debilitamiento y fricción excesivos y deberán ser adecuados en espesor, mecanismos de acoplamiento, y características físicas para que provean frenado seguro y confiable del vehículo de motor.

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 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 debe 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 lero. 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 no debe ser:

(i) Instalado en un vehículo de motor que no sea ómnibus, camión o camión remolcador; o

(ii) Instalado en un ómnibus, camión o camión remolcador construido después del 28 de febrero de 1975; o

(iii) Usado de forma restringida, excepto cuando el vehículo sea operado bajo condiciones adversas, tales como carreteras mojadas.

(2) Mecanismos automáticos. Un mecanismo automático para reducir los esfuerzos del frenado de las ruedas delanteras sobre 50 por ciento de la fuerza normal de frenado independientemente de que ocurra o no alguna falla en el sistema de evitar tranques en cualquier eje, no debe:

(i) Ser activado por el conductor excepto por la aplicación del control que activa el sistema de frenos; y

(ii) Ser activado cuando la presión que transmite la fuerza de aplicación del freno de control excede-

(A) "85 psig"(pressure per square inches gauge) en sistemas de frenos de aire-mecánicos; o

(B) "85 por ciento " de la presión máxima del sistema en el caso de vehículos que no utilicen aire comprimido.

(c) Vehículos remolcados. El párrafo (a) de esta sección no es aplicable a:

(1) Un vehículo descompuesto que esté siendo remolcado; o

(2) Un vehículo que se remolque en una operación de carga y/o remolque, el cual esté exento de la regla general de la sección 393.42, párrafo (b).

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 - Depósitos de reserva requeridos.

(a) En general. Todo vehículo de motor comercial que utilice aire o vacio para el frenado deberá estar equipado con una capacidad de reserva suficiente para asegurar la activación completa del freno de servicio con el motor apagado sin agotar la presión de aire o vacio bajo 70 por ciento de esa presión o grado de vacio, indicado por el marcador inmediatamente antes de activarse los frenos. Para los propósitos de esta sección, una activación completa del freno de servicio significa cuando el pedal de freno de servicio es llevado a su límite.

(b) Protección de aire y de vacio.

(1) Todo ómnibus, camión y camión remolcador cuando esté equipado con reservas de aire o vacio e independientemente de la fecha de su manufactura, deberá mantener sus depósitos protegidos por una válvula de retención o un mecanismo equivalente para que en el momento de fallas o fugas en su conexión con la fuente de aire comprimido o vacio, el abastecimiento de aire en la reserva no sea agotado por dicha fuga o falla.

(2) Se deberá proveer mecanismos para establecer que la válvula de retención esté en condiciones funcionales. En o después del lero. de mayo de 1966, los medios que no sean la soltura o desconexión de cualquier conexión entre

la fuente de aire comprimido o de vacio y la válvula de retención y las herramientas necesarias para la operación de tales mecanismos deberán ser provistos para comprobar que la válvula de retención esté en condiciones funcionales. Los mecanismos deben ser accesibles tanto desde el frente, los lados o la parte trasera del vehículo, o desde el compartimiento del conductor.

(i) En los sistemas de frenos de aire con un depósito de reserva los medios deberán ser una llave, una válvula, un enchufe o un dispositivo equivalente, capaz de ventilar una cabidad que tenga libre comunicación con la conexión entre la válvula de retención y la fuente de aire comprimido o vacio.

(ii) Donde el aire es suministrado por un compresor a un tanque o compartimiento húmedo ("wet tank"), y el aire para el frenado es tomado directamente de otro tanque o compartimiento seco ("dry tank") solamente que contenga la válvula de retención requerida entre los tanques o compartimientos, una válvula de drenaje manual en el primer tanque o compartimiento húmedo servirá como el medio aquí requerido para cumplir con los requisitos aquí establecidos.

(iii) En los sistemas de vacio, la detención del motor servirá como el medio requerido, quedando el tanque evacuado según lo indique el medidor de vacio.

Sección 393.51 - Artefactos de advertencia y medidores.

(a) En general. En la manera y extensión especificada en los párrafos (b), (c), (d), y (e) de esta sección, un ómnibus, camión o camión remolque deberá estar equipado con una señal que advierta al conductor cuando ocurra una falla en el sistema de frenos de servicio del vehículo.

(b) Frenos hidráulicos. Vehículos manufacturados en o después del lero. de julio de 1973, y que posean frenos de servicio activados por fluido hidráulico, deberán estar equipados con una señal de advertencia que funcione como se explica a continuación:

(1) Si la Norma No. 105 del "Federal Motor Vehicles Safety Standard" es aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, la señal de advertencia deberá cumplir con los requisitos de dicha Norma.

(2) Si la Norma No. 105 del "Federal Motor Safety Standard" no era aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, la señal de advertencia deberá funcionar antes o durante la aplicación de los frenos en la

eventualidad de una falla completa de un sistema parcial en los frenos de tipo hidráulico. La señal debe ser audible y/o visible al conductor.

(c) Frenos de aire. Un vehículo (independientemente de la fecha de su manufactura) que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido o un vehículo remolcando a un vehículo que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido deberá estar equipado y deberá funcionar como sigue:

(1) El vehículo deberá tener un mecanismo de advertencia de baja presión de aire que cumpla con cualquiera de los párrafos (c), (1), (i) o (ii) de esta sección.

(i) Si la Norma No. 121 del "Federal Motor Vehicles Safety Standard" es aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, el mecanismo de advertencia deberá cumplir con los requisitos de dicha Norma.

(ii) Si la Norma No. 121 del "Federal Motor Vehicles Safety Standard" no era aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, el vehículo deberá tener un mecanismo que provea una advertencia contínua visible y/o audible al conductor siempre que la presión de aire comprimido en el sistema de freno esté por debajo de una presión especificada, lo cual

debe ser por lo menos la mitad de la presión de desconexión del gobernador del compresor.

(2) El vehículo deberá tener un medidor de presión que le indique al conductor la presión en libras por pulgadas cuadrada disponible para frenar.

(d) Freno de vacio. Un vehículo (independientemente de la fecha en que fue manufacturado) equipado con frenos de servicio activados por vacio o un vehículo remolcando a un vehículo que posea frenos de servicio activado por vacio debe estar equipado con:

(1) Un mecanismo que provea advertencia contínua, visible y/o audible al conductor siempre que el vacio en la reserva de abastecimiento del vehículo sea menor de 8 pulgadas de mercurio; y

(2) Un medidor de vacio que le indique al conductor el vacio disponible en pulgadas de mercurio para frenar.

(e) Frenos hidráulicos aplicados o asistidos por aire o vacio. Un vehículo equipado con un sistema de frenos en el cual los frenos de servicio activados hidráulicamente son aplicados o asistidos por aire comprimido o vacio, deberá estar equipado con una señal de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de esta sección y también con un mecanismo de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (c) o el párrafo (d) de

esta sección.

(f) Mantenimiento. Las señales de advertencia, mecanismos y medidores requeridos por esta sección deben ser mantenidos en condiciones funcionales.

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 en una distancia medida desde el punto en el cual el movimiento del pedal del freno de servicio comienza, que no sea mayor que la distancia especificada en la tabla del párrafo (d) de esta sección.

(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 DE MOTOR	SISTEMA DE FRENOS DE SERVICIO: Fuerza de frenado, con un porcentaje del peso bruto o combinación del vehículo.	SISTEMA DE FRENOS DE SERVICIO: Desaceleración de velocidad en pies por segundo.	SISTEMA DE FRENOS DE SERVICIO: Aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 mph.	SISTEMA DE FRENOS DE EMERGENCIA: Aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 mph.
A. VEHICULO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS				
1. Vehículo con capacidad de 10 asientos o menos, incluyendo al conductor y construído en chasis de vehículo de pasajeros.	65.2	21	20	54
2. Vehículos con capacidad de más de 10 asientos, incluyendo al conductor y construído en chasis de vehículo de pasajeros; vehículo construído 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.	43.4	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 porciento). La columnas 2 es incluida en éstos cálculos, ya que algunos artefactos 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 decresca después de alcanzar un máximo. La distancia agregada que resulta debido a que la desaceleración 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 fenado 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 númericos de la Columna 4 para los distintos tipos de vehículos.

(e) Los terminos "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 hidraúlico). Todo vehículo de motor comercial manufacturado en o después del 20 de octubre de 1993, y equipado con un sistema hidraúlico de freno, deberá cumplir con los requisitos para sistemas de freno automático "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 105 (49CFR 571.105,55.1) 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 freno de aire deberá cumplir con los requisitos para sistemas de ajuste automático de frenos del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No 121 (4 CFR 571.121,55.1.8) 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 bajo ajuste deberá ser desplazada 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.

SUBPARTE D - CRISTALES Y CONSTRUCCION DE VENTANAS

Sección 393.60 - Cristales en aberturas específicas.

(a) Tipos de cristal.

(1) Cristales utilizados o instalados en el parabrisas, ventanas, puertas o cualquier otra abertura dentro de un ómnibus, camión, camión remolcador, excepto vehículos para servicios como camiones blindados, deben cumplir con los requerimientos contenidos en el código "American Standard Safety Code for Safety Glazing Material for Motor Vehicles Operating on Land Highways", con la fecha de efectividad mostrada en el párrafo (a) (2) de esta sección.

(2) Tabla de Requerimientos de Cristales y Fecha de efectividad:

	DEBERA CUMPLIR CON:		
Vehículos Manufacturados	z26.1-1950	z26.1-1950, según es suplementado por z26.1-1964	z26.1-1966, según es suplementado por z26.1-1969
Antes del 1ro de enero de 1966	x		
Después del 1ro de enero del 1966 hasta el 31 de diciembre de 1980		x	
En o después del 1ro de enero del 1981			x

(b) Condiciones del parabrisas. Todo vehículo de motor debe tener el parabrisas libre de decoloración u otro daño en aquella porción que se extiende hacia arriba de la parte superior del volante, sin incluir una franja de dos (2) pulgadas del borde superior y otra de una (1) pulgada a cada lado del parabrisas o cada uno de sus paneles, excepto que la decoloración y daño sea tolerable, si: (1) colores o tintes aplicados en la fabricación para reducir el resplandor; (2) cualquier agrietadura no mayor de 1/4 pulgada de ancho, si no está intersecada por cualquier otra agrietadura; (3) cualquier área dañada que pueda ser cubierta con un disco de 3/4 pulgada de diámetro, si no está a 3 pulgadas de cualquier otra área dañada.

(c) Uso de materiales que reduzcan la visibilidad. Ningún vehículo de motor puede ser operado con cualquier etiqueta, calcomania, u otra materia que reduzca la visibilidad, cubriendo cualquier porción del parabrisas o de las ventanas de cualesquiera de los lados del compartimiento del conductor, excepto marbetes requeridos por ley pueden ser pegados a la parte inferior del parabrisas, siempre que ninguna porción del marbete, etiqueta, calcomania o cualquier otra materia que reduzca la visibilidad se extienda hacia arriba más de 4 1/2 pulgadas desde la parte inferior del parabrisas.

Sección 393.61 - Construcción de ventanas.

(a) Ventanas en camiones o camiones remolcadores. Todo camión y camión remolcador excepto camiones blindados, deberán tener, además del

área provisto por el parabrisas, al menos una ventana en cada lado del compartimiento del conductor, que tenga suficiente área que permita tanto un elipse con un eje mayor de 18 pulgadas cuadradas y eje menor de 13 pulgadas o una abertura que contenga 200 pulgadas cuadradas formadas por un rectángulo de 13 pulgadas por 17 3/4 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.

(b) Ventanas de ómnibus.

(1) Excepto según se dispone en el párrafo (b) (3) de esta sección, todo ómnibus fabricado antes del lero. de septiembre de 1973 que tenga capacidad para mantener sentados a más de ocho (8) personas deberá tener, además del área provista por el parabrisas, medios adecuados de escape de pasajeros a través de las ventanas. Estas deberán estar de acuerdo con las siguientes especificaciones: por cada espacio correspondiente al asiento de un pasajero, inclusive el del conductor, deberá haber por lo menos 67 pulgadas cuadradas de cristal, si dicho cristal no está en una ventana de empuje hacia

afuera; o al menos 67 pulgadas cuadradas de espacio libre al abrir las ventanas de empuje hacia afuera. Ningún área debe ser incluida en este 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 3/4 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 (c) de esta sección. No menos del 40 por ciento de dichos cristales prescritos o aberturas deberán estar en un solo lado de cualquier ómnibus.

(2) Todo ómnibus, incluyendo los escolares manufacturados en o después del lero. de septiembre de 1973 que tengan capacidad para diez (10) pasajeros o más, deben tener salida de emergencia en conformidad con el "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217".

(3) Omnibuses manufacturados antes del lero. de septiembre de 1973 deberán cumplir con el "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217 " en lugar de cumplir con el párrafo (b) (1) de esta sección.

(c) Requerimientos para ventanas de empuje hacia afuera.

(1) Excepto según se dispone en el párrafo (c) (3) de esta sección, toda abertura de cristales en omnibuses manufacturados antes del lero. de septiembre de 1973, con capacidad para más de ocho (8) pasajeros y cuando utilizada para satisfacer los requisitos del párrafo (b) (1) de esta sección, y no tenga cristales de seguridad laminados deberá tener una montura o faja de tal manera diseñada, construída y mantenida de modo que pueda ceder hacia afuera para proveer la libre abertura requerida cuando esté sujeto a la prueba de caída especificada en la Prueba No. 25 del "American Standard Safety Code" mencionado en la sección 393.60. La altura de la caída requerida para la ventana de empuje hacia afuera no debe exceder a la altura de caída requerida para romper el cristal en la misma ventana cuando está laminado con el tipo de cristal de seguridad especificado en la Prueba 25 de dicho código. La faja para tal ventana deberá estar construída de tal material y diseñada para que continuamente cumpla con los requisitos de esta sección.

(2) En un ómnibus manufacturado en o después del lero de septiembre de 1973 con capacidad para más de diez (10) pasajeros, cada ventana de empuje hacia afuera deberá cumplir con el "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217".

(3) Un ómnibus manufacturado antes del lero de septiembre de 1973, debe estar conforme con el "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217"; en lugar de cumplir con el párrafo (c) (1) de esta sección.

Sección 393.62 - Obstrucción de las ventanas.

Las ventanas, si de otra forma fueren capaces de cumplir con la sección 393.61 (a) y (b), no deberán estar obstruídas por barras u otros medios localizados ya sea por dentro o por fuera de tales ventanas que pudieran impedir el escape de los ocupantes, a menos que tales barras u otros medios estén construídos de manera que provean una abertura sin obstáculos por lo menos igual a la abertura provista por la ventana adyacente, cuando están sujetas a la misma prueba especificada en la sección 393.61 (c). El punto de aplicación de fuerza de dicha prueba deberá ser tal que tenga la mayor probabilidad de remover la obstrucción.

Sección 393.63 - Ventanas, marcado.

(a) En un ómnibus manufacturado antes del lero. de septiembre de 1973, cada ventana de empuje hacia afuera y cualquier otra ventana de escape, con cristales de seguridad laminados requeridos en la sección 393.61, deberá estar

debidamente identificada con rótulos, calcomanias o letreros claros y legibles. Dichos marcados deberán incluir lenguaje apropiado para indicar que ésta es una ventana de escape y el método de como deberá ser usada para salida de emergencia.

(b) En omnibuses fabricados en o después del lero. de septiembre de 1973, las salidas de emergencia requeridas en la sección 393.61, deberán ser marcadas con las especificaciones del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217".

(c) En omnibuses fabricados antes del lero. de septiembre de 1973, las salidas de emergencia deberán ser marcadas de acuerdo al "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217" en lugar de cumplir con el párrafo (a) de esta sección.

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 no 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 artefactos de presión para impulzar el combustible desde un tanque, un artefacto 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.

(1) Un tanque de combustible líquido manufacturado en o después del lero. 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 lero. 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 lero. 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 lero. 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 lero. 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 armazón 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, de costura dura o por puntos o por técnicas que provean resistencia al calor y seguridad mecánica de por lo menos igual a esas específicamente nombradas. 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) Fibras. Las fibras 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 fibras rectas pueden ser usadas en conectores con rebordes integrales y que usen juntas para el sellado. Por lo menos cuatro (4) fibras completas deberán estar unidas a cada conector.

(4) Drenaje y conectores inferiores.

(i) Los drenajes u otros conectores inferiores no deberán extenderse más de 3/4 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 construida 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) 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 sistemas 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 lero. 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.

(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

---

Nota Al calce: /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.

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) Prueba de caida.

(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 de 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

---

Nota Al calce: /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.

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 lero. de julio de 1988, 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 FHWA sidemounted tank requirements".

(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 FHWA requirements for non-side-mounted 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.

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 of the 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 lero. 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 lero. 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 1969.

(4) Un sistema de combustible instalado en o después del lero. 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 una 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: ARTEFACTOS DE ACOPLAMIENTO Y METODOS DE REMOLQUE

Sección 393.70 - Artefactos 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, y 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 armazón 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 armazón. La instalación debe incluir un mecanismo para efectivamente prevenir que la mitad inferior de la quinta rueda se desvíe del armazón 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 armazón 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 armazón o a una extensión del armazón 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 lero. 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 armazón o al eje en dos puntos tan separados como la configuración del armazón 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) 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. 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 del vehículo remolcador. 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.

Sección 393.71- Artefactos 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.

(1) Cuando están adecuada y seguramente fijados por mecanismos equivalentes en seguridad a aquellos provisto 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.

(1) Ningún vehículo o vehículos de motor deberán ser remolcados en operación de carga y/o remolque por mecanismos que no sean barras de remolque o conexiones de silla de montar, que satisfagan los requisitos de esta sección.

(2) Para propósito de las disposiciones de esta parte:

(i) Mecanismos de acoplamiento tales como los usados para remolcar casas de remolques y empleando conexiones mediante articulación de cuenca y bola (ball & socket) deberán ser considerados como barras de remolque.

(ii) Vehículos de motor o partes de vehículos de motor adecuadas, segura(s) y rígidamente unidas por mecanismos que reunen los requisitos del párrafo (n) de esta sección, deberán ser considerados como un vehículo en cualquier posición, en cualquier combinación.

(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	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 fórmula siguiente:

Fuerza Longitudinal-peso bruto del vehículo remolcado x 1.3. La fuerza como balancín 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 instalados y asegurados 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 armazón 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 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 permitan que el vehículo se desvie 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 1970/1.

/1 Ver nota al calce 1 de la Sec. 393.24(c).

(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 Carreteras para (peso bruto máximo para el cual la barra de remolque es manufacturada) vehículos".

Peso máximo permitido _____

Manufacturada_____

(Mes y Año)

Por_____

(Nombre del Manufacturero)

Certificación de barras de remolque manufaturadas antes de la fecha de efectividad de esta reglamentación deberá cumplir con los requisitos vigentes al momento de su manufatura.

(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 armazón 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 armazón 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 (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 construídas 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 9 pulgadas. La distancia entre el punto de separación mayor, donde la mitad superior sostiene al vehículo remolcado, no deberá ser menos de 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 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 pasador 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 1/2 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 1/2 pulgada. La distancia más amplia entre los puntos de soporte y la mitad superior y el vehículo remolcado deberá ser por lo menos de 9 pulgadas.

(5) Movimiento lateral del vehículo remolcado.

(i) Vehículos remolcados con un eje recto o el eje con una pendiente de 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 pasadores de por lo menos igual diámetro.

(ii) Vehículos remolcados con un eje con una caída de 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 la 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 1 pulgada: disponiéndose, sin embargo, que podrá ser utilizado un radio menor si el tornillo tipo "U" está fabricado para no causar más del 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:

(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 deceleración 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

AREA TOTAL TRANSVERSAL DE TORNILLOS
TIPO "U" EN PULGADAS CUADRADAS

	SILLA DE MONTAR DOBLE O TRIPLE			
Peso en libras del vehículo remolcado más pesado	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
Más de 5,000	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" construídos de acero blanco. El hierro colado no deberá ser usado para abrazaderas o cualquier otro mecanismo de retención.

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 armazón del vehículo remolcador de tales dimensiones que la presión ejercida por la mitad inferior sobre el vehículo remolcador no deberá exceder de 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 armazón del vehículo remolcador deberán tener por lo menos 1/2 pulgada de grueso, 3 pulgadas de ancho y un largo combinado de 6 pulgadas.

(iii) Bajo ninguna condición el punto de soporte más alto del vehículo remolcado por la mitad superior deberá ser mayor de 24 pulgadas, medido verticalmente sobre el tope del armazón 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 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 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 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 armazón 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 la 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

	SILLA DE MONTAR DOBLE O TRIPLE			
Peso en libras del vehículo remolcado más pesado	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
Más de 5,000	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:

(l) 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
Más de 5,000	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 mitades no sea menor de 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 de 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 silla de montar deberá ser de tal manera diseñada, construida, mantenida, e instalada, que el vehículo remolcado o vehículos sigan la trayectoria del vehículo remolcador sin desviarse. Vehículos remolcados no deberán desviarse más de 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 armazón. Cuando sea necesario, deberán tomarse las medidas necesarias para evitar la torcedura del armazón del vehículo remolcador insertando bloques adecuados dentro del canal del armazón para prevenir el retorcimiento. La silla de montar no deberá ser localizada de tal manera que pueda causar deformación del armazón por razón de una acción del cantilever.

(5) Extensión del armazón. Ninguna silla de montar deberá ser localizada en un punto de la parte trasera del armazón 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 diseñadas e instaladas 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 le 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 Carreteras 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 armazón 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 1/2 pulgada en forma corvada y con las esquinas reforzadas con una placa de por lo menos 3 1/2 por 8 pulgadas de largo. El mecanismo deberá estar unido con un tornillo de 3/4 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 esten 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 y otras deformaciones de la llanta.

(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 deberá ser operado con llantas reacanaladas en las ruedas delanteras que tengan una capacidad de carga igual o mayor que 8.25-20 en las llantas de 8 lonas.

(f) Capacidad de carga de las llantas. 1/

(1) Regla general: Ningún vehículo de motor deberá ser operado con llantas que carguen un peso mayor que el especificado para las llantas en cualquiera de las publicaciones de los cuerpos estandarizadores, listado en FMVSS 571.119 y marcado en el lado de las llantas a menos que:

(i) El vehículo esté siendo operado bajo los términos de un permiso especial expedido por el Estado, y

(ii) 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.

Nota/1 La carga y la presión de la inflación fría impuesta a las ruedas y aros no deberá exceder las recomendaciones del manufacturero aunque la llanta sea aprobada para una carga o inflación mayor. Las ruedas y aros pueden ser identificadas (marcadas) con una carga máxima e inflación fría máxima.

(2) Presión de las llantas. 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 que será transportada.

(3) 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 I - MEDIDAS DE CORRECCION DE PRESION DE INFLACION PARA 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. (1,814 kg.) de carga máxima o menos	Llantas con una clasificación de sobre 4,000 lbs. (1,814 kg.) de carga
41 a 55 mi/h 66 a 88.5 km/h	5 lb/pulg. ^{2} (0.36 bar.)	15 lb/pulg. ^{2} (1.07 bars.)

Sección 393.76 - Reservada.

Sección 393.77 - Reservada.

Sección 393.78 - Limpia - parabrisas.

(a) Todo ómnibus, camión o camión remolcador, que tenga parabrisas, deberá estar equipado con por lo menos dos limpia-parabrisas que operen automáticamente, uno en cada lado de la línea de centro del parabrisas, para limpiar la lluvia, polvo o cualquier otra sustancia del parabrisas, el que deberá estar en condiciones para proporcionar una visión clara al conductor, a menos que una de dichas hojas haya sido arreglada de tal manera que limpie el área del parabrisas hasta una pulgada del límite de visibilidad en cada lado del mismo: Disponiéndose, sin embargo, que en operaciones de carga y/o remolque, esta sección aplicará solamente al vehículo manejado: Disponiéndose además, que una sola hoja del limpia-parabrisas sea suficiente cuando el vehículo manejado en dicha operación de carga y/o remolque, constituya todo o parte de la propiedad transportada, y no provee para dos de tales hojas.

(b) Todo ómnibus, camión o camión remolcador con fecha de manufactura posterior al 30 de junio de 1953 que dependa de un sistema de vacío para operar los limpia-parabrisas, el mismo deberá ser de tal manera construído para que la operación del limpia-parabrisas no sea adversamente afectado por algún cambio en la presión.

Sección 393.79 - Reservada.

Sección 393.80 - Espejos retrovisores.

(a) Todo ómnibus, camión o camión remolcador deberá estar equipado cuando menos con dos 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 vigentes al momento de su manufactura.

(b) Excepciones.

(1) Espejos instalados en un vehículo manufacturado con anterioridad al lero. 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 serà 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 mecanismos 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, el que deberá funcionar con precisión razonable. Sin embargo, este requisito no aplica a ningún vehículo remolcado ni a ningún vehículo manejado que sea parte de un embarque a ser entregado en una operación de carga y/o remolque, si dicho vehículo está equipado con mecanismos efectivos para limitar su velocidad máxima a 45 m.p.h.

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 a la atmósfera en o dentro de (6) seis 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 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 causado 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 - Protección trasera.

Todo vehículo de motor, excepto, camiones, remolcadores, remolques ajustables y vehículos en operaciones de carga y/o remolque con fecha de manufactura posterior al 31 de diciembre de 1952, que estén de tal manera construídos que el cuerpo o chasis, solo tenga en la parte trasera un espacio de más de 30 pulgadas del piso aún cuando esté vacio, deberá estar provisto con parachoques o artefactos que tengan

con propósitos similares, los que deberán ser construídos y localizados de manera que:

(a) El espacio libre entre la parte baja del parachoques o artefactos y el piso no excederá 30 pulgadas cuando el vehículo esté vacio;

(b) La distancia máxima entre el punto más cercano entre el parachoques o artefactos si son usados más de uno, no excedera 24 pulgadas;

(c) La distancia máxima transversal desde la parte más ancha del vehículo de motor a la parte trasera del parachoques o artefactos, no excederá 18 pulgadas;

(d) El parachoques o artefactos deberán estar localizado a no más de 24 pulgadas hacia adelante de la parte trasera extrema del vehículo; y

(e) El parachoques o artefactos deberán ser construídos y firmemente fijados. Los vehículos de motor construidos y mantenidos de manera que el cuerpo, u otra parte del vehículo brinden la protección contemplada a la parte trasera del vehículo cumplirán con esta sección.

Sección 393.87 - Banderas en cargas salientes o proyectadas.

Todo vehículo de motor con una carga que se extienda más allá de los lados o más de cuatro pies de la parte trasera deberá tener las extremidades de la

carga marcadas con una bandera roja, no menor de 12 pulgadas cuadradas en cada punto donde unfaeo o luz sea requerido por Tabla I de la Sección 393.11.

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 - Omnibuses, protección del eje de transmisión.

Cualquier eje de transmisión 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 eje que este provisto con una conexión oscilante (cuña u otro artefacto semejante), para evitar el vapuleo del eje en caso de fallas del mismo o cualesquiera de sus partes o componentes. Un eje contenido dentro de un tubo de impulso rotativo no requerirá dichos mecanismos.

Sección 393.90 - Omnibuses, 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 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 de 1/2 pulgada 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- Omnibuses, 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 - Omnibuses, marcado de salidas de emergencias.

Todo ómnibus equipado con una puerta de emergencia, deberá tener dicha puerta con letras de por lo menos una (1) pulgada de alto con el marcado siguiente: "PUERTA DE EMERGENCIA" o "SALIDA DE EMERGENCIA". Las puertas de emergencias deberán estar identificadas por una luz eléctrica roja que esté visible al pasajero y la que deberá estar encendida en todo momento cuando se requiera que los faros estén encendidos por la sección 392.30.

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

(a) Omnibuses.

(1) Omnibuses manufacturados en o después del lero. de enero de 1965, y antes del lero. de julio de 1971.

Después del 30 de junio de 1972, todo ómnibus manufacturado en o después del lero. de enero de 1965, y antes del lero. 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) Omnibuses manufacturados en o después del lero. de julio de 1971. Todo ómnibus manufacturado en o después del lero. 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) Omnibuses manufacturados en o después del lero. de enero de 1972. Todo ómnibus manufacturado en o después del lero. 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 lero. de enero de 1965 y antes del lero. 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 lero. de enero de 1965 y antes del lero. 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 lero. de enero de 1972. Todo camión y camión remolcador manufacturado en o después del lero. 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 ruído en el interior del vehículo.

(a) Aplicación de las reglas en esta sección. Excepto según provisto en el párrafo (d), esta sección aplica a todo vehículo de motor manufacturado en o después del lero. de octubre de 1974. En o después del lero. de abril de 1975, esta sección aplica a todo vehículo de motor manufacturado antes del lero. de octubre de 1974. En y después del lero. de abril de 1975, esta sección aplica a todo vehículo de motor manufacturado antes del lero. de octubre de 1974.

(b) Regla general. El nivel de ruido interior en la posición sentada del conductor de un vehículo de motor, no excederá 90 deciveles (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 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 Standard ANSI S1.4-1971" Especificaciones para medidor de Nivel de Sonido, Metro Tipo 2. Colocar el medidor en el "A-weighting network" y acelere ("Fast") la respuesta del medidor.

(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 energia, 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 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.

Excepto para vehículos livianos, todo ómnibus, camión, camión remolcador y todo vehículo operado en una operación de carga y/o remolque deberá estar equipado como sigue:

(a) Extintor de incendio.

(1) Excepto según provisto en el párrafo (a) (4) de esta sección, toda unidad de fuerza deberá estar equipada con un extintor de incendio que esté adecuadamente cargado y localizado de tal manera que esté accesible para su uso. El extintor de incendio deberá estar seguramente instalado en el vehículo y deberá estar diseñado, construido y mantenido para permitir una inspección visual para determinar de que está o no completamente cargado. El extintor de fuego debe tener

un agente extintor que no necesite protección contra congelación. No deberá usar líquidos vaporizantes que emitan vapores más tóxicos que aquellos producidos por las sustancias que tengan un grado de toxicidad de 5 a 6, según especificado en el "Underwriters' Laboratories Classification of Comparatives Life Hazard of Gases and Vapors".

(2) (i) Antes del lero. de julio de 1971, una unidad de fuerza que sea usada para transportar materiales peligrosos deberá estar equipada con un extintor de incendio que según lo especificado por "Underwriters' Laboratories" tenga una clasificación de 4 B:C o más. En y después del lero. de julio de 1971, una unidad de fuerza que sea usada para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con un extintor de incendios, según especificado por "Underwriters' Laboratories" con una clasificación 10 B:C o más.

(ii) Antes del lero. de enero de 1973 una unidad de fuerza que no sea utilizada para transportar materiales peligrosos deberá estar equipada con un extintor de incendio según lo especificado en "Underwriters' Laboratories" con una clasificación de 4

B:C o más. En y después del lero. de enero de 1973, una unidad de fuerza que no sea utilizada para transportar materiales peligrosos debe estar equipada ya sea con:

(A) Un extintor de incendio según lo especificado por "Underwriters' Laboratories" con clasificación de 5 B:C o más; o

(B) Dos extintores de incendio, cada uno según lo especificado por "Underwriters' Laboratories" con una clasificación de 4 B:C o más.

(iii) Todo extintor de incendio requerido por esta sección debe estar marcado según las especificaciones del "Underwriters' Laboratories" y debe cumplir con los requerimientos del inciso (a) (1) de esta sección.

(3) Para los propósitos de este inciso, una unidad de fuerza es utilizada para transportar materiales peligrosos sólo si a la unidad de fuerza o el vehículo de motor remolcado por la unidad de fuerza le es requerido que esté marcado o rotulado de acuerdo con el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.

(4) Este párrafo no es aplicable a la unidad de fuerza en una operación de carga y o remolque.

(b) Reservada.

(c) Fusibles de repuesto. Por lo menos un fusible de repuesto u otro artefacto protector de sobrecarga, si los artefactos usados no son del tipo de reinstalación (reset) para cada clase y tamaño usado. En una operación de carga y/o remolque los repuestos localizados en cualquier vehículos serán considerados adecuados.

(d)-(e) Reservadas.

(f) Artefactos de advertencia para vehículos detenidos.

Excepto según lo provisto en el párrafo (g) de esta sección una de las siguientes combinaciones de artefactos de advertencia es requerido:

(1) Vehículos equipados con artefactos de advertencia antes del lero. de enero de 1974. Los artefactos de advertencia especificados más adelante pueden ser usados hasta que su reemplazo sea necesario:

(i) Tres señales de emergencia de combustible líquido encendido que satisfagan los requisitos del "SAE Standard J597, Liquid

Burning Emergency Flares", y tres cartuchos de iluminación y dos banderas rojas; o

(ii) Tres linternas eléctricas de emergencia que satisfagan los requisitos del "SAE Standard JR596", "Electric Emergency Lanterns" y dos banderas rojas; o

(iii) Tres reflectores de emergencia rojos que satisfagan los requisitos del párrafo (i) de esta sección y dos banderas rojas; o

(iv) Tres triángulos reflectores de emergencia rojos que satisfagan los requisitos del párrafo (h) de esta sección; o

(v) Tres triángulos de emergencia reflectivos bidireccionales que cumplan con los requisitos de "FMVSS No. 125".

(2) Vehículos equipados con artefactos de advertencia en y después del lero. de enero de 1974.

(i) Tres triángulos de emergencia reflectivos bidireccionales que cumplan con los requisitos del "FMVSS No. 125";

(ii) Por lo menos seis (6) cartuchos de iluminación, o tres (3) señales encendidas por combustible líquido. El vehículo deberá tener tantos de dichos artefactos como sean necesarios para cumplir con los requisitos de la Sección 392.22.

(3) Artefactos de advertencia suplementarios. Otros artefactos de advertencia podrán ser utilizados pero no podrán sustituir los artefactos de advertencia requeridos, disponiéndose que los mismos no disminuyan la efectividad de los artefactos requeridos.

(g) Limitaciones en el uso de artefactos 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 vacio; cualquier vehículo de motor comercial que utilice gas comprimido como combustible de motor.

(h) Requisitos para triángulos reflectivos de emergencia manufacturados antes del lero. de enero de 1974.

(1) Todo reflector deberá formar un triángulo equilátero colapsable con soportes no menor de 17 pulgadas de largo y no menores de 2 pulgadas de ancho. La parte delantera y trasera de la superficie de los soportes expuesta deberá estar cubierta con un material reflectivo rojo de no menor de 1/2 pulgada de ancho. Las superficies reflectivas delantera y trasera deberán estar aproximadamente paralelas. Cuando esté en posición, uno de los extremos del triángulo deberá estar hacia arriba. El área comprendida entre los lados del triángulo deberá estar abierta.

(2) "Material reflectivo": El material reflectivo que cubre los soportes del triángulo equilátero deberá cumplir con cualquiera de los siguiente:

(i) Los requisitos para los elementos de reflectores fabricados de material plástico metil-metacrílico rojo, en conformidad con requisitos del color, sellado, poder lumínico mínimo, prueba de viento, prueba de vibración y prueba de resistencia a la corrosión de la sección 3 y 4 del " Federal Specification RR-R-1185", del 17 de noviembre de 1966, o

(ii) Los requisitos de laminado rojo del "Federal Specification L-S-300" del 7 de septiembre de 1965, con excepción de que el poder lumínico

agregado del triángulo formado en una dirección, no debe ser menor de ocho cuando es medida a un ángulo divergente de 0.2 grados y -4 grados en ángulo incidente y no menor de 80 por ciento del poder lumínico especificado para un (1) pie cuadrado de material en todos los otros ángulos señalados en la Tabla II, "Reflective Intensity Values" del L-S-300.

(3) Alineamiento de superficie reflectiva. Todo triángulo reflectivo deberá estar construído de manera que cuando el triángulo es colocado adecuadamente, la superficie reflectiva quede en un plano perpendicular al plano de la superficie de la via de rodaje con una tolerancia permisible de mas de diez (10) grados o menos de diez (10) grados. Los triángulos colapsables deberán tener provistos medios de retención de la superficie reflectiva dentro de la tolerancia requerida. Dichos medios de retención deberá ser capaces de ajustarse sin el uso de herramientas o equipo especial.

(4) Adecuacidad mecánica de los reflectores. Todo triángulo reflectivo deberá ser de tal peso y dimensión que pueda permanecer estacionario cuando es sometido a vientos de 40 millas por hora cuando esté colocado adecuadamente en cualquier superficie pavimentada, limpia y seca. El triángulo reflectivo deberá ser construido para

resistir golpes razonables sin romperse.

(5) Reflectores, incorporación de mecanismos de retención. Cada juego de triángulos reflectivos deberá ser adecuadamente protegido por una caja, y otro contenedor adecuado especialmente diseñado y construído para que los reflectores puedan ser rápidamente extraidos para usarse.

(6) Certificación. Todo triángulo reflectivo de emergencia rojo estará diseñado y construído para cumplir con estos requisitos y deben ser claramente marcados con la certificaciń del fabricante de que cumple con lo requerido.

(i) Requisitos para reflectores de emergencia rojos. Cada reflector de emergencia rojo deberá cumplir en todos los aspectos con los siguientes requisitos:

(1) Requisitos de elementos reflectivos.

Cada reflector debe ser compuesto de por lo menos dos elementos o superficies reflectivas en cada lado, delantero y trasero. Los elementos reflectivos, delanteros y traseros, deberán estar aproximadamente paralelos.

(2) Elementos reflectivos deben ser Clase A. Cada elemento reflectivo o superficie debe reunir los requisitos para reflectores rojos Clase A contenido en el "SAE Recommended Practice - Reflex Reflector". El poder lumínico agregado de todos los elementos o superficies reflectivos en una dirección no deben ser menor de doce (12) cuando sea probado en una posición perpendicular con observación a un tercio de grado según especificado en la Prueba Fotométrica contenida en la norma anteriormente mencionada.

(3) Protección, superficies reflectivas. Si el reflector o los elementos reflectivos son de tal manera construidos o diseñados que la superficie reflectiva pueda afectarse adversamente por polvo, hollín u otra materia extraña o por el contacto con otras partes del reflector o su contenedor, entonces dichas superficies reflectivas deben ser adecuadamente selladas dentro del cuerpo del reflector.

(4) Superficies reflectivas perpendiculares. Todo reflector deberá ser de tal manera

construido que cuando el reflector esté adecuadamente colocado, todo elemento o superficie reflectiva esté en un plano perpendicular del plano de la superficie de la vía de rodaje. Los reflectores colapsables deberán estar provistos por mecanismos para cerrar todos sus elementos o superficie reflectiva en la posición requerida. Los mecanismos de cierre deberán ser capaces de ajustarse rápidamente sin el uso de herramientas o equipo especial.

(5) Reflectores, adecuacidad mecánica. Todo reflector debe ser de tal peso y dimensión que pueda permanecer estacionario cuando es sometido a vientos de 40 millas por hora cuando esté apropiadamente colocado en cualquier superficie de carretera pavimentada, limpia y seca. El reflector debe ser construido para resistir golpes razonables sin romperse.

(6) Reflectores, incorporación de mecanismos de retención. Cada juego de reflectores y los elementos o superficie reflectivos incorporado en éstos deberán ser protegidos

adecuadamente por una caja, u otro contenedor adecuado, especialmente diseñado y construído de tal manera que el reflector pueda ser extraído rápidamente para usarse.

(7) Certificación. Todo reflector de emergencia rojo estará diseñado y construído para cumplir con estos requisitos y deberan ser claramente marcados con la certificación del fabricante de que sí cumple con lo requerido.

(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 artefactos deberán cumplir con los requisitos de "Underwriters' Laboratories, Inc. UL No. 912, Highway Emergency Signals, Fourth Edition, July 30, 1979". Todo cartucho de iluminación y señales encendidas por combustible líquido deberán estar marcados con el símbolo "UL " de acuerdo con los requisitos del "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 - PROTECCION CONTRA DESPLAZAMIENTO O CAIDA DE LA CARGA

Sección 393.100 - Reglas generales para la protección contra el desplazamiento o caída de la carga.

(a) Alcance y aplicación de las reglas de esta sección.

Esta sección es aplicable a camiones, camiones remolcadores, semiremolques, remolques completos y remolques ajustables. Cada uno de estos vehículos de motor deberán, cuando transporten carga, estar equipados y cargados para prevenir el movimiento o la caída de la carga de la manera prescrita por las reglas del párrafo (b) de esta sección. Además, todo vehículo de motor que acarrea carga deberá cumplir con las reglas aplicables de las Secciones 393.102, 393.104 y 393.106.

(b) Componentes básicos de protección. Todo vehículo de motor que acarree carga deberá estar equipado con mecanismos que provean protección contra el desplazamiento o caída de la carga de acuerdo con los requisitos de los párrafos (b), (1), (2), (3) o (4) de esta sección.

(1) Opción A. El vehículo deberá tener lados, barandas laterales o estacas, y compuerta, baranda o estaca en la parte trasera. Dichos artefactos deberán ser lo suficientemente fuertes y altos para asegurar que la carga no se desplaze

indebidamente o pueda caerse del vehículo. Los mismos no deberán tener aberturas que sean lo suficientemente grandes que permitan que la carga entre en contacto con una o más de las mismas y pueda pasar a través de ellas.

(2) Opción B. El vehículo deberá tener por lo menos un ensamblaje para sujetar la carga, que cumpla con los requisitos de la sección 393.102 por cada 10 pies lineales de carga o fracción de ésta. (Sin embargo, un remolque ajustable o expandible que transporte artículos de metal, bajo las reglas especiales en el párrafo (c) de esta sección, le es requerido que tenga solo dos o más de dichos ensamblajes a cada extremo del remolque.) Además, el vehículo deberá tener tantos ensamblajes adicionales que reúnan los requisitos de la sección 393.102, según sean necesarios para asegurar la carga a ser transportada, tanto por contacto directo entre la carga y el ensamblaje o, por la estiba que esté en contacto con la carga y que es asegurada por los ensamblajes para sujetar.

(3) Opción C. (Para vehículos que transporten artículos de metal solamente.) Un vehículo que transporte carga, la cual consista de artículos de metal, deberá estar en conformidad, con las reglas de los párrafos (b), (1), (2) o (4) de esta sección o las reglas especiales para la

transportación de artículos de metal dispuestas en el párrafo (c) de esta sección.

(4) Opción D. El vehículo deberá tener otros mecanismos de protección contra el desplazamiento o caida de la carga que sean similares a, y tan efectivos como los especificados en el párrafo (b) (1), (2) o (3) de esta sección.

(c) Reglas especiales para artículos de metal.

(1) Alcance de las reglas de este párrafo. Las reglas en este párrafo aplican a vehículos de motor que transporten artículos de metal, si dicho vehículo no está conforme a las reglas en el párrafo (b) (1), (2) o (4) de esta sección.

(2) Aplicación de otras secciones. Un vehículo de motor que transporte propiedad que consista de artículos de metal deberá, independientemente de si la regla en este párrafo le aplica, cumplir con las reglas 393.102 (relacionado a sistemas para asegurar la carga), 393.104 (relacionado con el bloqueo y aseguramiento de la carga), y 393.106 (relacionado a requisitos de estructuras delanteras).

(3) Carretes. Siempre que un acarreador transporte uno o más carretes de metal, los cuales en combinación o individualmente pesen 5,000 libras o más, deberán ser asegurados de la siguiente

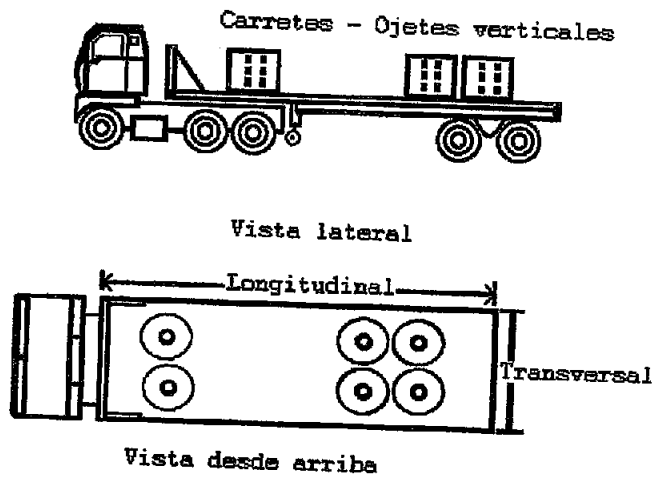
manera:

(i) Carretes con ojetes verticales: Uno o más carretes agrupados y acomodados uno al lado del otro en una fila transversal o longitudinal, deberán ser asegurados por:

(a) Un ensamblaje para sujetar la carga contra la parte delantera del carrete o fila de carretes restringiéndolos contra el movimiento hacia el frente;

(b) Un ensamblaje para sujetar la carga contra la parte trasera de un carrete o fila de carretes restringiéndolos contra el movimiento hacia atrás; y

(c) Un ensamblaje para sujetar la carga sobre el tope de cada carrete o fila transversal de carretes restringiéndolos contra movimiento vertical. El mismo ensamblaje no deberá ser usado para cumplir con más de uno de los requerimientos del párrafo (c) (3) (i) (a), (b) o (c) de esta Sección.



(ii) Carretes con ojetes cruzados: Todo carrete o fila transversal de carretes cargados uno al lado del otro y teniendo aproximadamente el mismo diámetro exterior, deberán estar asegurados por:

(a) Un ensamblaje para sujetar la carga a través del ojete de cada carrete, restringiéndolo contra el movimiento hacia adelante y formando un ángulo de menos de 45 grados con el horizontal cuando es visto desde el lado del vehículo;

(b) Un ensamblaje para sujetar la carga a través del ojete de cada carrete, restringiéndolo contra el movimiento hacia atrás y formando un ángulo de menos de 45 grados con el horizontal cuando es visto desde el lado del vehículo; y

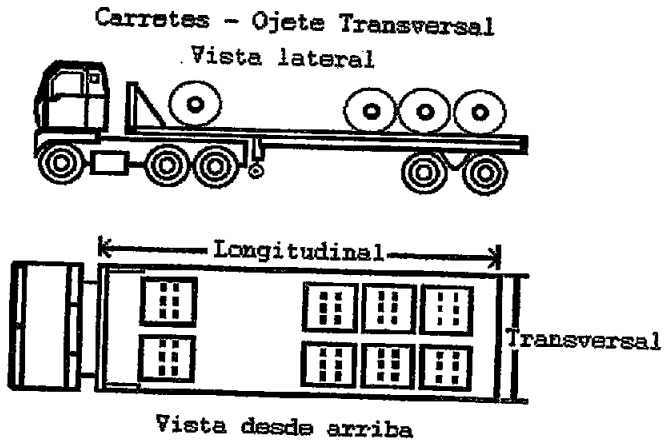
(c) Pedazos de madera que tengan una sección nominal cruzada de 4 pulgadas x 4 pulgadas o más, y un largo que sea por lo menos el 75 por ciento del ancho del carrete o fila de carretes, podrán ser firmemente colocados en contra de ambos laterales, delantero y trasero, restringiéndole el movimiento

hacia adelante o hacia atrás.

(d) Si los carretes cargados hacen contactos entre ellos en la dirección longitudinal y movimiento relativo entre los carretes, y entre los carretes y el vehículo, será prevenido por los ensamblajes y pedazos de madera:

(1) Sólo los carretes delanteros y traseros deberán ser asegurados con pedazos de madera; y

(2) Un solo ensamblaje para sujetar la carga que restrinja contra el movimiento hacia adelante, puede ser usado para asegurar cualquier carrete, excepto el carrete final, el que deberá ser restringido contra el movimiento hacia atrás.



(iii) Carretes con ojetes longitudinales: Un carrete o fila transversal de carretes que posean diámetros exteriores aproximadamente iguales y cargados lado a lado o en una fila longitudinal de carretes que tengan diámetros exteriores aproximadamente iguales y cargados extremo con extremo, deberán ser asegurados como sigue:

(a) El carrete o carretes deberán ser restringidos contra el movimiento de lado a lado y de movimiento hacia adelante y hacia atrás por:

(1) Uno o más ensamblajes para sujetar la carga sobre el tope de cada carrete o fila transversal; o

(2) Dos o más ensamblajes para sujetar la carga a través del ojete de cada carrete o fila longitudinal; o

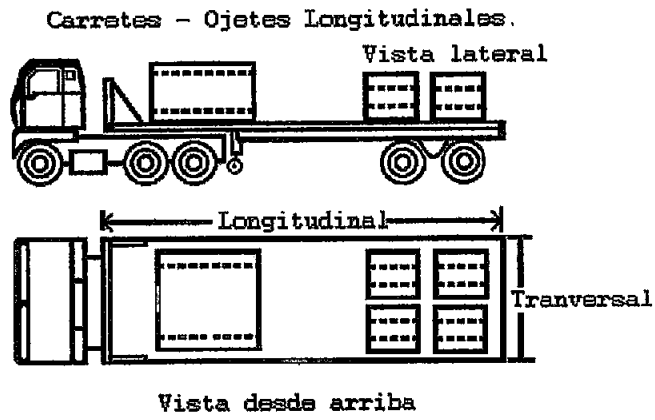
(3) Uno o más ensamblajes cruzando de un lado del vehículo a otro, a través del ojete de cada carrete o fila longitudinal de carretes en una fila

transversal.

(b) Pedazos de madera que tengan una sección nominal cruzada de 4 pulgadas x 4 pulgadas o más, deberán ser firmemente colocados contra los lados de cada carrete o contra los lados exteriores de cada fila transversal de carretes los cuales son cargados lado a lado de tal manera que los pedazos de madera impidan el movimiento de un lado para el otro.

(c) Si, de acuerdo con el párrafo (c) (3) (iii) (a) (1) de esta sección, sólo un ensamblaje sobre el tope de cada carrete o fila transversal de carretes es usado para restringir el movimiento de lado a lado y hacia adelante y hacia atrás, los pedazos de madera que tengan una sección nominal de 2 pulgadas x 4 pulgadas o más y los que estén firmemente asegurados a un bloque longitudinal, deberán estar firmemente colocados contra el frente y la parte posterior de cada carrete, de cada fila longitudinal de carretes y de cada fila transversal de carretes de tal manera que

restrinja el movimiento hacia adelante y hacia atrás.



(iv) Pedazos de madera que sean usados para bloquear deberán ser de madera sólida, libre de defectos (tales como nudos y agrietaduras) que puedan reducir su resistencia sustancialmente.

(v) Los pedazos de madera no necesitan ser utilizados en vehículos que tengan depresiones en el piso o que estén equipados con otros mecanismos de restricción que lleven a cabo las funciones especificadas para pedazos de madera por las reglas en esta sección.

(vi) Como se usa en esta sección, el término "nominal" cuando es usado para describir pedazos de maderas, significa tamaños comerciales

generalmente diseñados con las dimensiones indicadas.

(4) Artículos de metal, misceláneos. Excepto según se dispone en el párrafo (c) (4) (iv) de esta sección, siempre que un acarreador transporte artículos de metal consistente de barras cortadas a lo largo, planchas o láminas, varillas, lingotes, lozas, moldes estructurales, o tubos y otros productos tubulares y dichos artículos, tanto individualmente como en combinación de artículos amarrados o encerrados juntos y manejados como una sola unidad con un peso mayor de 2,000 libras, deberán ser asegurados de la siguiente manera:

(i) Un solo artículo, un grupo de artículos o una combinación cargados uno al lado del otro a través del ancho del vehículo, deben ser asegurados con por lo menos un ensamblaje para sujetar la carga sobre su parte superior a, o por lo menos a cada ocho (8) pies de su largo y por lo menos dos ensamblajes que aseguren cada artículo individual o combinación de artículos amarrados o de otra manera mantenidos juntos y manejados como una sola unidad. Sin embargo, artículos que individualmente tengan un largo de ocho (8) pies o menos y que sean colocados firmemente el uno contra el otro en la dirección

delantera y trasera pueden ser asegurados por angulares de metal o por un pedazo de madera que tenga una sección nominal 4 pulgadas x 4 pulgadas o más, colocados longitudinalmente sobre los artículos. Los ensamblajes no pueden ser localizados más allá de los extremos de los artículos que ellos sujetan.

(ii) Si los artículos son colocados en hileras y cada artículo descansa firmemente en el que está debajo, la hilera puede ser asegurada en la misma manera como un solo nivel de dichos artículos si están asegurados de acuerdo con lo dispuesto en las reglas en esta sección.

(iii) Los remolques ajustables deben cumplir con los requisitos del párrafo (c) (4) (i) y (ii) de esta sección o tener por lo menos dos ensamblajes que aseguren la carga en el soporte del frente y por lo menos dos en la parte trasera.

(iv) Las reglas en este párrafo no aplican a cargas especiales consistentes de maquinaria o estructuras fabricadas, tales como vigas o armazones, que sean asegurados por métodos especiales. Sin embargo, esas cargas deben estar seguras y adecuadamente sujetadas al vehículo.

(d) Reglas especiales para vehículos con propósitos especiales. Las reglas en esta sección no aplican a vehículos que transportan uno o más artículos, que por razón de su tamaño, forma o peso sean cargados en vehículos con propósitos especiales o asegurados por métodos especiales. Sin embargo, cualquier artículo transportado en dichos vehículos debe estar seguro y adecuadamente sujetado al vehículo.

(e) Reglas especiales para furgones o contenedores en carga intermodal. Furgones o contenedores diseñados para la transportación de carga intermodal y con unos mecanismos de seguridad, deberán estar sujetos al armazón (chasis) del vehículo de motor por mecanismos para evitar que accidentalmente se suelten. Los mecanismos de seguridad deberán restringir al furgón de moverse más de media pulgada hacia el frente, atrás, derecha, izquierda o más de una pulgada verticalmente cuando el furgón esté sujeto a las siguientes aceleraciones relativas al vehículo:

Dirección de la fuerza relativa al eje longitudinal del vehículo	Aceleración de G's
Hacia Abajo	1.70
Hacia Arriba	0.50
Lateral	0.30
Longitudinal	1.80

Sección 393.102 - Sistema de aseguramiento.

(a) Aplicación y alcance de las reglas de esta sección. Las reglas en esta sección aplican a los ensamblajes para asegurar la carga (incluyendo cadenas, cables y agarraderas de acero), otros mecanismos de seguridad y mecanismos de sujeción y amarre usados conjuntamente con éstos, los cuales son usados para asegurar la carga del vehículo de motor en tránsito. Todos los mecanismos usados para asegurar la carga de un vehículo de motor en tránsito bajo las reglas de este Reglamento deberán cumplir con los requisitos de esta sección.

(b) Ensamblajes para sujetar la carga. Excepto por los mecanismos integrales de seguridad de los furgones o contenedores diseñados para la transportación intermodal, que cumplan con las reglas de la Sección 393.100 (e), la fuerza estática agregada de rompimiento de los mecanismos usados para asegurar un artículo contra el desplazamiento en cualquier dirección, debe ser por lo menos una y media vez (1 1/2) el peso del artículo. Excepto el marcado, el ensamblaje utilizado deberá cumplir con los requisitos de manufactura señalados en el párrafo (b).

(1) Flejes de acero. Flejes de acero usados como un componente de un ensamblaje para sujetar la carga debe cumplir con los requisitos de la edición de 1991 del "American Society for Testing & Materials' Specifications for Strapping,

Flat Steel and Seals, ASTM D3953-91". Flejes de acero que no estén marcados por el manufacturero con su límite de carga se deberán considerar que tienen un límite de carga equivalente a 1/4 de la resistencia del rompimiento que aparece en ASTMD3953-91 (Véase sección 393.7 (b). Flejes de acero con un ancho de una (1) pulgada o más deberán tener por lo menos dos pares de grapas o mecanismo similar en cada sello y cuando uno de sus puntos se sobrepone a la otra deberá ser sellada con por lo menos dos (2) sellos

(2) Cadena. Las cadenas usadas como componentes de ensamblaje para sujetar la carga deberán cumplir con los requisitos del 15 de junio de 1990, edición de " National Association of Chains Manufactures' Welded Steel Chain Specifications".

(3) Mayas o redes. Mayas o redes usadas como un componente de un ensamblaje para asegurar la carga deberán cumplir con los requisitos de la edición del 1991 de la "Web Sling and Tiedown Association's Recommended Standard Specifications for Synthetic Webbing Tiedowns". (Véase sección 393.7(b) para información sobre la incorporación por referencia y disponibilidad de este documento.)

(4) Cable metálico. Cable metálico usado como un componente del emsamblaje para asegurar la carga deberá cumplir con los requisitos

de la segunda edición de noviembre de 1985 del "Wire Rope Technical Board's" Wire Rope Users Manual". Cable metálico que no sea marcado por el manufacturero con un límite de carga, deberá ser considerado con una carga límite igual a 1/4 de la fuerza nominal señalada en el "Wire Rope Users Manual".(Véase sección 393.7(b) para información sobre la incorporación para referencia y disponibilidad de este documento).

(5) Cordaje. Cordaje usado como un componente del ensamblaje de sujetar la carga deberá cumplir con las normas del "Cordage Institute" aplicables indicadas a continuación: "PETRS- 2, Polyester Fiber Rope, 3 Strand and 8-Strand Constructions, January 1993; PPRS-2, Polypropylene Fiber Rope, 3- Strand and 8-Strand Constructions, August, 1992; CRS-1, Polyester/Polypropylene Composite Rope Specifications, Three- and Eight- Strand Standard Construction, May, 1979; NRS-1, Nylon Rope Specifications, Three-and Eight-Strand Standard Construction, May 1979; C1, Double Braided Nylon Rope Specifications, DBN-January 1984". (Véase sección 393.7(b) para información sobre la incorporación por referencia y disponiblidad de estos documentos).

(6) Tablas del límite de cargas. Las cargas límites indicadas en las tablas de este párrafo son para ser usadas cuando el material del ensamblaje para sujetar la

carga no sea marcada por el manufacturero en su límite de carga. Los ensamblajes para sujetar la carga que sean marcados por el manufacturero con el límite de carga que difiera de lo establecido en la tabla, serán considerados que tienen un límite de carga igual al valor para el cual son marcados. Cordaje sintético (ejemplo, nylón, polipropileno, poliéster) el cual no sea marcado o etiquetado que permita la identificación de su composición o carga límite deberá ser considerado que tiene una carga límite a aquella cordaje de fibra de polipropileno. (polypropylene).

TABLES TO 393.102(b)(6)-WORKING LOAD LIMITS (WLL)
(Chain WLL in pounds (kg))

Size inch (mm)	Grade 3 proof coil	Grade 4 high test	Grade 7 transport	Grade 8 alloy
1/4(7)	1300 (590)	2600 (1180)	3150 (1430)	3500 (1590)
5/16(8)	1900 (860)	3900 (1770)	4700 (2130)	5100 (2310)
3/8(10)	2650 (1200)	5400 (2450)	6600 (2990)	7100 (3220)
7/16(11)	3500 (1590)	5800 (2630)	8750 (3970)	.....
1/2 (13)	4500 (2040)	9200 (4170)	11300 (5130)	12000 (5440)
5/8(16)	6900 (3130)	11500 (5220)	15800 (7170)	18100 (8210)
Chain Mark	PC	HT	.....	T
Examples	3	4	7	8
	30	40	70	80

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)

MANILA 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(13)	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 - thickness inch	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)

(c) Aseguradores de carga y herraje. La fuerza de los aseguradores de carga y herraje que son parte de, o son usados conjuntamente con, un ensamblaje para sujetar la carga, deberá ser igual a, o mayor que el mínimo de la fuerza especificada para ese mecanismo de amarre en el párrafo (b) de esta sección.

(d) Aditamentos de conexión. El gancho, tornillo, soldadura u otro conector mediante el cual un ensamblaje para sujetar la carga esté conectado al vehículo, su lugar de conexión y mecanismo de instalación deberán ser por lo menos tan fuertes como el ensamblaje para sujetar la carga cuando dicho aditamento o conector es presionado por la carga en cualquier dirección en que se mueva dicho ensamblaje.

(e) Montacarga u otros sujetadores. Los anclajes de un montacargas u otro mecanismos sujetadores instalados en un vehículo y usados conjuntamente con un ensamblaje para la carga deberán tener una resistencia de tensión combinada igual a, o mayor que, la fuerza de dicho ensamblaje.

(f) Ajustabilidad. Un ensamblaje para sujetar la carga y sus conectores asociados, y sus mecanismos de ajustes, deberán estar diseñados, construídos y mantenidos de tal manera que un conductor de un vehículo en tránsito pueda ajustarlo. Sin embargo, las reglas en este párrafo no aplican a sistemas de aseguramiento

en que el ensamblaje para sujetar la carga consista de flejes de acero o un mecanismo de amarre el que no es requerido por las reglas de esta sección.

Sección 393.104 - Bloqueo y aseguramiento de la carga.

(a) Protección contra movimientos longitudinales. Cuando un vehículo de motor transporte carga que no esté firmemente sujetada contra la estructura del extremo delantero conforme a los requisitos de la Sec. 393.106, la carga debe estar asegurada de tal manera que, cuando el vehículo decelere a un promedio de veinte (20) pies por segundo por segundo, la carga permanezca en el vehículo y no penetre en el vehículo en la estructura frontal del mismo.

(b) Protección contra movimientos laterales. Cuando el vehículo transporte carga que pueda desplazarse de un lado a otro, la carga deberá estar firmemente bloqueada o sujetada contra los lados, o contra las barandas laterales o estacas del vehículo, o estar asegurada por mecanismos que cumplan con los requisitos del párrafo (b) (2), (b) (3), o (b) (4) de la Sección 393.100.

Sección 393.106 - Estructura frontal.

(a) Regla general.

(1) Excepto según provisto en el párrafo (g) de esta sección, todo vehículo de motor que transporte carga deberá estar equipado con protección de cabecera o un mecanismo

de seguridad con suficiente resistencia para evitar el desplazamiento de la carga y penetración o aplastamiento del compartimiento del conductor.

(2) Todo vehículo de motor que transporte carga deberá tener una estructura frontal que cumpla con las reglas de esta sección.

(b) Ubicación. La estructura frontal debe estar ubicada entre la carga y el conductor del vehículo.

(c) Altura y anchura. La estructura frontal debe extenderse a una altura de cuatro pies (4') sobre el piso del vehículo o a una altura que impida el desplazamiento hacia adelante de cualquier artículo de la carga que se transporte en el vehículo, la que sea menor. Dicha estructura deberá tener un ancho cuando menos igual al ancho del vehículo o que impida el desplazamiento hacia el frente de la carga transportada, la que sea más estrecha.

(d) Resistencia. La estructura frontal debe tener la capacidad de soportar la carga estática horizontal delantera especificados en cualquiera de los párrafos (d) (1) o (2) de esta sección.

(1) Para una estructura frontal menor de seis pies (6') de altura, una carga estática horizontal delantera igual a una mitad (1/2) del peso de la carga transportada en el vehículo, uniformemente distribuida sobre la porción delantera de la

estructura frontal que esté dentro de cuatro pies (4') sobre el piso del vehículo, o que esté a la, o por debajo de la altura sobre el piso del vehículo en el que se impida el desplazamiento hacia adelante de cualquier artículo de la carga del vehículo, lo que sea menor.

(2) Para una estructura frontal de seis pies (6) o más, una carga estática horizontal igual a cuatro décimos (0.4) del peso de la carga transportada en el vehículo uniformemente distribuída sobre toda la estructura frontal.

(e) Resistencia a la penetración. La estructura frontal debe estar diseñada, construída y mantenida de tal manera que tenga capacidad de resistir penetración por cualquier artículo de la carga que haga contacto con la misma cuando el vehículo decelera a un promedio de veinte pies (20) por segundo por segundo. La estructura frontal no podrá tener una abertura del tamaño que permita que cualquier artículo de la carga atraviese la misma.

(f) Mecanismos sustitutos. Los requisitos de esta sección pueden ser cumplidos mediante el uso de mecanismos que lleven a cabo las mismas funciones que la estructura frontal si los mismos son cuando menos tan fuertes como, y proveen protección contra el desplazamiento de la carga por lo menos igual a la estructura frontal la cual cumpla con dichos requisitos.

(g) Exenciones. Los siguientes vehículos de motor están exentos de las reglas de esta sección:

(1) Un vehículo de motor diseñado y usado exclusivamente para transportar otros vehículos, si cada vehículo que transporta está firmemente sujetado por mecanismos que cumplan con los requisitos de la sección 393.102.

(2) Un remolque ajustable o semiremolque remolcándose por un camión remolcador que esté equipado con una estructura frontal que cumpla con las reglas de esta sección.

(3) Un remolque completo que sea remolcado por un vehículo que está equipado con una estructura frontal que cumpla con los requisitos de esta sección para dicha estructura frontal.

(4) Un remolque completo que sea remolcado por un vehículo cargado de tal manera que la carga en el vehículo remolcado cumpla con los requisitos de esta sección para una estructura frontal.

(5) Las reglas de los párrafos (d) y (e) de esta sección no aplican a vehículos de motor manufacturados antes del lero. de enero de 1974.

(h) Fechas de efectividad. Vehículos de motor de transporte de carga los cuales no esten exentos por el parrafo (g) de esta sección

deberán cumplir con las reglas de esta sección como sigue:

Si el vehículo fue manufacturado	Deberá cumplir con lo dispuesto en	En o después de
Antes del 1ro de enero de 1974	(a),(b),(f)	1 de octubre de 1973 o la fecha que fue manufacturado, la que sea última
Antes del 1ro de enero de 1974	(c)	1 de enero de 1975
En o después del 1ro de enero de 1974	(a) hasta la (f) inclusive	La fecha en que fue manufacturado

Los párrafos (d) y (e) de esta sección no aplican a vehículos de motor manufacturados antes del 1ro. de enero de 1974.

SUBPARTE J - ARMAZONES, CABINAS Y COMPONENTES DEL CUERPO, RUEDAS, GUIA Y SISTEMAS DE SUSPENSION

Sección 393.201 - Armazones.

(a) El armazón 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 armazón no deberán faltar, estar sueltos, o rotos.

(c) Los rebordes de los rieles del armazón no podrán estar doblados, partidos o mellados, excepto según especificado por el manufacturero.

(d) Todos los accesorios instalados al armazón 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 campo son permitidas.

Sección 393.203 - Cabina 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 armazón 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 armazón 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 de Servodirección
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. Las disposiciones de esta parte aplicarán a todos los acarreadores y conductores, excepto según se dispone en los incisos (b) al (k) de esta sección.

(b) Condiciones Adversas de Manejo.

(1) Excepto según provisto en el párrafo (i) (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 de las diez (10) horas máximas permitidas por la sección 395.3(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 doce (12) horas en las siguientes ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio, o

(ii) Después de haber estado en servicio quince (15) horas siguientes a ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio.

(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 (Oil field Operations).

(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 vehiculos 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 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 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) Si el conductor ha estado por lo menos ocho (8) horas consecutivas fuera del servicio entre cada doce (12) horas de servicio;

(4) El conductor no excede diez (10) horas como máximo de tiempo manejando, siguiente a ocho (8) horas consecutivas fuera del 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; y

(iv) El total de horas para los siete días (7) precendentes de acuerdo con la sección 395.8 (j)(2) para conductores utilizados por primera vez o intermitentemente.

(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 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) Reservada.

(k) Tiempo viajando - Cuando un conductor bajo las ordenes de un acarreador esta 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 100 millas del punto al que se reporta al servicio, quien dedica no más del 50% de sus horas en servicio al manejo del vehículo. El término "vender bienes" para propósitos de esta sección incluye todos los caso 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 equipo según requerido en las secciones 392.7 y 392.8 de este Reglamento o de otra manera inspeccionando, dándo mantenimiento o acondicionando cualquier vehículo de motor 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;

(5) Todo el tiempo cargando o descargando un vehículo, supervisando, o asistiendo en la carga o descarga, atendiendo el vehículo mientras es cargado o descargado, en alerta para operar el vehículo, o recibiendo u otorgando recibos para carga o descarga;

(6) Todo el tiempo reparando, recibiendo asistencia o al cuido de un vehículo 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 (Automatic on-board recording device) - 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 24 horas.

(f) Paradas múltiples - significa que todas las

paradas hechas en un pueblo o ciudad pueden ser computadas como una.

(g) "Período de 24 horas" - significa cualquier período de 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 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 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.

(a) Excepto según dispuesto en las secciones 395.1 (b)(1) y 395 (1)(f), ningún acarreador permitirá o requerirá a cualquier conductor utilizado para manejar ni tal conductor podrá manejar:

(1) Más de diez (10) horas siguientes a ocho (8) horas consecutivas fuera de servicio, o;

(2) Para cualquier período después de estar en servicio quince (15) horas siguientes a ocho (8) horas consecutivas en servicio.

(b) Ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor de un vehículo de motor comercial, sin importar el número de acarreadores utilizando los

servicios del conductor, manejar para cualquier período después de:

(1) Haber estado en servicio 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 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 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 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) y (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 not 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 incluída 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 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 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

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 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 periódo de 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 conteniendo el "status de servicio del conductor. Cuando el trabajo sea llevado a cabo para más de un acarreador durante el mismo período de 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

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 haran que el conductor y/o acarreador esten 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 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 24 horas deberá ser registrado en el formulario conteniendo 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 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 periódo de 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 conteniendo el "status de servicio del conductor. Cuando el trabajo sea llevado a cabo para más de un acarreador durante el mismo período de 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 "7 u 8 días consecutivos" significa los 7 u 8 períodos consecutivos de 24 horas según designados por el acarreador.

(iii) El tiempo de comienzo del período de 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 o más períodos consecutivos de 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 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

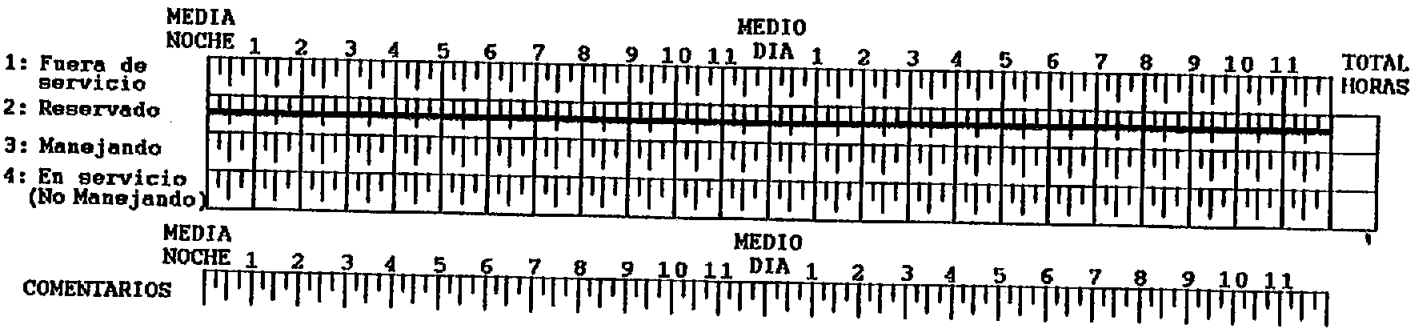
Certifico que lo aqui indicado es cierto y correcto:

_____
(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 contínua 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 contínua deberá ser trazada entre los marcadores de tiempo apropiado para registrar los periodos de tiempo en manejando según definido en la sección 395.2(b).

(4) En servicio no manejando - Una línea contínua 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 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 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 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) Los registros del "status" de servicio de los conductores para cada mes calendario pueden ser retenidos en el terminal principal del conductor hasta el día 20 del siguiente mes calendario. Dichos registros, para entonces, deberán hacerse llegar al lugar principal de negocios del acarreador donde deberán ser retenidos con todos los documentos suplementarios 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 Mayaguez. La gráfica refleja el período de 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) (Mes) (Año) (Total de millas recorridas hoy)

Vehículo Número

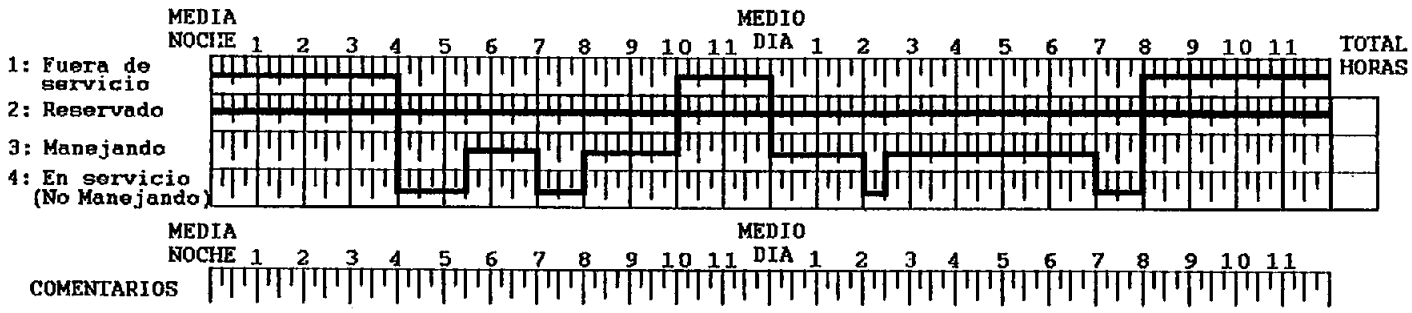
Certifico que lo aquí indicado es cierto y correcto:

(Nombre y Firma del Conductor)

(Nombre del Dueño o Compañía)

(Nombre y Firma del Ayudante)

(Dirección del Dueño o Compañía)



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 paso 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 Mayaguez entre las 2:00 y 2:30 P.M. y en dicho momento volvió a manejar. A las 7:00 P.M. el conductor llegó al terminal de la compañía en San Juan. Entre las 7:00 P.M. y las 8:00 P.M. el conductor cumplimento 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 siguiente día, etc. A las 8:00 P.M. el conductor quedó fuera de servicio.

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 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 hasta que dicho conductor haya estado fuera de servicio por

ocho (8) horas consecutivas, y esté 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, 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 de matasellos.

(d) Responsabilidades del conductor.

(1) Ningún conductor que haya sido declarado fuera de servicio operará un vehículo de motor 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 hasta que dicho conductor haya estado fuera de servicio por ocho (8) horas consecutivas y esté en cumplimiento con esta sección.

(3) Un conductor que se haya declarado fuera de servicio deberá, dentro de las 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 relativo a la atención y vigilancia del vehículo de motor.

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 PUB 1-1)).

(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 registro a bordo, registro manuscrito, registros 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 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 codigo 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 automatico 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 se 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 la sección 395.3 de este Reglamento;

(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-INSPECCION, REPARACION 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 a el armazón y ensamblaje del armazón, 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 omnibuses deberán ser inspeccionados por lo menos cada (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, reparacions y mantenimiento indicado 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 omnibuses.

(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 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 montacarga. Una combinación vehícular 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.

(3) Una copia legible del último informe de inspección del vehículo, certificada de ser requerido, deberá mantenerse en el vehículo.

(d) Exención - 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.

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 que es requerido mantener en el vehículo de motor; 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 inicio 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 esta 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 calcomania) 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 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, y en la Sección 7.1 de la Ley 170 de 12 de agosto de 1988 según enmendada y/o cualquier otra Ley o Reglamento aplicable.

Sección 396.19 - Cualificaciones 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) o (e) esté cualificada al cumplir con los requisitos siguientes:

(1) Conoce los criterios de inspección establecidos en la Parte 393 y Apéndice "G" de este Reglamento y puede 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 Canada que cualifique 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 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 Cánada o Gobierno Federal.

(b) Evidencia de las cualificaciones 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 cualificaciones del inspector de aquellas inspecciones llevadas a cabo ya sea como parte de un programa de inspección periódica del gobierno en las vias 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 cualificado 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 debe 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 del Gobierno Central autorizada.

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 mandatorio, 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 realizados 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 autoinspección autorizado por el Gobierno.

(2) Si la Comisión de Servicio Público determina que el programa de inspección gubernamental mandatorio 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 - Cualificaciones 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 cualificaciones 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 cualificado 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 lo 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 Canada, que cualifica 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 cualificaciones 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 cualificaciones 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- TRANSPORTACION 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 embarcador o consignatario de los explosivos, en un polvorín o, en el caso de un vehículo que contenga 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 instruído 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 sean 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 100 pies del vehículo, sin obstrucción dentro de su campo de visión.

(2) Un representante cualificado 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 instruído 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 artefactos 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 Division 1.1 1.2 ó 1.3 no será

estacionado bajo ninguna de las siguientes circunstancias:

(1) En o dentro de 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 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 - Rutas.

(a) A menos que no exista alternativa práctica, un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos deberá ser operado por rutas en las cuales no pase a través de o cerca de áreas densamente pobladas, lugares donde muchedumbres se reúnan, túneles, calles estrechas o callejones. La conveniencia operacional no es base para determinar si es posible operar un vehículo de motor de acuerdo con este inciso. Este inciso no aplica a materiales radioactivos. (Véase Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público).

(b) Antes de que un acarreador requiera o permita que un vehículo de motor conteniendo material explosivo División 1.1, 1.2 ó 1.3 sea operado, deberá preparar un plan escrito de una ruta que cumpla con el inciso (a) de esta sección para dicho vehículo y proveerle una copia al conductor. Sin embargo, el conductor puede preparar dicho plan como agente del acarreador cuando el conductor comience su viaje en un lugar que no sea el terminal del acarreador.

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 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 25 pies de:

(a) Un vehículo de motor que contenga material explosivo, material oxidante, o material inflamable; o

(b) Un vehículo de motor con un tanque de carga vacío que haya sido utilizado para transportar líquidos inflamables o gases 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) Si un vehículo de motor que transporte materiales peligrosos está equipado con doble llanta en cualquier eje, su conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro por lo menos una vez cada dos horas o 100 millas recorridas, lo que ocurra primero, y deberá examinar sus llantas. El conductor también deberá examinar las llantas del vehículo al principio de cada viaje y cada vez que el vehículo sea estacionado.

(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 número telefónicos de personas (incluyendo representantes de acarreadores y embarcadores) a ser contactados, la naturaleza de los materiales explosivos transportados y las precauciones a ser tomadas en 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 en su lugar principal de negocios. Sin embargo, mediante petición escrita, y aprobación de la Comisión de Servicio Público,

el acarreador puede mantener los recibos en una oficina regional.

(c) El conductor de un vehículo de motor el cual contenga material explosivo Divisón 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 397.9 (b) de este Reglamento.

Subpartes B y C Reservadas.

SUBPARTE D- RUTA A SEGUIR EN LA TRANSPORTACION 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) Reservada.

(c) Reservada.

(d) Un acarreador (o agente designado) que opere un vehículo que contenga materiales radioactivos de una cantidad controlada de dichos materiales, 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 teléfonos 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 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 cualificación (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 dió 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 dió 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- Reservada.

SUBPARTE E- RESERVADA.

Sección 398.101 - Cláusula Derogatoria

Este Reglamento deroga el Reglamento Número 3598 del 22 de abril de 1988 conocido como "Reglamento de Materiales Peligrosos"

Sección 398.102 -Vigencia

Este Reglamento comenzará a regir treinta (30) días después de su radicación en el Departamento de Estado de Puerto Rico, conforme lo dispone la Ley 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada.

Aprobado en San Juan, Puerto Rico, hoy 24 de julio de 1996.

NYDIA E. RODRIGUEZ MARTINEZ
PRESIDENTA

CONCURRE

MARIA CANCEL ALEGRIA
COMISIONADA

SYLVIA MAISONET DIAZ
COMISIONADA

JUAN BURGOS ORTIZ
COMISIONADO

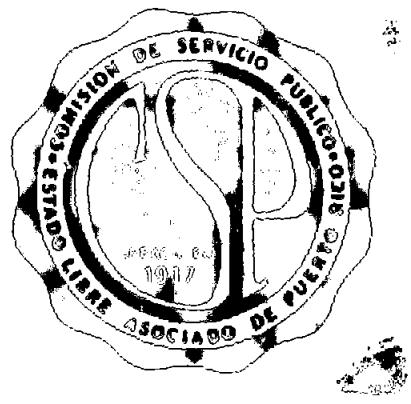
CARLOS RAMIREZ PEREZ
COMISIONADO

CERTIFICACION

Certifico que hoy día 14 de julio de 1997, he remitido los correspondientes originales y copias en español del presente Reglamento al Departamento de Estado de Puerto Rico para su correspondiente publicación, conforme dispone la ley.

ELBA C. ARROYO MALDONADO
SECRETARIA

SONIA CEDEÑO ACOSTA
SUBSECRETARIA



APENDICES

APENDICE 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 ingles) 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", "ethers", "salts", y "salts of isomers", "esters" "ethers", siempre que la existencia de dichos "isomers", "esters", "ethers", "salts" sea posible dentro de la designación química específica:

(1) Acetylmethadol..... 9601

(2) Allylprodine..... 9602

(3) Alphacetylmethadol..... 9603

(4) Alphameprodine..... 9604

(5) Alphamethadol..... 9605

(6) Alpha-methylfentanyl

(N-(1-alpha-methyl-betaphenyl)
ethyl-4-piperidyl) propionanilide;
1-(1-methyl-2-phenylethyl)-4-(N-
propanilido) piperidine)..... 9814

(7) Benzethidine..... 9606

(8) Betacetylmethadol..... 9607

(9) Betameprodine..... 9608

(10) Betamethadol..... 9609

(11) Betaprodine..... 9611

(12) Clonitazene..... 9612

(13) Dextromoramide..... 9613

(14) Diampromide..... 9615

(15) Diethylthiambutene..... 9616

(16) Difenoxin..... 9618

(17) Dimenoxadol..... 9617

(18) Dimephetanol..... 9618

(19) Dimethylthiambutene..... 9619

(20) Dioxaphetyl butyrate..... 9621

(21) Dipipanone..... 9622

(22) Ethylmethylthiambutene..... 9623

(23) Etonitazene..... 9624

(24) Etoxeridine..... 9625

(25) Furethidine..... 9626

(26) Hydroxypethidine..... 9627

(27) Ketobemidone..... 9628

(28) Levomoramide..... 9629

(29) Levophenacylmorphan..... 9631

(30) Morpheridine..... 9632

(31) Noracymethadol..... 9633

(32) Norlevorphanol..... 9634

(33) Normethadone..... 9635

(34) Norpipanone..... 9636

(35) Phenadoxone..... 9637

(36) Phenampromide..... 9638

(37)	Phenomorphan.....	9647
(38)	Phenoperidine.....	9641
(39)	Piritramide.....	9642
(40)	Proheptazine.....	9643
(41)	Properidine.....	9644
(42)	Propiram.....	9649
(43)	Racemoramide.....	9645
(44)	Sufentanil.....	9740
(45)	Tilidine.....	9750
(46)	Trimeperidine.....	9646

(c) Narcóticos derivados. A menos que sea específicamente exceptuado o a menos que aparezca anotado en otro listado, cualquier de los narcóticos derivados siguientes; incluyendo, sus "salts", "isomers", y "salts of isomers" dondequiera que dichos "salts", "isomers" y "salts of isomers" sea posible dentro de la designación química especifica:

(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)	Dihydromorphine.....	9145
(9)	Drotebanol.....	9335
(10)	Etorphine (except hydrochloride salt)	9056
(11)	Heroin.....	9200
(12)	Hydromorphinol.....	9301
(13)	Methyldesorphine.....	9302
(14)	Methyldihydromorphine.....	9304
(15)	Morphine methylbromide.....	9305
(16)	Morphine methylsulfonate.....	9306

(17) Morphine N-Oxide..... 9307

(18) Myrophine..... 9308

(19) Nicocodeine..... 9309

(20) Nicomorphine..... 9311

(21) Normorphine..... 9313

(22) Pholcodine..... 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" y "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):

(1) 4-bromo-2,5-dimethoxy-amphetamine... 7391
Some trade or other names: 4-bromo-2,5 dimethoxy-a-methylphenenthylamine; 4-bromo-2,5 DMA

(2) 2,5-dimethoxyamphetamine..... 7396
Some trade or other names: 2,5-..... dimethoxy-a-methylphenethylamine; 2,5-DMA

(3) 4-methoxyamphetamine..... 7411
Some trade or other names: 4-methoxy-a-methylphenethylamine; paramethoxyamphetamine, PMA

(4) 5-methoxy-3,4-methylenedioxy- 7401
amphetamine

(5) 4-methyl-2,5-dimethoxy-amphetamine. 7395
Some trade and other names: 4-methyl-2,5-dimethoxy-a-methylphenethylamine; "DOM"; and "STP"

(6) 3,4-methylenedioxy amphetamine..... 7400

(7) 3,4,5-trimethoxyt amphetamine..... 7390

(8) Bufotenine..... 7433
Some trade and other names: 3-(B-Dimethylaminoethyl)-5-hydroxyindole; 3-(2-dimethylaminoethyl)-5-indolol; N, N-dimethylserotonin; 5-nydroxy-N, N-dimethyltryptamine; mappine

(9) Diethyltryptamine..... 7434
Some trade and other names: N,N-Diethyltryptamine; DET

(10) Dimethyltryptamine..... 7435
Some trade or other names: DMT

(11) Ibogaine..... 7260
Some trade and other names: 7-Ethyl-6,6B,7,8,9,10,12,13-octahydro-2methoxy-6,9-methano-5H-pyrido (1', 2':1,2) azepino (5,4-b) indole; Tabermanthe iboga

(12) Lysergic acid diethylamide..... 7315

(13) Marijuana..... 7360

(14) Mescaline..... 7381

(15) 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.

(16) Peyote..... 7415
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 1(c)(12))

(17) N-ethyl-3-piperidyl benzilate..... 7482

(18) N-methly 1-3-piperidyl benzilate.. 7484

(19) Psilocybin..... 7437

(20) Psilocyn..... 7438

(21) Tetrahydrocannabinols..... 7370

Synthetic equivalents of the substances contained in the plant, or in the resinous extractives of Cannabis, sp. and/or synthetic substances, derivatives, and their isomers with similar chemical structure and pharmacological activity such as the following:

1 cis or trans tetrahydrocannabinol, and their optical isomers

6 cis or trans tetrahydrocannabinol, and their optical isomers

3,4 cis or trans tetrahydrocannabionol, 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.)

(22) Ethylamine analog of phencyclidin. 7455

Some trade or other names:N-ethyl-1-phenylcyclohexilamine, (1-phenylcyclohexyl)ethylamine,N (1-phenylcyclohexy)ethylamine, cyclohexamine, PCE

(23) Pyrrolidine analog of phencyclidine. 7458

Some trade or other names: 1-(1-phenylcyclohexyl)-pyrrolidine, PCPy, PHP

(24) Thiophene analog of phencyclidine.. 7470

Some trade or other names: 1-(1-(2-thienyl)-cyclohexil)-piperidine, 2-thienylanalog of phencyclidine, TPCP, TCP

(e) Depresivos. A menos que sea específicamente exceptuado 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 especifica:

(1) Mecloqualone..... 2572

(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":

(1) Fenethyline..... 1503

(2) N-ethylamphetamine..... 1475

APENDICE G

NORMAS MINIMAS PARA INSPECCIONES PERIODICAS

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 1/4 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.

INFORMACION SOBRE CAMARA DE FRENO TIPO TORNILLO
(BOLT TYPE BRAKE CHAMBER DATA)

TIPO	AREA EFECTIVA (PULGADAS CUADRADAS)	DIAMETRO EXTERIOR (PULGADAS)	DISTANCIA MAXIMA 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

INFORMACION SOBRE CAMARA DE ROTOR
(ROTOCHAMBER DATA)

TIPO	AREA EFECTIVA (PULGADAS CUADRADAS)	DIAMETRO EXTERIOR (PULGADAS)	DISTANCIA MAXIMA 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

INFORMACION SOBRE CAMARA DE FRENO TIPO ABRAZADERA
(CLAMP TYPE BRAKE CHAMBER DATA)

TIPO	AREA EFECTIVA (PULGADAS CUADRADAS)	DIAMETRO EXTERIOR (PULGADAS)	DISTANCIA MAXIMA 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 esta firmemente fijado al zapato;

(b) Saturados de aceite, grasa o líquido de freno; o

(c) Ejes no direccionales: Forros con espesor menor de 1/4 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 1/4 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 hidráulicos 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 contraidas.

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 55 libras por pulgada 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 1/4 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 fluído 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 cúal:

(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 armazón.

(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 de la 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 1/2 pulgada.

(b) Manija 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 armazón.

(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 armazón o vice-versa).

(b) Agrietaduras en la superficie de la montura que se extiendan desde el punto de fijación (ejemplo: agrietaduras en el armazón en los huecos para los tornillos o pernos).

(c) Montura suelta.

(d) Travesaños del armazón que proveen aditamentos para ganchos perno 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 20 por ciento.

(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 20 por ciento.

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 1/4 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 1/4 de pulgada entre el subarmazón y la barra de remolque en el punto de fijación.

e. Mecanismos 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 soldaduras, 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 1/4 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 tornillos 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).

DIAMETRO DEL GUIA	SISTEMA DE DIRECCION MANUAL	SISTEMA DE SERVODIRECCION
16"	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"

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 1/4 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 adelante 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) Uno o más hojas desplazadas que puedan entrar en contacto con una llanta, aro, freno de tambor o el armazón.

(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 armazón 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. Armazón.

a. Miembro del armazón.

(1) Cualquier miembro del armazón 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 armazón 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 y 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 reparación 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 oida o sentida).

(13) Cualquier ómnibus con llantas recauchadas o 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) Esta 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 la 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 1/4 de pulgada de ancho, sino está interceptada por cualquier agrietadura; (3) cualquier área dañada no mayor de 3/4 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.

COMPARACION DEL APENDICE G Y EL NUEVO PROCEDIMIENTO UNIFORME DE INSPECCION DEL CONDUCTOR - VEHICULO (INSPECCION DE ELEMENTOS DE SEGURIDAD CRITICOS DE VEHICULOS 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 Administración Federal de Carreteras (NAUD VIP, por sus siglas en inglés); los elementos de seguridad críticos de vehículos comerciales de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA, por 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 "FHWA" 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 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 Apendice G requiere que todos los elementos que requieran ser inspeccionados estén ajustados apropiadamente, no estén defectuosos y funcionen apropiadamente previo a que el vehículo sea puesto en servicio.

DIFERENCIAS ENTRE LOS CRITERIOS
FUERA DE SERVICIO Y LA INSPECCION ANUAL
DE LA ADMINISTRACION FEDERAL DE CARRETERAS
"FHWA", (por su siglas en inglés)

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 armazón y en las abrazaderas 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 permiten 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. Armazón.

Los Criterios de Fuera de Servicio permiten cierta tolerancia en agrietaduras del armazón 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 armazón.

10. Llanta.

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 los ejes de dirección de la unidad de fuerza y 1/32 pulgada en todos los demás ejes.

11. Ruedas y Aros.

Los Criterios de Fuera de Servicio permiten cierta 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 para todo el parabrisas según especificado en la Sección 393.60.

13. Limpia parabrisas.

El Apéndice G requiere que los limpia parabrisas 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.