

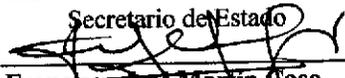
Núm. Reglamento **7470**

Fecha Rad: **4 de marzo de 2008**

Aprobado: Hon. Fernando J. Bonilla

Secretario de Estado

Por:


Francisco José Martín Caso

Secretario Auxiliar de Servicios



REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE COMERCIAL

MARZO 2008

ARTICULO I- DISPOSICIONES GENERALES.....	14
Sección 1.01 – Título.....	14
Sección 1.02 – Base Legal.	14
Sección 1.03 – Propósito	14
Sección 1.04 – Alcance y aplicabilidad	15
Sección 1.05 – Interpretación por la Comisión.	15
Sección 1.06 – Disposiciones de otros reglamentos	15
Sección 1.07 – Adopción por referencia	16
Sección 1.08 – Cláusula de salvedad.	16
Sección 1.09 – Reconsideración.	16
Sección 1.10 – Revisión Judicial.	17
Sección 1.11 – Derogación expresa	17
Sección 1.12 – Vigencia.....	17
PARTE 390 – DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS SOBRE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE – EN GENERAL.....	18
SUBPARTE A – APLICACIÓN GENERAL Y DEFINICIONES.	18
Sección 390.1 – Propósito.	18
Sección 390.3 – Aplicación general.....	18
Sección 390.5 – Definiciones.....	20
Sección 390.7 – Reglas de interpretación.	32
SUBPARTE B – REQUERIMIENTOS GENERALES E INFORMACIÓN.	32
Sección 390.9 – Efecto sobre leyes estatales y locales.	32
Sección 390.11 – Obligación del acarreador de requerir el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias aplicables a los conductores.....	33
Sección 390.13–Ayudar o alentar las violaciones a este Reglamento.	33
Sección 390.15 – Cooperación en investigaciones y estudios especiales.	33
Sección 390.16 – Reservada.	34
Sección 390.17 – Equipos adicional y accesorios.	34

Sección 390.19 – Informe de identificación del acarreador.	34
Sección 390.23 – Relevo de cumplir con las disposiciones reglamentarias.....	40
Sección 390.25 –Extensión al término de relevo del cumplimiento con las disposiciones reglamentarias en situaciones de emergencia.	42
Sección 390.27 – Centros de Servicio.	42
Sección 390.29 – Localización de registro de documentos.	43
Sección 390.31 – Copias de registros y documentos.....	44
Sección 390. 33 - Vehículos utilizados para propósitos que no sean los contemplados en los definidos.	45
Sección 390.35 - Certificados, informes y registros: falsificación, reproducción o alteración. ..	45
Sección 390.37 - Violaciones y penalidades.....	46
SUBPARTE C – RESERVADA.....	46
PARTE 391 - CALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES.....	46
SUBPARTE A - EN GENERAL.....	46
Sección 391.1 – Alcance de las disposiciones de esta parte, calificaciones adicionales; deberes de los acarreadores – conductores.	46
Sección 391.2 – Exenciones Generales.	47
SUBPARTE B – CALIFICACIÓN Y DESCALIFICACIÓN DE CONDUCTORES.....	47
Sección 391.11 – Calificación de Conductores.	47
Sección 391.13 – Responsabilidades de los conductores.....	48
Sección 391.15 – Descalificación de Conductores.	49
SUBPARTE C – ANTECEDENTES Y CARÁCTER.....	52
Sección 391.21 – Solicitud de Empleo.....	52
Sección 391.23 – Investigar e Inquirir.	55
Sección 391.25 – Investigación y Revisión anual del registro de manejo.....	62
Sección 391.27 – Registro de Violaciones.	63
SUBPARTE D – EXÁMENES Y PRUEBAS	64
Sección 391.31 – Prueba de Manejo.....	64
Sección 391.33 - Equivalente de prueba de manejo.	66

SUBPARTE E – CALIFICACIONES FÍSICAS DE CONDUCTORES Y EXÁMENES.....	66
Sección 391.41 – Calificaciones físicas para conductores.	67
Sección 391.43 – Examen médico; certificado de examen físico.	69
Sección 391.45 – Personas que deben ser médicamente examinadas y certificadas.....	79
Sección 391.47 – Resolución de conflictos de evaluación médica.....	79
Sección 391.49 – Normas alternativas para la calificación física cuando existe pérdida de miembros o impedimentos físicos.....	82
SUBPARTE F – EXPEDIENTES Y REGISTROS	93
Sección 391.51 – Requisitos generales para expedientes de calificaciones del conductor	93
SUBPARTE G – EXENCIONES LIMITADAS.....	95
Sección 391.53 - Informe del Historial de Manejo Seguro del Conductor.....	95
Sección 391.55 – Expedientes de Conductores de Vehículos Combinados.	96
Sección 391.61 - Conductores que estaban regularmente empleados antes del primero de enero de 1971	97
Sección 391.63 - Conductor con múltiples patronos.....	97
Sección 391.64 – Apadrinamiento para ciertos conductores participando en estudios de programas de dispensas de visión y diabetes.....	98
Sección 391.65 – Conductores provistos por otros acarreadores.	100
Sección 391.67 – Conductores de vehículos de finca de vehículos de motor comercial articulados.....	102
Sección 391.68 - Acarreadores privados de pasajeros (no comerciales).....	102
Sección 391.69 – Acarreadores privados de pasajeros (comerciales).	103
Sección 391.71 – Reservada.	103
PARTE 392 – MANEJO DE VEHÍCULOS DE MOTOR	103
SUBPARTE A – EN GENERAL	103
Sección 392.1 – Alcance de las reglas de esta parte.....	103
Sección 392.2 – Reglas de operación aplicables.	103
Sección 392.3 – Conductor enfermo o fatigado.	104
Sección 392.4 – Drogas y otras sustancias.....	104
Sección 392.5 – Prohibición de alcohol.	105

Sección 392.6 - Programas de viajes que cumplan con límites de velocidad.....	107
Sección 392.7 – Equipo, inspección y uso.....	107
Sección 392.8 – Equipo de emergencia, inspección y uso.....	108
Sección 392.9 – Inspección de la carga, aparatos y sistemas para seguridad de la carga.....	108
Sección 392.9(a) – Autoridad de operación.....	109
SUBPARTE B - MANEJO DE VEHICULOS	110
Sección 392.10 - Reservada.....	110
Sección 392.11 - Reservada.....	110
Sección 392.12 - Reservada.....	110
Sección 392.13 - Reservada.....	110
Sección 392.14 - Condiciones peligrosas; precaución extrema.....	110
Sección 392.15 – Reservada	111
Sección 392.16 – Uso de cinturones de seguridad.....	111
Sección 392.18 – Reservada.....	111
SUBPARTE C – VEHÍCULOS DETENIDOS	111
Sección 392.20 – Reservada.....	111
Sección 392.21 – Reservada.....	111
Sección 392.22 – Señales de emergencia, vehículos detenidos.....	111
Sección 392.24 - Señales de emergencia; productores de flama.....	114
Sección 392.25 - Señales de emergencia; cargas peligrosas.....	114
Sección 392.30 - Reservada.....	114
Sección 392.31 - Reservada.....	114
Sección 392.32 - Reservada.....	114
SUBPARTE D – USO DE FAROS ENCENDIDOS Y REFLECTORES.....	115
Sección 392.33 - Faros o reflectores ocultos.....	115
Sección 392.40 - Reservada.....	115
Sección 392.41 - Reservada.....	115
SUBPARTE F – PRECAUCIONES PARA EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE.	115

Sección 392.50 – Ignición del combustible; prevención.	115
Sección 392.51 - Reserva de combustible; Materiales del oficio.....	116
Sección 392.52 – Reservada.	116
SUBPARTE G – PRÁCTICAS PROHIBIDAS	116
Sección 392.60 - Transportación de personas no autorizadas.....	116
Sección 392.61 – Reservada.	117
Sección 392.62 – Operación segura, Ómnibuses.	117
Sección 392.63 – Remolque o empuje de ómnibus con pasajeros abordo.	118
Sección 392.64 – Viajes en vehículos cerrados sin salidas adecuadas.	118
Sección 392.65 – Reservada.	118
Sección 392.66 – Monóxido de carbono; Uso del vehículo cuando sea detectado.	118
Sección 392.68 – Reservada.	119
Sección 392.71 – Detectores de radares; uso y/o posesión.	119
PARTE 393 – PARTES Y ACCESORIOS NECESARIOS PARA UNA OPERACIÓN SEGURA.....	119
SUBPARTE A - EN GENERAL.....	119
Sección 393.1 – Alcance de las reglas de esta parte.	120
Sección 393.3 – Accesorios y equipo adicional.	120
Sección 393.5 – Definiciones.....	120
Sección 393.7 – Materias incorporadas por referencia.	132
SUBPARTE B – DISPOSITIVOS DE ILUMINACIÓN, REFLECTORES Y EQUIPO ELÉCTRICO	136
Sección 393.9 – Funcionamiento de los faros y luces.....	136
Sección 393.11 - Dispositivos de iluminación y reflectores.	137
Sección 393. 13 - Laminado retroreflectivo y requerimientos de reflectores reflectivos, para remolques y semi-remolques manufacturados antes del 1 de diciembre de 1993.	150
Sección 393.17 - Luces y reflectores, combinación en operaciones de carga y/o remolque. .	153
Sección 393.19 – Señales de Aviso de Emergencia.	159
Sección 393.20 – Reservado.	159
Sección 393.22 - Combinación de dispositivos de iluminación y reflectores.	159

Sección 393.23 - Los dispositivos de iluminación deben ser eléctricos.....	160
Sección 393.24 - Requisitos para los faros delanteros y faros auxiliares.....	160
Sección 393.25 - Requisito para los faros o luces que no sean delanteros.....	161
Sección 393.26 - Requisitos para los reflectores.....	163
Sección 393.27 - Reservado.....	165
Sección 393.28 - Sistemas de instalación eléctrica.....	165
Sección 393.29 - Reservada.....	165
Sección 393.30 - Instalación de la batería.....	165
Sección 393.31 - Reservada.....	166
Sección 393.32 Reservada.....	166
Sección 393.33 - Reservada.....	166
SUBPARTE C - FRENOS	166
Sección 393.40 - Sistemas de frenos requeridos.....	166
Sección 393.41 - Sistema de freno (estacionamiento).....	169
Sección 393.42 - Frenos requeridos en todas las ruedas.....	171
Sección 393.43 - Desprendimiento y frenos de emergencia.....	173
Sección 393.44 - Protección, líneas de frenos delanteras.....	175
Sección 393.45 - Tubería y manga de freno, ensamblaje de mangas y conectores.....	175
Sección 393.46 - Reservada.....	177
Sección 393.47 - Activadores de frenos, ajustadores, forros, cojinetes, tambores y rotores..	177
Sección 393.48 - Frenos funcionales.....	178
Sección 393.49 - Una sola válvula para operar todos los frenos.....	180
Sección 393.50 - Envases requeridos.....	180
Sección 393.51 - Dispositivos de advertencia y medidores.....	181
Sección 393.52 - Funcionamiento de frenos.....	184
Sección 393.53 - Ajustadores automáticos de frenos e indicadores de ajuste de frenos.....	187
Sección 393.55 – Sistema de frenos "Antilock" (Antilock Brake System).....	188
SUBPARTE D - CRISTALES Y CONSTRUCCIÓN DE VENTANAS.....	190

Sección 393.60 - Cristales en aperturas específicas.	190
Sección 393.61 - Construcción de ventanas.	192
Sección 393.62 - Salidas de emergencias de ómnibuses.	192
Sección 393.63 - Reservado.....	195
SUBPARTE E - SISTEMAS DE COMBUSTIBLE	195
Sección 393.65 - Todos los sistemas de combustible.	195
Sección 393.67 - Tanques de combustible líquido.	197
Sección 393.68 - Tanques de Gas Natural Comprimido.....	204
Sección 393.69 - Sistema de combustible de gas licuado de petróleo.	205
SUBPARTE F - DISPOSITIVOS DE ACOPLAMIENTO Y MÉTODOS DE REMOLQUE	206
Sección 393.70 - Dispositivos de acoplamiento y métodos de remolque, excepto para operación de carga y/o remolque.....	206
Sección 393.71 - Dispositivo de acoplamiento y métodos de remolque en operaciones de carga y/o remolque.	211
SUBPARTE G - PARTES MISCELANEAS Y ACCESORIOS.....	228
Sección 393.75 Llantas.....	228
Sección 393.76 - Reservada.....	231
Sección 393.77 - Reservada.....	231
Sección 393.78 - Sistemas de limpiaparabrisas.....	231
Sección 393.79 - Reservada.....	232
Sección 393.80 - Espejos retrovisores.	232
Sección 393.81 - Claxon (Bocina).....	233
Sección 393.82 - Velocímetro.....	233
Sección 393.83 - Sistemas de escape.	233
Sección 393.84 - Pisos.....	235
Sección 393.85 - Reservada.....	235
Sección 393.86 - Parachoques delanteros y traseros.	235
Sección 393.87 - Banderas en cargas salientes o proyectadas.....	239
Sección 393.88 - Receptores de televisión.	239

Sección 393.89 - Ómnibuses, protección del eje de Cardán.....	239
Sección 393.90 - Ómnibuses, barra o línea para pasajeros de pie.	240
Sección 393.91 - Ómnibuses, asientos prohibidos en los pasillos.....	240
Sección 393.92 - Reservada.....	240
Sección 393.93 - Asientos, sistemas de cinturones de seguridad y su lugar de anclaje.	241
Sección 393.94 - Nivel de ruido en el interior del vehículo.	242
SUBPARTE H - EQUIPO DE EMERGENCIA.....	244
Sección 393.95 - Equipo de emergencia en todas las unidades de fuerza motriz.	244
SUBPARTE I - PROTECCIÓN CONTRA DESPLAZAMIENTO O CAIDA DE LA CARGA ...	248
Sección 393.100 - ¿Qué tipo de vehículos de motor comerciales están sujetos a las normas de seguridad de la carga de esta subparte, y qué requisitos generales aplican?.....	248
Sección 393.102 - ¿Cuál es la norma mínima de funcionamiento para la seguridad de equipos y sistemas de la carga?	248
Sección 393.104 - ¿Qué criterios deberán cumplir los equipos y sistemas de seguridad de la carga para satisfacer los requisitos de esta subparte?	249
Sección 393.106 - ¿Cuáles son los requisitos generales para asegurar los artículos de la carga?	252
Sección 393.108 - ¿Cómo se determina el límite de capacidad (working load limit) de una atadura determinada?	254
Sección 393. 110 - ¿Qué otra cosa debo hacer para determinar el número mínimo de ataduras?	258
Sección 393. 112 - ¿Deberá ser ajustable una atadura?.....	259
Sección 393. 114 - ¿Cuáles son los requisitos para extremos de estructuras delanteras utilizadas como parte del sistema de seguridad de la carga?.....	260
393. 116 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar troncos?	261
Sección 393. 118 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar "dressed lumber"o productos similares de construcción?	265
Sección 393. 120 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar carretes de metal (metal coils)?	267
Sección 393.122 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar rollos de papel?	275
Sección 393. 124 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar tubos de hormigón (concrete pipe)?	281
Sección 393. 126 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar contenedores intermodales (intermodal containers)?.....	287
Sección 393.128 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar automóviles, camiones livianos y camiones de carga?	289

Sección 393.130 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar vehículos pesados, equipo y maquinaria?.....	290
Sección 393.132 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar vehículos aplastados?.....	291
Sección 393.134 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar contenedores "roll-on roll-off" y contenedores de elevador de gancho (hook lift)?	292
Sección 393.136 - ¿Cuáles son las reglas para asegurar piedra grande?	294
SUBPARTE J - ARMAZONES, CABINAS Y COMPONENTES DEL CUERPO,	297
Sección 393.201 - Armazones.	297
Sección 393.203 - Cabida y componentes del cuerpo.	298
Sección 393.205 - Ruedas.	298
Sección 393.207 - Sistemas de suspensión.	299
Sección 393.209 - Sistema de guía direccional.	299
PARTE 394 – RESERVADA	300
PARTE 395 - HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES	301
Sección 395.1 - Alcance de las disposiciones de esta parte.	301
Sección 395.2 – Definiciones.....	305
Sección 395.3 - Tiempo máximo manejando y en servicio para vehículos que transportan propiedad.....	307
Sección 395.5 - Tiempo máximo manejando y en servicio para vehículos que transportan pasajeros.	308
Sección 395.7 - Reservada.....	309
Sección 395.8 - Registro de "status" de servicio del conductor.	309
Sección 395.10 - Reservada.....	318
Sección 395.11 - Reservada.....	318
Sección 395.12 - Reservada.....	318
Sección 395.13 - Conductores declarados fuera de servicio.....	318
Sección 395.15 - Aparatos o mecanismos de registro automático a bordo.	320
PARTE 396 – INSPECCIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO	326
Sección 396.1 – Alcance.	326
Sección 396.3 - Inspección, reparación y mantenimiento.....	326
Sección 396.5 - Lubricación.	328

Sección 396.7 - Operaciones inseguras prohibidas.	328
Sección 396.9 - Inspección de vehículos de motor en operación.	328
Sección 396.11 - Informe diario de inspección del vehículo por el Conductor.	330
Sección 396.13 - Inspección por el conductor.	332
Sección 396.15 - Inspección en operaciones de carga y/o remolque.....	332
Sección 396.17 - Inspección periódica.	333
Sección 396.19 - Calificaciones del inspector.....	335
Sección 396.21 - Requisito para el mantenimiento de registros de Inspecciones periódicas..	336
Sección 396.23 - Equivalente de Inspección periódica	338
Sección 396.25 - Calificaciones de los inspectores de frenos.	339
PARTE 397 - TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES PELIGROSOS; REGLAS DE MANEJO Y ESTACIONAMIENTO	341
SUBPARTE A - EN GENERAL.....	341
Sección 397.1 - Aplicación de las Reglas de esta parte.	341
Sección 397.2 - Cumplimiento con el Reglamento de Seguridad en el Transporte.....	342
Sección 397.3 - Leyes, Ordenanzas y Reglamentos locales.	342
Sección 397.5 - Vigilancia y atención de los vehículos de motor.	342
Sección 397.7 - Estacionamiento.....	344
Sección 397.9 - Reservado.	345
Sección 397.11 - Fuegos.	345
Sección 397.13 - Fumar.....	345
Sección 397.15 - Abastecimiento de combustible.	345
Sección 397.17 - Llantas.....	346
Sección 397.19 - Instrucciones y documentos.....	346
SUBPARTE B – RESERVADO.....	347
SUBPARTE C – RUTA DE MATERIALES PELIGROSOS NO RADIOACTIVOS	347
Sección 397.61 - Propósito y alcance.....	347
Sección 397.63 – Aplicabilidad.	348
Sección 397.65 – Definiciones.....	348

Sección 397.67 - Responsabilidad de ruta del acarreador.	350
Sección 397.69 - Designaciones de ruta en la vía pública, campo ocupado o derecho de prioridad.	351
Sección 397.71 - Estándares federales.	352
Sección 397.73 – Información pública y requisitos de los informes.	360
Sección 397.75 – Resolución de conflictos.	361
Sección 397.77 - Revisión judicial sobre la decisión de la disputa.	364
SUBPARTE D - RUTA A SEGUIR EN LA TRANSPORTACIÓN DE MATERIALES CLASE 7 (RADIOACTIVOS)	364
Sección 397.101 - Requisitos para Acarreadores y Conductores.	364
Sección 397.103 – Requisitos para designaciones de ruta del Estado Libre Asociado.	369
SUBPARTE E – PROCEDIMIENTOS SOBRE DERECHO DE PRIORIDAD (preemption) (Cláusula de Supremacía)	370
Sección 397.201 - Propósito y alcance de los procedimientos.	370
Sección 397.203 - Estándares para determinar derecho de prioridad (preemption).	372
Sección 397.205 – Aplicación de derecho de prioridad.	372
Sección 397.207 - Aviso de derecho de prioridad.	374
Sección 397.209 - Procesamiento de derecho de prioridad (preemption).	374
Sección 397.211 - Determinación de derecho de prioridad (preemption).	375
Sección 397.213 - Renuncia de aplicación de derecho de prioridad.	376
Sección 397.215 - Aviso de renuncia.	378
Sección 397.217 - Procesamiento de renuncia.	379
Sección 397.219 - Orden y determinación de renuncia.	380
Sección 397.221 – Límite de tiempo.	382
Sección 397.223 - Petición de reconsideración.	382
Sección 397.225 - Revisión judicial.	383
APÉNDICE D	384
TABLA DE DROGAS DESCUALIFICADORAS Y OTRAS SUSTANCIAS.....	384
Listado I - Sustancias Controladas.....	384
APÉNDICE G	392

NORMAS MÍNIMAS PARA INSPECCIONES PERIÓDICAS.....392

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

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

ARTÍCULO II – MULTAS ADMINISTRATIVAS APLICABLES A LAS VIOLACIONES A LAS DISPOSICIONES DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE Y MATERIALES PELIGROSOS416

Sección 2.01 – Criterios para la imposición de multas..... 416

Sección 2.02 – Cuantías de las Multas 417

Sección 2.03 – Reincidencias Administrativas 424

Sección 2.04 – Efectos de la Reincidencia 425

Sección 2.05– Multas máximas 426

Sección 2.06- Procedimiento para la imposición de multas..... 426

Sección 2.07 – Celebración de Vista Pública..... 427

Sección 2.08 – Pago de multa..... 427

Sección 2.09 – Otras acciones..... 428

ANEJO I- DISPOSICIONES RELATIVAS AL MANEJO DE MATERIALES PELIGROSOS, ADOPTADOS POR REFERENCIA DEL TÍTULO 49 DEL CÓDIGO DE REGLAMENTOS FEDERALES, PARTES 171-173, 177-178 Y 180430

INTRODUCCIÓN

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

ARTÍCULO I – DISPOSICIONES GENERALES

Sección 1.01 – Título.

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

Sección 1.02 – Base Legal.

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

Sección 1.03 – Propósito.

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

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

Sección 1.04 – Alcance y aplicabilidad

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

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

Sección 1.05 – Interpretación por la Comisión.

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

Sección 1.06 – Disposiciones de otros reglamentos.

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

Sección 1.07 – Adopción por referencia.

- (a) Mediante el presente Reglamento se incorporan y se adoptan por referencia las partes 171-173, 177-178 y 180 del Título 49 del Código de Reglamentos Federales (Code of Federal Regulations) relativas al manejo de materiales peligrosos. Por estar éstas redactadas en el idioma inglés y por tratarse de disposiciones altamente técnicas, esta Comisión las incorpora mediante este mecanismo de adopción por referencia, no obstante, incluye copia de éstas como apéndice del presente reglamento, con el propósito de promulgar las mismas entre las personas a las cuales le serán aplicables.
- (b) Se incorporan y se adoptan además todas las enmiendas a las partes 171-173, 177-178 y 180 en lo relativo al manejo de materiales peligrosos y 390-393, 395-397 relativas a la seguridad en el transporte, posteriores a las contenidas en el presente Reglamento. Esta incorporación de enmiendas serán automáticas sin necesidad de trámite ulterior de parte de este Organismo.

Sección 1.08 – Cláusula de salvedad.

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

Sección 1.09 – Reconsideración.

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

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

Sección 1.10 – Revisión Judicial.

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

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

Sección 1.11 – Derogación expresa.

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

Sección 1.12 – Vigencia.

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

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

SUBPARTE A – APLICACIÓN GENERAL Y DEFINICIONES.

Sección 390.1 – Propósito.

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

Sección 390.3 – Aplicación general.

- (a) Las disposiciones de este Reglamento son aplicables a todos los patronos, empleados y vehículos de motor comerciales que transporten propiedad o pasajeros en el comercio interestatal e intraestatal.
- (b) Las disposiciones de la Ley de Vehículos y Tránsito, Ley Número 22 del 7 de enero de 2000, según enmendada, son aplicables a toda persona que opere un vehículo de motor comercial cubierto por este Reglamento.
- (c) Los acarreadores cubiertos por las disposiciones de este Reglamento podrán tener la obligación de mantener pólizas de seguros sobre Responsabilidad Pública conforme a los requisitos de la reglamentación aplicable.
- (d) Requisitos adicionales – Nada de lo dispuesto en este Reglamento será interpretado para prohibir a un patrono requerir y poner en vigor requisitos más estrictos que los dispuestos en este Reglamento relativos a la seguridad de las operaciones y a la salud y seguridad de los empleados.
- (e) Conocimiento y cumplimiento con las disposiciones reglamentarias.

- (i) Cada patrono deberá conocer y cumplir con todas las disposiciones de este Reglamento que sean aplicables a la operación de ese acarreador.
 - (ii) Cada conductor y empleado debe ser instruido sobre todas las disposiciones aplicables de este Reglamento y deberá cumplir con las mismas.
 - (iii) Todo equipo y accesorios de un vehículo de motor requerido por este Reglamento deberán ser mantenidos conforme con todos los criterios de operación y diseño establecidos en este Reglamento.
- (f) Excepciones. A menos que de otra manera sea específicamente establecido, las disposiciones de este Reglamento no aplicarán a :
- (1) Toda operación de ómnibus escolar según se define en la Sección 390.5.
 - (2) Transportación llevada a cabo por el gobierno federal, estatal o subdivisión política del Estado, o una agencia establecida al amparo de un pacto entre Estados que haya sido aprobado por el Congreso de los Estados Unidos de América.
 - (3) La transportación ocasional de propiedad personal por individuos sin compensación ni para el beneficio de una empresa comercial.
 - (4) La transportación de cuerpos humanos o personas enfermas o lesionadas.
 - (5) Operación de camiones de bomberos y vehículos de rescate mientras están envueltos en emergencias y operaciones relacionadas.
 - (6) (i) El manejo de vehículos de motor comercial diseñados o utilizados para transportar entre nueve (9) a quince (15) pasajeros (incluyendo al conductor), no mediando

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

- (ii) La operación de vehículos de motor comercial diseñados o utilizados para transportar entre nueve (9) a quince (15) pasajeros (incluyendo al conductor) mediando compensación directa, si el vehículo se provee y no está siendo operado más allá de ochenta y seis punto tres millas (86.3) del lugar donde por lo general el chofer se reporta a trabajar, y que tampoco cumpla de otra manera con la definición de vehículo de motor comercial, sin embargo, acarreadores operando estos vehículos por compensación están requeridos de cumplir con las secciones 390.15, 390.19, y 390.21(a) y (b) (2).
- (g) Acarreadores que transportan materiales peligrosos en el comercio intraestatal. Las disposiciones que se encuentran en la Subparte B de esta Parte aplican a los acarreadores que transportan materiales peligrosos en el comercio intraestatal y a aquellos vehículos de motor que transportan materiales peligrosos en el comercio intraestatal:
- (i) Parte 387, Niveles mínimos de responsabilidad financiera de los acarreadores, según indicado en la sección 387.3 de este Capítulo.
 - (ii) Sección 390.19, Informe de identificación del acarreador, y la sección 390.21, Marcado de vehículos de motor comerciales; están sujetos a las disposiciones de la sección 385.403 de este capítulo. Los acarreadores intraestatales que hayan comenzado operaciones previo al 1ro de enero del 2005 no se les requiere cumplir con la sección 390.19(a)(1).

Sección 390.5 – Definiciones.

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

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

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

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

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

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

(6) Accidente – Significa:

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

(i) Una muerte.

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

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

(2) El término "accidente" no incluye:

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

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

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

(a) Son propiedad de esa persona; o

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

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

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

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

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

- (12) Clasificación de peso bruto combinado (GCWR) – Significa el peso indicado por el fabricante como el peso total de un vehículo combinado cargado. En ausencia de valor especificado por el fabricante, la clasificación del peso bruto combinado se determinará sumando la combinación de peso bruto del camión remolcador y el peso total de la unidad del arrastre y su carga.
- (13) Clasificación del peso bruto del vehículo sencillo (GVWR) – Significa el peso indicado por el fabricante 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, Comisión o CSP – Significa la Agencia gubernamental del Estado Libre Asociado, creada en virtud de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada.
- (17) Compensación directa – Significa el pago hecho al acarreador por los pasajeros o la persona actuando a favor de los pasajeros por los servicios de transportación provistos, el cual no incluye el cargo total u otra contribución por los servicios de transportación de carretera.
- (18) Concentración del alcohol – Significa la concentración de alcohol en la sangre de una persona o en su aliento. Cuando se expresa en porcentaje significa los gramos de alcohol por 100 mililitros de sangre o gramos de alcohol por 210 litros de aliento.
- (19) Conductor – Cualquier persona que maneje un vehículo de motor.
- (20) Conductor empleado por un solo patrono – Significa un conductor, que en un período de siete (7) días consecutivos es empleado o utilizado como conductor solamente por un acarreador. Este término incluye un conductor quien opera un vehículo de motor comercial de forma intermitente, casual u ocasional.

- (21) Conductor con múltiples patronos – Significa un conductor que en cualquier período de siete (7) días es empleado o utilizado como conductor por más de un acarreador.
- (22) Conductor de vehículos de uso agrícola– Significa una persona que solamente maneje un vehículo de motor que es:
- (a) Controlado y manejado por un agricultor como un acarreador privado de propiedad o carga;
 - (b) Es utilizado para transportar:
 - (1) Productos agrícolas, o
 - (2) Maquinaria agrícola, artículos para uso agrícola, o ambos, desde o hasta una finca.
 - (c) No se utiliza en la transportación por paga.
 - (d) No transporta materiales peligrosos que requieran que el vehículo sea rotulado según requerido por el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.
- (23) Convicción – Significa la determinación de culpabilidad o la determinación de que una persona ha violado o ha incumplido la ley por un Tribunal competente o por un Organismo administrativo autorizado, la confiscación de una fianza o colateral depositada para asegurar la comparecencia a corte, la aceptación de culpabilidad o de “nolo contendere” aceptada por el Tribunal, el pago de una multa o las costas o la violación de las condiciones para quedar en libertad sin fianza, irrespectivamente de si la penalidad es o no revocada, suspendida o dejada en probatoria.
- (24) Daño inhabilitador – Significa daños que impiden que el vehículo de motor abandone la escena del accidente en su forma acostumbrada durante horas del día luego de reparaciones mínimas.
- (1) Inclusiones. Daños al vehículo de motor que aunque en condiciones operables al continuar su marcha, agravaría los daños.
 - (2) Excepciones.

- (i) Daños que pueden ser temporariamente corregidos en la escena del accidente sin partes o herramientas especiales.
 - (ii) Llantas inservibles, sin ningún otro daño del vehículo, aún cuando el vehículo no tenga llantas de repuesta.
 - (iii) Daño a los faros delanteros y traseros.
 - (iv) Daños a las luces direccionales, claxon o limpia parabrisas que hagan las mismas inoperantes.
- (25) Desperdicios peligrosos – Significa cualquier material que esté sujeto a los requisitos del manifiesto de desperdicios peligrosos que administra la Junta de Calidad Ambiental de Puerto Rico, según requerido por la Agencia de Protección Ambiental (“EPA” por sus siglas en inglés) según especificado en la Parte 262 del Título 40 del Código de Reglamentos Federales (“CFR” por sus siglas en inglés) o estaría sujeto a estos requisitos si no tiene una autorización interina para un Estado bajo la Parte 123, Subparte F del Título 40 de Código de Reglamentos Federales.
- (26) Detector de Radar – Significa cualquier mecanismo o dispositivo para detectar la emisión de microondas de radio, rayos láser o cualquier otra tecnología de medida de velocidad futura utilizadas por personal de la policía, responsables de hacer cumplir la ley para medir la velocidad de vehículos de motor comerciales en las vías públicas y autopistas para propósitos de hacer cumplir las leyes. Se excluyen de esta definición los detectores de radares que cumplen con los siguientes requisitos:
- (i) Llevados fuera del compartimiento del chofer del vehículo de motor comercial. Para efectos de esta definición, el compartimiento de un vehículo de motor comercial que transporta pasajeros incluye el espacio designado para acomodar al chofer y los pasajeros; y
 - (ii) Es completamente inaccesible para, es inoperable por o imperceptible par el chofer cuando se encuentre operando el vehículo de motor.
- (27) DOT – Departamento de Transporte Federal.
- (28) DTOP- Departamento de Transportación y Obras Públicas.

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

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

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

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

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

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

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

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

(34) 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) En las facilidades del manufacturero;

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

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

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

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

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

(40) 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.

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

(42) Operador – Véase Conductor.

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

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

- (44) Patrono – Significa cualquier persona dedicada al comercio que posea o alquile un vehículo de motor comercial relacionado con la operación de su negocio, o asigna empleados a operar el mismo, pero dicho término no incluye al Gobierno de los Estados Unidos, Estado Libre Asociado de Puerto Rico, cualquier subdivisión política del Estado, o una agencia establecida bajo un pacto entre Estados aprobado por el Congreso de los Estados Unidos.
- (45) Patrono anterior – Significa cualquier persona dedicada al comercio y siendo regulado por la Comisión de Servicio Público o el DOT, ha empleado al conductor en los tres (3) años previo, incluyendo cualquier posible patrono actual.
- (46) Persona – Significa un individuo, sociedad, asociación, corporación, fideicomiso, o cualquier otro grupo organizado de individuos.
- (47) Profesional de la salud – Significa una persona que ha sido licenciada, certificada y/o registrada de acuerdo a las leyes y reglamentos de Puerto Rico aplicables para llevar a cabo exámenes físicos. El término incluye pero no está limitado a doctores en medicina, doctores en osteopatía, asistentes médicos, enfermeras prácticas avanzadas y doctores quiroprácticos.
- (48) Remolque o arrastre – Incluye:
- (a) Remolque completo – Significa cualquier vehículo de motor que no sea un remolque o arrastre ajustable diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y de tal forma construido que ninguna parte de su peso, excepto el dispositivo de remolque, descansa sobre el vehículo remolcador. Un semiremolque o semiarrastre equipado con un eje auxiliar delantero ("converter dolly") será considerado como remolque completo.
 - (b) Remolque o arrastre ajustable – Significa cualquier vehículo de motor diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y fijado al vehículo remolcador por medio de una "barra" o "pértiga" o de otra forma fijado al vehículo remolcador, ordinariamente usado para transportar cargas largas o irregulares tales como pértigas, postes,

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

- (c) Semiremolque o semiarrastre – Significa cualquier vehículo de motor que no sea un remolque o arrastre ajustable diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y de tal forma construido que parte de su peso descansa en el vehículo remolcador.
- (49) Sustancia peligrosa – Significa un material y sus mezclas o soluciones, identificados en el Apéndice de la Sección 172.101 del Reglamento de Materiales Peligrosos, "Listado de Sustancias Peligrosas y Cantidades que se Requiere sean Reportadas" cuando sean ofrecidas para ser transportadas en un envase, o en un vehículo de motor (si no están envasadas), y cuando la cantidad del material es igual o excede las cantidades que se requiere sean reportadas ("RQ" por sus siglas en inglés). Esta definición no aplica a productos de petróleo que sean lubricantes o combustibles, o a mezclas o soluciones de sustancias peligrosas si están en una concentración menor que la que se indica en la tabla de la Sección 171.8 del Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público, basada en la cantidad que se requiere sea reportada (RQ) según especificada para los materiales que aparecen en el listado del Apéndice de la Sección 172.101.
- (50) Transportación de pasajeros en charters – Significa transportación en ómnibus para un grupo de personas que con un propósito común, bajo un mismo contrato, con una tarifa acordada por las partes, han adquirido el uso exclusivo del mismo para viajar juntos siguiendo un itinerario previamente establecido o según sea modificado después de haber salido del lugar de origen.
- (51) USC – Siglas en inglés del United States Code. En este Código también aparecen listados los Reglamentos del Gobierno Federal.
- (52) 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.

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

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

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

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

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

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

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

- (56) Zona Residencial – Significa el territorio contigua a una autopista que no es de uso comercial y que por una distancia de trescientos pies (300”) o más a lo largo de dicha autopista está mayormente compuesta de residencias.
- (57) Términos no definidos – Cualquier otro término no definido en esta sección que sea utilizado tendrá el significado común generalmente aceptado, excepto cuando dicho término haya sido definido en cualquier otra parte de este Reglamento.

Sección 390.7 – Reglas de interpretación.

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

- (1) Las palabras utilizadas en plural incluyen el singular y las palabras utilizadas en singular incluyen el plural a menos que en el contexto en particular indique claramente lo contrario.
- (2) Las palabras en género masculino incluyen el género femenino.
- (3) Las palabras utilizadas en tiempo presente incluyen el futuro.
- (4) Oficial – incluye cualquier persona autorizada por ley a poner en vigor las disposiciones de este Reglamento.
- (5) Escrito – incluye imprenta y maquinilla.

SUBPARTE B – REQUERIMIENTOS GENERALES E INFORMACIÓN.

Sección 390.9 – Efecto sobre leyes estatales y locales.

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

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

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

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

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

Sección 390.15 – Cooperación en investigaciones y estudios especiales.

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

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

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

(i) Fecha del accidente;

(ii) Pueblos en cuya jurisdicción ocurrió el accidente;

(iii) Nombre del conductor;

- (iv) Número de personas lesionadas;
 - (v) Número de muertos;
 - (vi) Si hubo alguna descarga de algún material peligroso que no sea el combustible del tanque del vehículo.
- (2) Copia de todos los informes de accidentes requeridos o emitidos por entidades gubernamentales o aseguradoras.

Sección 390.16 – Reservada.

Sección 390.17 – Equipo adicional y accesorios.

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

Sección 390.19 – Informe de identificación del acarreador.

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

(1) Antes de comenzar operaciones

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

Número de USDOT terminado en Deberá llenar antes del último día

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

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

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

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

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

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

- (d) Sólo el nombre legal o el nombre comercial del acarreador podrá ser utilizado en el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS-150).
- (e) El acarreador que fallara en presentar el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) Forma MCS-150, o proporcione información engañosa o haga declaraciones falsas en la Forma MCS-150 estará expuesto a las sanciones presentes en 49 U.S.C. 521(b)(2)(B).
- (f) Luego de haber recibido y haber procesado el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS- 150) la Federal Motor Carrier Safety Administration le expedirá al acarreador un número de identificación (USDOT number). El acarreador colocará el número en cada vehículo de motor comercial, según se especifica en la Sección 390.21 de este Reglamento, junto con la información adicional requerida por esta sección u otros Reglamentos de la Comisión.

Sección 390.21 – Marcado de vehículos de motor comerciales.

- (a) En General. Cada vehículo de motor comercial operado en el comercio y sujeto a las disposiciones de este Reglamento deberá ser marcado o rotulado según se especifica en los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección. (Vehículos de motor de uso comercial autoimpulsados operados por acarreadores mediante paga y autorizados por la Comisión podrán cumplir con los requerimientos de marcados establecidos por la Comisión.)
- (b) Naturaleza del Marcado – El marcado deberá exponer la siguiente información:
 - (1) El nombre o nombre comercial del acarreador operando un vehículo de motor, como aparece en el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS-150), y sometido de acuerdo a la sección 390.19. Además, la ciudad o pueblo en que el acarreador mantiene su oficina principal de negocios o en el que el vehículo es usualmente operado.

- (2) El número de identificación del acarreador emitido por la FMCSA y que deberá ser precedido por las letras "USDOT".
- (3) El número de identificación del acarreador emitido por la Comisión de Servicio Público precedido con las letras CSP si fuere un acarreador público.
- (4) Cuando un nombre diferente al del acarreador que opera un vehículo bajo su propia autoridad aparece en el mercado del vehículo, su nombre deberá ser seguido de la información requerida por los párrafos (b) (1), (2) de esta sección, precedidos por las palabras "operado por".
- (5) Cualquier otra información de identificación puede ser expuesta en el vehículo siempre que no sea inconsistente o incompatible con la información requerida en este párrafo.
- (6) Cada acarreador deberá cumplir con los siguientes requisitos relacionados a su operación:
 - (i) Todo vehículo de motor comercial que sea parte de la flota existente de un acarreador desde el 3 de julio del 2000 y que estén marcados con un número que fue expedido por la agencia predecesora de la FMCSA, deberá estar a tono con la parte (b)(2) de esta sección para el 3 de julio de 2002.
 - (ii) Todo vehículo de motor comercial que sea parte de la flota existente de un acarreador desde el 3 de julio del 2000, y que no esté marcado con el nombre legal ni comercial en ambos lados de su vehículo de motor, tal como aparece en el Informe de Identificación del Acarreador (Motor Carrier Information Report) (Forma MCS-150), deberá cumplir con lo dispuesto en el párrafo (b)(1) de esta sección para el 5 de julio de 2005.
 - (iii) Todo vehículo de motor comercial añadido a la flota de un acarreador en o después del 3 de julio de 2000, deberá cumplir con los requisitos de esta sección antes de ser puesto en servicio y estar operando en vías públicas.

- (c) Tamaño, forma, localización y color del marcado o rotulación – El marcado deberá:
- (1) Aparecer en ambos lados del vehículo de motor comercial;
 - (2) Estar en letras que contrasten con el color del vehículo;
 - (3) Ser fácilmente legible durante horas diurnas a una distancia de cincuenta pies (50') mientras el vehículo de motor comercial está estacionado; y
 - (4) Ser mantenido de manera que retenga la legibilidad requerida por el párrafo (c) (3) de esta sección.
- (d) Construcción y durabilidad – El marcado puede ser pintado en el vehículo de motor o puede consistir de un dispositivo removible, si ese dispositivo cumple los requisitos de identificación y legibilidad de esta sección y dicho marcado deberá ser mantenido de tal manera que se mantenga legible como lo requiere esta sección.
- (e) Vehículos de motor comerciales alquilados. Un acarreador operando un vehículo de motor bajo un contrato de arrendamiento por un término no mayor de treinta (30) días puede cumplir con los requerimientos de esta sección en dos formas:
- (1) El vehículo es marcado de acuerdo a las disposiciones del párrafo (b) hasta el (d) de esta sección; o
 - (2) El vehículo es marcado como se dispone a continuación:
 - (i) El nombre o nombre comercial del arrendador es expuesto de conformidad con los párrafos (c) y (d) de esta sección,
 - (ii) El número de identificación del arrendador emitido por la Comisión de Servicio Público y/o el número del Departamento de Transportación Federal (USDOT) es expuesto de conformidad de los párrafos (c) y (d) de esta sección; y

- (iii) El acuerdo de arrendamiento entre el arrendador y el acarreador arrendatario contiene conspicuamente la siguiente información:
 - (A) El nombre y dirección física completa de la Oficina principal de negocios del acarreador arrendatario;
 - (B) El número de identificación emitido al acarreador arrendatario por la Comisión de Servicio Público precedido de las letras CSP, y/o el número del Departamento de Transportación Federal (USDOT) si el acarreador tiene dicho número, precedido por las letras "USDOT". En vez del número de identificación requerido en este párrafo, lo siguiente podrá ser mostrado:
 - (1) Información que indique si el acarreador se dedica al comercio interestatal o intraestatal; e
 - (2) Información que indique si el acarreador arrendatario está transportando materiales peligrosos en el vehículo alquilado;
 - (C) LA ORACIÓN: "ESTE ARRENDADOR COOPERA CON TODOS LOS OFICIALES FEDERALES, ESTATALES Y LOCALES A TRAVES DE TODA LA NACIÓN PARA PROVEER LA IDENTIDAD DE LOS CLIENTES QUIENES OPERAN EL VEHÍCULO DE ALQUILER"; y
- (iv) El acuerdo de arrendamiento entre el arrendador y el acarreador arrendatario es llevado en el vehículo alquilado durante el término de vigencia del acuerdo.
- (f) En operaciones de carga. En operaciones de carga de vehículo, un dispositivo removible podrá ser fijado en ambos lados o en la parte de atrás del vehículo conducido. Cuando se remueve más de un vehículo a la vez el dispositivo podrá ser fijado en ambos lados de cualquier unidad o en la parte trasera de la última unidad. El

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

Sección 390.23 – Relevo de cumplir con las disposiciones reglamentarias.

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

(1) Emergencias regionales.

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

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

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

(2) Emergencias locales.

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

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

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

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

(3) Camiones Grúas respondiendo a emergencias.

- (i) La exención dispuesta por el párrafo (a) (3) de esta sección es efectiva solamente cuando un requerimiento ha sido hecho por un oficial del Gobierno Estatal o Municipal para que una grúa remolque o mueva vehículos accidentados o dañados.
- (ii) Esta exención no excederá la duración de la asistencia directa brindada por el acarreador o conductor en proveer ayuda de emergencia o veinticuatro (24) horas del requerimiento de ayuda hecho por un oficial de gobierno estatal o municipal, lo que sea menor.

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

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

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

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

- (i) El conductor haya estado trabajando por más de 60 horas en 7 días consecutivos al momento en que el conductor es relevado de sus deberes si el patrono acarreador no opera todos los días de la semana; o
- (ii) El conductor ha estado trabajando por más de 70 horas en 8 días consecutivos al momento que el conductor fue relevado de su trabajo si el patrono acarreador opera todos los días de la semana.

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

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

Sección 390.27 – Centros de Servicio.

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

Sección 390.29 – Localización de registro y documentos.

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

Sección 390.31 – Copias de registros y documentos.

- (a) Todos los registros y documentos a ser mantenidos al amparo de este Reglamento serán preservados en su forma original por los períodos especificados a menos que los registros y documentos sean adecuadamente fotografiados y el microfilm sea retenido en vez del registro o documento original por el período de retención requerido.
- (b) Para ser aceptables en vez de los registros o documentos originales, las copias fotográficas deberán cumplir con los siguientes requisitos:
 - (1) Las copias fotográficas serán no menos accesibles que el registro o documento original según sea normalmente archivado o preservado y haya disponibles medios adecuados o facilidades para localizar, identificar, leer y reproducir dichas copias fotográficas.
 - (2) Cualquier característica significativa, rasgo u otro atributo del registro o documento original, el cual la fotografía en blanco y negro no preserve, deberá ser claramente indicada previo a que la fotografía sea tomada.
 - (3) El reverso de formularios pre-impresos no tienen que ser copiados si nada ha sido añadido a dicha materia pre-impresa común a todo formulario en particular, pero un espécimen identificado de cada formulario deberá estar en la película para referencia.
 - (4) La película utilizada para fotografiar las copias debe ser del tipo grabado permanente que cumpla, en todos los aspectos, con las especificaciones mínimas del Negociado Nacional de Normas (National Bureau of Standards), y todos los procesos recomendados por el fabricante deberán ser seguidos para protegerla de deterioro o destrucción accidental.
 - (5) Cada rollo de película deberá incluir un "microfilm" de un certificado o certificados estableciendo que las fotografías son reproducciones directas o facsímiles de los registros originales. Dicho certificado o certificados deberán ser hechos por la persona o personas que tengan conocimiento personal del material incluido en éste.

- (c) Todos los registros y documentos que deberán ser mantenidos bajo este Reglamento pueden ser destruidos luego de que sean adecuadamente fotografiados para su preservación.
- (d) Excepciones: Todos los registros, excepto aquellos que requieren ser firmados pueden ser mantenidos a través del uso de la tecnología computarizada siempre que el acarreador pueda producir, luego de habersele requerido una lista (print out) de la información o datos requeridos.

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

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

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

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

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

- (a) Una Declaración fraudulenta o intencionalmente falsa sobre cualquier solicitud, certificado, informe o registro requerida por este Reglamento.
- (b) Un asiento o anotación fraudulenta o intencionalmente falsa en cualquier solicitud, certificado, informe o registro requerido para ser

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

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

Sección 390.37 - Violaciones y penalidades.

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

SUBPARTE C – RESERVADA

PARTE 391 - CALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES

SUBPARTE A - EN GENERAL

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

- (a) Esta parte establece los requisitos mínimos para aquellas personas que manejan vehículos de motor, como, para o en beneficio de los acarreadores. También establece los deberes mínimos para los acarreadores en relación a las calificaciones de sus conductores.
- (b) Cualquier acarreador que a la vez sea conductor deberá cumplir con los requisitos impuestos tanto a los conductores como a los acarreadores.

Sección 391.2 – Exenciones Generales.

- (a) Operaciones acostumbradas en fincas – Las disposiciones de esta parte no aplican a un conductor que conduce un vehículo de motor controlado y operado por una persona dedicada a las operaciones de cosecha, si el vehículo es usado para:
- (1) Transportar maquinaria agrícola, suministros o ambos hacia o desde una finca para operaciones de cosecha en una finca; o
 - (2) Transportar productos cosechados al mercado o almacén.
- (b) Industrias Apícolas (abejas) – Las disposiciones de esta parte no aplican a un conductor que esté operando un vehículo de motor controlado y operado por un apicultor dedicado a la transportación de abejas.
- (c) Ciertos conductores de vehículos de fincas – Las disposiciones de esta parte no le aplican a un conductor de vehículo de motor de finca excepto a un conductor de vehículo de finca que conduzca un vehículo de motor articulado (combinación) que tenga un peso bruto incluyendo su carga mayor de diez mil y (10,001) libras. (Para exenciones limitadas para conductores de vehículos de finca o vehículos articulados más pesados véase la Sec. 391.67)

SUBPARTE B – CALIFICACIÓN Y DESCALIFICACIÓN DE CONDUCTORES

Sección 391.11 – Calificación de Conductores.

- (a) Ninguna persona manejará un vehículo de motor a menos que esté debidamente calificada para ello. Con excepción de lo provisto en la Sec. 391.63 un acarreador no requerirá a persona alguna manejar un vehículo de motor a menos que esté debidamente calificada para ello.
- (b) Con excepción de lo provisto en la Subparte (G) de esta parte, una persona está calificada para manejar un vehículo motor si dicha persona:
- (1) Es mayor de 21 años, en caso de transporte de materiales peligrosos o mayor de 18 años para transporte de otros materiales;

- (2) Puede leer y hablar (español o inglés) con suficiente claridad de modo que pueda hacerse entender y que entienda, a su vez, las señales de tránsito y que pueda responder a preguntas de oficiales representantes autorizados de la Comisión de Servicio Público. También, que pueda hacer las entradas pertinentes en los registros y documentos;
- (3) Puede, por razón de experiencia y/o entrenamiento, operar con seguridad el vehículo que maneja;
- (4) Está físicamente apta para manejar un vehículo de motor de acuerdo con la Subparte E – Cualificaciones Físicas y Exámenes de la Parte 391;
- (5) Posee una licencia o permiso válido expedido por una autoridad competente;
- (6) Ha preparado y suministrado al acarreador que lo emplea el certificado o lista de violaciones requerido en la Sección 391.27;
- (7) No ha sido descalificado para manejar bajo las disposiciones de la Sección 391.15;
- (8) Ha completado exitosamente una prueba de manejo y se le ha expedido un certificado de prueba de manejo de acuerdo con la Sección 391.31, o ha presentado un certificado de prueba de manejo el cual el acarreador que lo contrata lo acepta como equivalente a la prueba de manejo de acuerdo con la Sección 391.33;

Sección 391.13 – Responsabilidades de los conductores.

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

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

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

Sección 391.15 – Descalificación de Conductores.

- (a) En general. Un conductor descalificado no manejará un vehículo de motor. Un acarreador no permitirá o requerirá a un conductor descalificado manejar un vehículo comercial de motor.
- (b) Descalificación por pérdida de privilegios para manejar.
 - (1) Un conductor queda descalificado por la duración de su pérdida de privilegio para operar un vehículo comercial de motor en las vías públicas, temporera o permanentemente, por razón de la revocación, suspensión, retiro o denegación de la licencia, permiso o privilegio hasta que la licencia, permiso o privilegio sea restaurado por la autoridad que la revocó, suspendió, retiró o denegó.
 - (2) Un conductor que recibe una notificación de que su licencia, permiso o privilegio para operar un vehículo de motor comercial ha sido revocada, suspendida o retirada deberá notificar al acarreador que lo emplea del contenido de la notificación antes de finalizar las operaciones comerciales del siguiente día del que el conductor recibió la notificación.
- (c) Descalificación por conducta criminal y otras ofensas.
 - (1) Regla General. Un conductor que haya sido convicto de, o le es confiscada la fianza o colateral por una acusación de, una ofensa descalificadora especificada en el inciso (c)(2) de esta sección será descalificado por el período de tiempo especificado en el inciso (c)(3) de esta sección, si:
 - (i) La ofensa fue cometida durante horas de servicio según se define en la sección 395.2 (a) de este Reglamento o según sea de otra manera especificado; y

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

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

- (i) Operar un vehículo de motor bajo los efectos de alcohol. Esto incluye:
 - (A) Operar un vehículo de motor comercial mientras la concentración de alcohol en la sangre de la persona sea de 0.04 % por ciento o mayor; o
 - (B) Operar o conducir un vehículo de motor bajo la influencia de alcohol según prescrito por la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Dispone que no se puede operar un vehículo de motor comercial mientras la concentración de alcohol en la sangre de la persona sea de 0.02% por ciento o mayor; o
- (ii) Operar un vehículo de motor bajo la influencia de una sustancia controlada incluida en el Listado I u otra sustancia identificada en el Apéndice D de este Reglamento, anfetaminas, drogas, narcóticos, una formulación de anfetamina, o un derivado de drogas narcóticas;
- (iii) Transportación, posesión o uso ilegal de sustancia controlada incluida en el Listado I u otra sustancia identificada en el Apéndice D de este Reglamento, anfetaminas, drogas narcóticas, formulaciones de anfetaminas, o derivados de drogas mientras esté en servicio;
- (iv) Abandonar la escena de un accidente mientras se esté operando un vehículo de motor comercial; o
- (v) Un delito grave en que esté involucrado el uso de un vehículo de motor.

- (3) Duración de la descalificación por conducta criminal.
- (i) Primeros ofensores. Un conductor queda descalificado por un año después de la fecha de su convicción o pérdida por incumplimiento de fianza o colateral sí, durante los tres (3) años precedentes a dicha fecha no fue convicto de, o no perdió por incumplimiento de fianza o colateral por acusación de una ofensa que lo descalificaría bajo las disposiciones de esta sección. *Exención.* El período de descalificación será de seis (6) meses si la convicción o pérdida por incumplimiento de la fianza o colateral solamente atañe a la transportación o posesión de sustancias mencionadas en el párrafo (c) (2) (iii) de esta sección.
 - (ii) Ofensores subsecuentes. Un conductor queda descalificado por tres (3) años después de la fecha de su convicción o pérdida por incumplimiento de fianza o colateral sí, durante los tres (3) años precedentes a dicha fecha fue convicto de, o perdió por incumplimiento la fianza o colateral por acusación de una ofensa que lo descalificaría bajo las disposiciones de esta sección.
- (d) Descalificación por violación a órdenes decretando Fuera de Servicio.
- (1) Un conductor que sea convicto de violar una orden decretando Fuera de Servicio queda descalificado por el periodo de tiempo especificado en el párrafo (d) (2) de esta sección.
 - (2) Duración de la descalificación por violación a órdenes decretando Fuera de Servicio.
 - (i) *Primera violación* – Un conductor queda descalificado por no menos de 90 días ni mayor de un año, si el conductor es convicto de una primera violación de una orden decretando Fuera de Servicio.
 - (ii) *Segunda violación* – Un conductor queda descalificado por no menos de un año ni más de cinco años si, durante un periodo de 10 años, es convicto de dos violaciones a ordenes decretando Fuera de Servicio en incidentes separados.

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

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

SUBPARTE C – ANTECEDENTES Y CARÁCTER

Sección 391.21 – Solicitud de Empleo.

- (a) Excepto según provisto en la Subparte G de esta parte, ninguna persona manejará un vehículo de motor comercial a menos que haya completado, y provisto al acarreador que lo emplea, una solicitud de empleo que reúna los requisitos del inciso (b) de esta sección.
- (b) La solicitud de empleo será hecha en una forma provista por el acarreador. Cada solicitud será completada por el solicitante, deberá ser firmada por él y deberá contener la siguiente información.

- (1) Nombre y dirección del acarreador;
- (2) El nombre, dirección, seguro social y fecha de nacimiento del solicitante;
- (3) Las direcciones en las cuales el solicitante ha residido durante los tres (3) años previos a la fecha de la radicación de la solicitud;
- (4) La fecha de la solicitud;
- (5) El número y fecha de expiración de cada licencia para operar vehículos de motor que tenga el solicitante, y la autoridad que la expide;
- (6) La naturaleza y extensión de la experiencia del solicitante en la operación de vehículos de motor, incluyendo los diferentes tipos de vehículos que ha operado;
- (7) Una lista de todos los accidentes de vehículos de motor en los cuales el solicitante estuvo involucrado durante los tres (3) años previos a la fecha en que la solicitud fué radicada, especificando la fecha y naturaleza de cada accidente y si se causó alguna muerte o lesión personal;
- (8) Una lista de las violaciones a la ley de tránsito, que no sean de estacionamiento, durante los tres (3) años previos a la fecha de radicación de la solicitud;
- (9) Una declaración estableciendo en detalles los hechos y circunstancias de cualquier denegación, suspensión o revocación de cualquier licencia, permiso o privilegio para operar un vehículo de motor que haya sido expedida al solicitante o una declaración estableciendo que no ha ocurrido dicha denegación, suspensión o revocación;
- (10)
 - (i) Una lista con los nombres y direcciones de los patronos durante los tres (3) años previos a la fecha de la solicitud
 - (ii) La fecha en que fue empleado, y

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

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

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

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

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

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

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

Fecha

Firma del Solicitante

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

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

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

Sección 391.23 – Investigar e Inquirir.

- (a) Excepto según provisto en la Subparte G de esta parte, todo acarreador deberá investigar e inquirir lo siguiente en relación a todo conductor que emplee, que no sea una persona que haya sido regularmente empleado como conductor del acarreado por un período continuo de tiempo el cual haya empezado antes de 1 de enero de 1971:
 - (1) Solicitar una Certificación del Récord del Conductor de los últimos tres (3) años. Esta certificación deberá ser solicitada en la agencia apropiada de cada estado en el cual el conductor haya obtenido una licencia de conducir durante dichos tres (3) años.
 - (2) En el caso de aquellos acarreadores regulados por el Departamento de Transportación, se deberá investigar si el conductor posee un historial de manejo seguro.
- (b) Copia de los documentos obtenidos en respuesta a las investigaciones hechas a cada una de las agencias pertinentes según requeridos por el inciso (a) (1) de esta sección, deberán formar parte del expediente del conductor dentro de un período que no excederá de treinta (30) días luego de que el conductor haya comenzado el empleo. Dichos documentos deberán permanecer en su record conforme lo dispone la Sección 391.51. Si la Certificación que se expide es una negativa o se indica que no existe información sobre dicho conductor, el acarreador deberá certificar por escrito que se han hecho diligencias al respecto y que aún así no se existe información sobre dicho conductor en dicha agencia. Las solicitudes a las agencias se harán de manera y conforme a lo requerido por cada agencia.
- (c)
 - (1) Las respuestas obtenidas de las investigaciones conducidas referente al historial de seguridad conforme lo requiere el párrafo (a) (2) de

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

- (2) La investigación puede consistir de entrevistas personales o por la vía telefónica, cartas o cualquier otro método de obtener información que el acarreador estime apropiado. Cada acarreador deberá hacer un registro escrito en relación a cada patrono anterior consultado, o las diligencias de buena fe para tratar de conseguirlo. Dicho registro debe incluir el nombre y dirección de cada patrono anterior, fecha en que fue consultado y sus comentarios en relación al conductor. Dicho registro deberá permanecer en los archivos del acarreador como parte del expediente de las calificaciones del conductor.
 - (3) Futuros patronos deberán reportar a cualquier patrono anterior que no haya cumplido con responder a la solicitud de información según requerido en los incisos anteriores. Copia de dicho reporte deberá guardarse en el expediente del conductor como parte de los trámites hechos para tratar de conseguir la información requerida por esta sección.
 - (4) Excepción. Para conductores que no tengan experiencia de trabajo con acarreadores regulados por el DOT, en los tres (3) años previos a dicha solicitud de empleo; se deberá colocar documentos que así lo certifiquen dentro de los treinta (30) días de que el conductor haya comenzado a trabajar para dicho patrono.
- (d) El futuro patrono deberá como mínimo solicitar la información requerida en esta sección de cada uno de los patronos anteriores que hayan empleado al conductor para operan un vehículo de motor comercial en los últimos tres (3) años. La solicitud de información deberá especificar a donde los patronos anteriores tienen que enviar la información solicitada.

- (1) Información general del conductor y verificación de empleo.
 - (2) Información según requerida por la sección 390.15 (b) (1) en los que el conductor haya estado involucrado en los tres (3) años previos a la fecha de esta solicitud de empleo.
 - (i) Lista de accidentes según definido en la sección 390.5.
 - (ii) Cualquier accidente que el patrono anterior desee notificar y del que haya retenido información conforme a la sección 390.15 (b) (2) o conforme a la política de la empresa de retener información detallada sobre accidentes menores.
- (e) Los futuros patronos, además de obtener la información requerida por el inciso (b), deberán obtener la siguiente información de todos los acarreadores sujetos a las regulaciones del DOT y en los que el conductor haya sido empleado en los tres (3) años previos a la solicitud de dicho empleo y en el cual se haya desempeñado en una función sensitiva y en la cual se le haya requerido que se sometiera a una prueba de dopaje y alcohol.
- (1) Si en los últimos tres (3) años el conductor ha hecho uso de alcohol y sustancias controladas en violación a las prohibiciones encontradas en la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico.
 - (2) Si el conductor ha fallado en completar el programa de rehabilitación según descrito en la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Si el patrono anterior desconoce dicha información (Ej. el patrono despidió al empleado al dar positivo en la prueba de dopaje) el futuro patrono deberá obtener documentos que certifiquen que ha completado dicho programa de manera satisfactoria directamente del conductor.
 - (3) Dado el caso de que el conductor haya completado el programa de rehabilitación y haya permanecido empleado, se deberá obtener la siguiente información del patrono anterior:
 - (i) Resultados de prueba de alcohol en la cual el conductor haya resultado con un 0.02 por ciento;

- (ii) Resultado positivo en la prueba de dopaje;
 - (iii) Negación de realizarse las pruebas (incluyendo el descubrimiento de pruebas de dopaje que hayan sido adulteradas o substituidas).
- (f) Para que el patrono prospectivo pueda obtener la información requerida por el inciso (e) de esta sección, deberá proveerle al patrono anterior un permiso por escrito otorgado por el conductor a dichos efectos. En el caso en que el conductor se niegue a dar su consentimiento por escrito, el patrono prospectivo no le permitirá al conductor que le opere un vehículo de motor comercial.
- (g) Luego del 29 de octubre del 2004 es requerido de los patronos:
- (1) Responder a cada solicitud de información detallada en los incisos (d) y (e) de esta sección dentro de treinta (30) días luego de haber recibido dicha solicitud. De no haber información referente al historial de manejo seguro para ese conductor deberá certificar que no existe la misma, incluyendo datos de identificación del conductor junto con la fecha de empleo.
 - (2) Tomar las precauciones necesarias para garantizar que los expedientes estén al día, lo más completos posibles y libre de errores.
 - (3) Proveer información detallada de la persona a contactar en el caso de que el conductor decida comunicarse con ese patrono anterior, con el propósito de solicitar que se corrija la información o en el caso que desee refutarla.
 - (4) Llevar un registro anual de cada una de las solicitudes de información y la respuesta a ellas. Se deberá incluir la fecha de la solicitud, la persona a quien se le proveyó la información y un resumen de la información que le fue provista.
 - (5) Excepciones. Hasta el 1ro de mayo del 2006, los acarreadores solo tienen que proveer información de accidentes ocurridos con posterioridad al 29 de abril del 2003.

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

- (i) (1) El futuro patrono tiene el deber de notificarle por escrito a los conductores que le soliciten empleo, y hayan sido regulados por el DOT, dentro de los tres (3) años previos a la solicitud; de sus derechos relacionados a la información provista por sus antiguos patronos. La notificación podrá ser incluida dentro de la solicitud de empleo, o en cualquier otro documento y deberá ser hecha previo a la toma de cualquier decisión de ofrecerle o no el empleo:
 - (1) El derecho de revisar la información provista por sus patronos.
 - (2) El derecho de solicitar se corrija cualquier error en la información provista y una vez corregida se vuelva a enviar con las correcciones pertinentes.
 - (3) El derecho de que se anexe a la información provista por el patrono anterior, una declaración refutando dicha información en el caso en que éstos no se pongan de acuerdo.

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

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

- (2) Luego del 29 de octubre de 2004, el patrono que reciba dicha solicitud tiene dos (2) opciones. La primera opción será corregir la información incorrecta y reenviarla al patrono que la solicitó. La segunda opción será el notificar al conductor, dentro de los próximos quince (15) días de haber recibido la solicitud de corrección, que no está de acuerdo y por lo tanto no corregirá la información. De haber corregido la información y haberla reenviado según le haya sido solicitado, este patrono deberá retener la información corregida de este empleado como parte de su historial de manejo seguro y proveerla a los patronos subsecuentes al ser requerida. Si el patrono anterior corrige la data y la reenvía al futuro patrono, no hay necesidad de notificárselo al conductor.
- (3) Los conductores que deseen refutar información contenida en sus expedientes, conforme al inciso (i) de esta sección, deberán enviar dicha declaración al patrono anterior en conjunto con una solicitud de que la anejen al historial de manejo seguro del conductor,
- (4) Luego del 29 de octubre del 2004, dentro de cinco (5) días laborables de haber recibido la declaración refutando la información y la solicitud que se aneje a su historial, el patrono anterior deberá:
- (i) Enviar una copia de la refutación al patrono prospectivo.
 - (ii) Anejar la copia de dicha refutación al expediente del empleado para ser incluida con la información que se provea en cualquier otra investigación iniciada por cualquier otro patrono por un período de tres (3) años.
- (5) El conductor podrá someter una carta explicativa, sin tener que antes solicitar que se corrija la información, tampoco tendrá que hacerlo después.
- (6) El conductor podrá reportar a la Comisión a cualquier patrono que no haya corregido información incorrecta o que haya fallado en anejar la carta explicativa junto con el historial de manejo seguro del empleado.

(k)

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

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

(l)

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

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

(ii) La persona que ha provisto dicha información;

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

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

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

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

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

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

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

(c) Mantener archivo.

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

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

Sección 391.27 – Registro de Violaciones.

- (a) Excepto según lo provisto en la Subparte G de esta parte, cada acarreador deberá, al menos cada 12 meses, requerir de cada conductor empleado que prepare, y le entregue una lista de todas las violaciones a la ley de tránsito, que no sean de estacionamiento, o que en virtud de las cuales dicho conductor haya perdido la fianza o colateral durante los 12 meses precedentes.
- (b) Cada conductor deberá proveer la lista requerida de acuerdo con el inciso (a) de esta sección. Si el conductor no ha sido convicto de, ni ha perdido fianza o colateral por razón de cualquier violación, deberá así certificarlo.
- (c) El formulario o la certificación será provista por el acarreador. La siguiente forma puede ser usada para cumplir con esta sección:

CERTIFICACIÓN DEL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO DE MOTOR

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

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

Tipo de vehículo que operaba _____

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

Fecha de Certificación

Firma del Conductor

Nombre de la Compañía

Dirección

Revisado por: Firma

Posición

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

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

SUBPARTE D – EXÁMENES Y PRUEBAS

Sección 391.31 – Prueba de Manejo.

- (a) Excepto según lo provisto en la en la sección 391.33 y Subparte G, ninguna persona manejará un vehículo de motor a menos que primeramente haya completado exitosamente una prueba de manejo y se le haya expedido un certificado de examen según lo provisto en esta sección.
- (b) La prueba de manejo será ofrecida por el acarreador o una persona designada por éste. Sin embargo, cuando el conductor sea a la vez el acarreador, la prueba de manejo le será ofrecida por otra persona que sea competente para evaluar y determinar si la persona es capaz de operar con seguridad un vehículo de motor, o el vehículo de motor que intenta manejar.
- (c) La prueba de manejo deberá ser de suficiente duración de modo que pueda darle, a la persona que lo ofrece, la oportunidad de evaluar las destrezas de la persona que lo toma en la operación del vehículo y demás equipo asociado. La prueba será con el vehículo que el acarreador intenta asignarle y deberá cubrir, por lo menos lo siguiente:
- (1) La inspección pre viaje según requerida por la Sección 392.7 de este Reglamento;
 - (2) Enganche y desenganche, cuando sea aplicable;
 - (3) Encendido del vehículo;
 - (4) Uso de los controles y equipo de seguridad del vehículo de motor comercial;
 - (5) Manejo del vehículo de motor comercial en tráfico y mientras rebasa otros vehículos;

(6) Viraje del vehículo de motor comercial;

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

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

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

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

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

CERTIFICADO DE PRUEBA DE MANEJO

Nombre del Conductor: _____

Núm. de Seguro Social: _____

Núm. de Licencia: _____

Estado: _____

Tipo de Remolcador: _____

Tipo de Remolque: _____

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

Certifico que el conductor mencionado realizó la prueba de manejo bajo mi supervisión el día _____ de _____ de _____ y que esta prueba consistió de aproximadamente _____ millas de manejo. Considero que el conductor aludido posee los conocimientos y destrezas necesarias para de forma segura manejar el tipo de vehículo de motor arriba indicado.

(Firma del Examinador)

(Posición)

(Organización y Dirección del Examinador)

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

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

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

Sección 391.33 - Equivalente de prueba de manejo.

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

(1) Una licencia de conducir válida y vigente expedida por el DTOP para operar categorías específicas de vehículos de motor 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 y copia de la licencia de operador expedida por la CSP; 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 y copia de la licencia de operador expedida por la CSP.

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

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

SUBPARTE E – CALIFICACIONES FÍSICAS DE CONDUCTORES Y EXÁMENES

Sección 391.41 – Calificaciones físicas para conductores.

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

- (b) Una persona está físicamente calificada para manejar un vehículo de motor comercial si dicha persona:
 - (1) No ha perdido un pie, una pierna, una mano, un brazo, o le ha sido otorgada una dispensa de acuerdo a la Sección 391.49;

 - (2) No tiene impedimento en:
 - (i) Una mano o dedo (s) que pueda interferir con la fuerza de agarrar o sujetar;

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

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

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

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

- (6) No tiene diagnóstico clínico de alta presión que pueda interferir con su habilidad para operar un vehículo de motor comercial con seguridad;
- (7) No tiene establecido historial médico o diagnóstico clínico de enfermedades reumáticas, artríticas, musculares, ortopédicas, neuromusculares o vasculares que pudieren interferir con su habilidad para controlar y operar un vehículo de motor comercial con seguridad;
- (8) No tiene establecido historial médico o diagnóstico clínico de epilepsia o cualquier otra condición que pudiera causar pérdida en la habilidad para controlar un vehículo de motor comercial;
- (9) No tiene enfermedad mental, nerviosa, orgánica o funcional, o un desorden psiquiátrico que pudiere intervenir con su habilidad para conducir un vehículo de motor comercial con seguridad;
- (10) Tiene agudeza visual a distancia de por lo menos 20/40 (Snellen) en cada ojo sin lentes correctivos o agudeza visual separadamente corregida a 20/40 (Snellen) o mejor con lentes correctivos, agudeza visual binocular de por lo menos 20/40 (Snellen) en ambos ojos con o sin lentes correctivos, campo de visión de por lo menos 70 grados en el meridiano horizontal en cada ojo, y la habilidad para reconocer los colores de señales de tráfico y mecanismos en rojo, verde y amarillo;
- (11) Percibe un susurro vocal forzado en el mejor oído a no menos de cinco (5) pies con o sin el uso de una ayuda auditiva o, si examinado por uso de un mecanismo audiométrico, no tiene una pérdida promedio de audición en el mejor oído mayor de 40 decibeles a 500 Hz, 1,000 Hz y 2,000 Hz con o sin ayuda auditiva cuando el mecanismo audiométrico es calibrado por el "American National Standard" (antes ASA Standard) z24.5-1951;
- (12)

- (i) No usa drogas identificadas en Listado I de drogas u otras sustancias identificadas en el Apéndice D de este Reglamento, anfetaminas, narcóticos o cualquier otra droga que forme hábito.
 - (ii) Excepción. El conductor podrá usar tal sustancia o droga si es prescrita por un médico licenciado que:
 - (A) Esté familiarizado con el historial médico del conductor, sus deberes asignándoles; y
 - (B) Haya advertido al conductor que la sustancia o droga prescrita no le afectará adversamente la habilidad para operar el vehículo de motor en forma segura; y
- (13) No tiene un diagnóstico clínico de alcoholismo.

Sección 391.43 – Examen médico; certificado de examen físico.

- (a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, el examen médico deberá ser hecho por un doctor en medicina autorizado a ejercer la profesión.
- (b) Un optómetra licenciado puede llevar a cabo aquella parte del examen médico relativa a la agudeza visual, campo de visión, y la habilidad para reconocer colores según se especifica en el inciso (10) de la Sección 391.41 (b).
- (c) Los doctores en medicina deberán:
 - (1) Tener conocimiento de las demandas específicas físicas y mentales que están asociadas con la operación de un vehículo de motor comercial y de los requisitos de esta subparte del Reglamento, incluyendo la criteria de asesoramiento médico preparado por la FMCSA como guía para ayudar al médico a tomar la decisión de si la persona está calificada; y

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

(d) Reservada.

(e) Reservada

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

INSTRUCCIONES PARA LLEVAR A CABO Y REGISTRAR EXÁMENES FÍSICOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Medical Examination Report
FOR COMMERCIAL DRIVER FITNESS DETERMINATION**

640-F (6/04)

1. DRIVER'S INFORMATION <small>Driver completes this section</small>							
Driver's Name (Last, First, Middle)		Social Security No.	Birthdate M / D / Y	Age	Sex <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F	New Certification Recertification Follow-up <input type="checkbox"/>	Date of Exam
Address		City, State, Zip Code	Work Tel: ()	Driver License No.	License Class <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> Other	State of Issue <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D	
			Home Tel: ()				
2. HEALTH HISTORY <small>Driver completes this section, but medical examiner is encouraged to discuss with driver.</small>							
Yes No <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Any illness or injury in the last 5 years? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Head/Brain injuries, disorders or illnesses <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Seizure, epilepsy <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eye disorders or impaired vision (w/ or w/o corrective lenses) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Ear diseases, loss of hearing or balance <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Heart disease or heart attack, other cardiovascular condition <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Recent surgery (w/ or w/o replacement of joints, angiotensin, pacemaker) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> High blood pressure <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Muscular disease <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Shortness of breath		Yes No <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Lung disease, emphysema, asthma, chronic bronchitis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Kidney disease, dialysis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Liver disease <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Digestive problems <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Diabetes or elevated blood sugar controlled by: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Diet <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Pills <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Insulin <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Nervous or psychiatric disorders, e.g., severe depression, medication <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Loss of, or altered, consciousness		Yes No <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Fainting, dizziness <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Sleep disorders, caused in breathing while asleep, daytime sleepiness, snoring <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Stroke or paralysis <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Missing or impaired hand, arm, foot, leg, finger, toe <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Spinal injury or disease <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Chronic low back pain <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Regular/ frequent alcohol use <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Narcotic or habit forming drug use			
For any YES answer, indicate onset date, diagnosis, treating physician's name and address, and any current limitation. List all medications (including over-the-counter medications) used regularly or recently.							
I certify that the above information is complete and true. I understand that inaccurate, false or missing information may invalidate the examination and my Medical Examiner's Certificate. Driver's Signature _____ Date _____							

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

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

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

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

Numerical readings must be provided.

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

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

Applicant meets visual acuity requirement only when wearing: Corrective Lenses

Monocular Vision: Yes No

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

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

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

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

Numerical readings must be recorded.

a) Record distance from individual at which forced whispered voice can first be heard.

Right ear	Left Ear
(Feet)	(Feet)

b) If audiometer is used, record hearing loss in decibels. (acc. to ANSI Z39.6-1997)

Right ear			Left Ear		
500 Hz	1000 Hz	2000 Hz	500 Hz	1000 Hz	2000 Hz
Average:			Average:		

5. BLOOD PRESSURE/ PULSE RATE Numerical readings must be recorded. Medical Examiner should take at least two readings to confirm BP.

Blood Pressure	Systolic	Diastolic	Reading	Category	Expiration Date	Recertification
			140-159/90-99	Stage 1	1 year	1 year if $\leq 140/90$. One-time certificate for 3 months if 143-159/91-99
			180-179/109-108	Stage 2	One-time certificate for 3 months.	1 year from date of exam if $\leq 140/90$
			$\geq 150/110$	Stage 3	6 months from date of exam if $\leq 140/90$	6 months if $\leq 140/90$

Driver qualified if $\leq 140/90$.

Pulse Rate: Regular Irregular

Record Pulse Rate: _____

6. LABORATORY AND OTHER TEST FINDINGS Numerical readings must be recorded.

URINE SPECIMEN	SP. GR.	PROTEIN	BLOOD	SUGAR

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

7. PHYSICAL EXAMINATION Height: _____ (in.) Weight: _____ (lbs.) Name: Last _____ First _____ Middle _____

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

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

BODY SYSTEM	CHECK FOR:	YES*	NO	BODY SYSTEM	CHECK FOR:	YES*	NO
1. General Appearance	Marked overweight, tremor, signs of alcoholism, problems drinking, or drug abuse.			7. Abdomen and Viscera	Enlarged liver, enlarged spleen, masses, bruits, hernia, significant abdominal wall muscle weakness.		
2. Eyes	Pupillary equality, reaction to light, accommodation, ocular motility, ocular muscle imbalance, extraocular movement, nystagmus, exophthalmos. Ask about retinopathy, cataracts, aphakia, glaucoma, macular degeneration and refer to a specialist if appropriate.			8. Vascular System	Abnormalities and aneurysms, carotid or arterial bruits, varicose veins.		
3. Ears	Scarring of tympanic membrane, occlusion of external canal, perforated eardrums.			9. Genito-urinary System	Hernias.		
4. Mouth and Throat	Irreparable deformities likely to interfere with breathing or swallowing.			10. Extremities- Limb	Loss or impairment of leg, foot, toe, arm, hand, finger. Perceptible limp, deformities, atrophy, weakness, paralysis, clubbing, edema, hypoplasia. Insufficient grasp and prehension to upper limb to maintain steering wheel grip. Insufficient mobility and strength in lower limb to operate pedals properly.		
5. Heart	Murmurs, extra sounds, enlarged heart, pacemaker, implantable defibrillator.			11. Spine, other musculoskeletal	Previous surgery, deformities, limitation of motion, tenderness.		
6. Lungs and chest, not including breast examination	Abnormal chest wall expansion, abnormal respiratory rate, abnormal breath sounds including wheezes or alveolar rales, impaired respiratory function, cyanosis. Abnormal findings on physical exam may require further testing such as pulmonary tests and/or x-ray of chest.			12. Neurological	Impaired equilibrium, coordination or speech pattern; asymmetric deep tendon reflexes; sensory or positional abnormalities; abnormal posture and gait/limb reflexes, ataxia.		

*COMMENTS: _____

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

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

Temporarily disqualified due to (condition or medication): _____

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

Wearing corrective lenses
 Wearing hearing aid
 Accompanied by a _____ waiver/ exemption. Driver must present exemption at time of certification
 DMV Performance Evaluation (SPE) Certificate
 Driving within an exempt infracity zone (See 49 CFR 391.82)
 Qualified by operation of 49 CFR 391.64

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

If meets standards, complete a Medical Examiner's Certificate as styled in 49 CFR 391.48(h). (Driver must carry certificate when operating a commercial vehicle.)

49 CFR 391.41 Physical Qualifications for Drivers

THE DRIVER'S ROLE

Responsibilities, work schedules, physical and emotional demands, and lifestyles among commercial drivers vary by the type of driving that they do. Some of the main types of drivers include the following: turn around or short relay (drivers return to their home base each evening); long relay (drivers drive 8-11 hours and then have at least a 10-hour off-duty period); straight through haul (cross country drivers); and team drivers (drivers share the driving by alternating their 6-hour driving periods and 5-hour rest periods.)

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

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

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

§391.45 PHYSICAL QUALIFICATIONS FOR DRIVERS

(a) A person shall not drive a commercial motor vehicle unless he is physically qualified to do so and, except as provided in §391.47, has on his person the original, or a photographic copy, of a medical examiner's certificate that he is physically qualified to drive a commercial motor vehicle.

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

- (1) Has no loss of a foot, a leg, a hand, or an arm, or has been granted a GPE Performance Evaluation (GPE) Certificate (formerly Limb Waiver Program) pursuant to §391.49.
- (2) Has no impairment of: (i) A hand or finger which interferes with prehension or power grasping; or (ii) An arm, foot, or leg which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or any other significant limb defect or limitation which interferes with the ability to perform normal tasks associated with operating a commercial motor vehicle; or has been granted a GPE Certificate pursuant to §391.49.
- (3) Has no established medical history or clinical diagnosis of diabetes mellitus currently requiring insulin for control.
- (4) Has no current clinical diagnosis of myocardial infarction, angina pectoris, coronary insufficiency, thrombosis, or any other cardiovascular disease of a variety known to be accompanied by syncope, dyspnea, collapse, or congestive cardiac failure.
- (5) Has no established medical history or clinical diagnosis of a respiratory dysfunction likely to interfere with his ability to control and drive a commercial motor vehicle safely.
- (6) Has no current clinical diagnosis of high blood pressure likely to interfere with his ability to operate a commercial motor vehicle safely.

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

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

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

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

(11) First perceives a force whispered voice in the better ear not less than 5 feet with or without the use of a hearing aid, or, if tested by use of an audiometric device, does not have an average hearing loss in the better ear greater than 40 decibels at 500 Hz, 1,000 Hz and 2,000 Hz with or without a hearing device when the audiometric device is calibrated to the American National Standard (formerly ASA Standard) Z24.5-1961.

(12) (i) Does not use a controlled substance identified in 21 CFR 308B.11 Schedule I, an amphetamine, a narcotic, or any other habit-forming drug. (ii) Exception: A driver may use such a substance or drug, if the substance or drug is prescribed by a licensed medical practitioner who: (A) is familiar with the driver's medical history and assigned duties; and (B) has advised the driver that the prescribed substance or drug will not adversely affect the driver's ability to safely operate a commercial motor vehicle; and (iii) Has no current clinical diagnosis of alcoholism.

INSTRUCTIONS TO THE MEDICAL EXAMINER

General Information

The purpose of this examination is to determine a driver's physical qualification to operate a commercial motor vehicle (CMV) in interstate commerce according to the requirements in 49 CFR 391.41-43. Therefore, the medical examiner must be knowledgeable of these requirements and guidelines developed by the FMCSA to assist the medical examiner in making the qualification determination. The medical examiner should be familiar with the driver's responsibilities and work environment and is referred to the section on the form, The Driver's Role.

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

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

If the medical examiner determines that the driver is fit to drive and is also able to perform non-driving responsibilities as may be required, the medical examiner signs the medical certificate which the driver must carry with his/her license. The certificate must be dated. Under current regulations, the certificate is valid for two years, unless the driver has a medical condition that does not prohibit driving but does require more frequent monitoring. In such situations, the medical certificate should be issued for a shorter length of time. The physical examination should be done carefully and at least as complete as is indicated by the attached form. Contact the FMCSA at (202) 365-1799 for further information (a vision examination, qualifying drivers under 49 CFR 391.64, etc.).

Interpretation of Medical Standards

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

Federal Motor Carrier Safety Regulations Advisory Criteria

Loss of Limb:

§391.45(b)(1)

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

Limb Impairment:

§391.45(b)(2)

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

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

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

If the driver is found otherwise medically qualified (391.45(b)(2) through (12)), the medical examiner must check on the medical certificate that the driver is qualified only if accompanied by a GPE certificate. The driver and the employing motor carrier are subject to appropriate scrutiny if the driver operates a motor vehicle in interstate or foreign commerce without a current GPE certificate for his/her physical disability.

Diabetes:

§391.45(b)(3)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:
Has no established medical history or clinical diagnosis of diabetes mellitus currently requiring insulin for control. Diabetes mellitus is a disease which, on occasion, can result in a loss of consciousness or disorientation in time and space. Individuals who require insulin for control have conditions which can get out of control by the use of too much or too little insulin, or food intake not consistent with the insulin dosage. Insipidation may occur from symptoms of hyperglycemia or hypoglycemic reactions (drowsiness, semiconsciousness, diabetic coma or insulin shock).

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

Hypoglycemic drugs, taken orally, are sometimes prescribed for diabetic individuals to help stimulate natural body production of insulin. If the condition can be controlled by the use of oral medication and diet, then an individual may be qualified under the present rule. CMV drivers who do not meet the Federal diabetes standards may call (202) 365-1780 for an application for a diabetes exemption. (See Conference Report on Diabetic Disorders and Commercial Drivers and <http://www.fmcsmail.com/fmcsmail/commerce/commerce.htm>)

Cardiovascular Condition

§391.45(b)(4)

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

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

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

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

Coronary artery bypass surgery and pacemaker implantation are remedial procedures and thus, not unqualifying. Implantable cardioverter defibrillators are disqualifying due to risk of syncope. Caution is a medical examiner who can improve the health and safety of the driver and should not, by his or her, medical disqualification of the commercial driver. The emphasis should be on the underlying medical condition(s) which require treatment and the general health of the driver. The FMVCRs should be contacted at (202) 368-1780 for additional recommendations regarding the physical qualification of drivers on commercial.

(See Cardiovascular Advisory Panel Guidelines for the Medical Examination of Commercial Motor Vehicle Drivers at <http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/reg-2003-01>.)

Respiratory Dysfunction §393.41(b)(1)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

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

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

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

(See Conference on Pulmonary/Respiratory Disorders and Commercial Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/reg-2003-01>.)

Hypertension §393.41(b)(3)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

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

Hypertension alone is unlikely to cause sudden collapse; however, the likelihood increases when target organ damage, particularly cerebral vascular disease, is present. The regulatory criteria is based on FHCAA's Cardiovascular Advisory Guidelines for the Examination of Driver Drivers, which cited the Blood Report of the Joint National Committee on Detection, Evaluation, and Treatment of High Blood Pressure (1987).

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

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

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

Annual recertification is recommended if the medical examiner does not know the severity of hypertension prior to treatment. An elevated blood pressure finding should be confirmed by at least two subsequent measurements on different days. Treatment includes nonpharmacologic and pharmacologic modalities as well as counseling to reduce other risk factors. Many anti-hypertensive medications may have side effects. The importance of drugs must be judged on an individual basis. Individuals must be alerted to the hazards of these medications while driving. Side effects of compliance or syncope are particularly undesirable in commercial drivers.

Secondary hypertension is based on the above stages. Evaluation is warranted if patient is persistently hypertensive

on maximal or near-maximal doses of 2-3 pharmacologic agents. Some causes of secondary hypertension may be amenable to surgical intervention or specific pharmacologic disease.

(See Cardiovascular Advisory Panel Guidelines for the Medical Examination of Commercial Motor Vehicle Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/reg-2003-01>.)

Rheumatism, Arthritis, Osteoporosis, Muscular, Neuromuscular or Vascular Disease §393.41(b)(7)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

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

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

Once the individual has been diagnosed as having a rheumatic, arthritic, arthropedic, muscular, neuromuscular or vascular disease, then he/she has an established history of that disease. The physician, when examining an individual, should consider the following: (1) the nature and severity of the individual's condition (such as sensory loss or loss of strength); (2) the degree of limitation present (such as range of motion); (3) the likelihood of progressive limitation (not always present initially but may manifest itself over time); and (4) the likelihood of sudden incapacitation. If severe functional impairment exists, the driver does not qualify. In cases where more frequent monitoring is required, a certificate for a shorter period of time may be issued. (See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/reg-2003-01>.)

Epilepsy §393.41(b)(8)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

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

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

If an individual has had a sudden episode of a non-epileptic seizure or loss of consciousness of unknown cause which did not require antiepileptic medication, the decision as to whether that person's condition will likely cause loss of consciousness or loss of ability to control a motor vehicle is made on an individual basis by the medical examiner in consultation with the treating physician. Before certification is considered, it is suggested that a 5 month waiting period elapse from the time of the episode. Following the waiting period, it is suggested that the individual have a complete neurological examination. If the results of the examination are negative and antiepileptic medication is not required, then the driver may be qualified.

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

Drivers with a history of epilepsy/seizures off antiepileptic medication and seizure-free for 10 years may be qualified to drive a CMV in interstate commerce. Interstate drivers with a history of a single unprovoked seizure may be qualified to drive a CMV in interstate commerce if seizure-free and off antiepileptic medication for a 1-year period or more.

(See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/reg-2003-01>.)

Mental Disorders §393.41(b)(9)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no mental, nervous, organic or functional disease or psychiatric disorder likely to interfere with ability to drive a motor vehicle safely.

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

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

When examining the driver, it should be kept in mind that individuals who live under chronic emotional distress may have deeply ingrained maladaptive or erratic behavioral patterns. Excessively antagonistic, hostile, impulsive, openly aggressive, paranoid or severely depressed behavior greatly interfere with the driver's ability to drive safely. Those individuals who are highly susceptible to frequent states of emotional lability (schizophrenia, affective psychoses, paranoia, anxiety or depressive neuroses) may warrant disqualification. Careful consideration should be given to the side effects and interactions of medications in the driver's certification determination. See Psychiatric Conference Report for specific recommendations on the use of medications and potential hazards for driving.

(See Conference on Psychiatric Disorders and Commercial Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/reg-2003-01>.)

Vision §393.41(b)(10)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

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

The term "ability to recognize the colors of" is interpreted to mean if a person can recognize and distinguish among traffic control signals and devices showing stopped, red, green and amber, he or she meets the minimum standard, even though he or she may have some loss of color perception acuity. If certain color perception tests are administered, such as Ishihara, Pseudoisochromatic, Yam and double blind tests are discovered, a corrected lens using signals, green and amber may be employed to determine the driver's ability to recognize these colors.

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

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

CMV drivers who do not meet the Federal vision standard may call (202) 368-1780 for an application for a vision exemption. (See Visual Disorders and Commercial Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/rulesregs/reg-2003-01>.)

Hearing §393.41(b)(11)

A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Can perceive a forced whisper's voice in the better ear at not less than 5 feet with or without the use of a hearing aid, or if tested by use of an audiometric device, does not have an average hearing loss in the better ear greater than 40 decibels at 500 Hz, 1,000 Hz, and 2,000 Hz with or without a hearing aid when the audiometric device is calibrated to American National Standard (formerly AOA Standard) Z39.6-1991.

Once the prescribed standard under the FMVCRs is the American Standards Association (ASA), it may be necessary to convert the audiometric results from the ASA standard to the AAOB standard. Instructions are included on the Medical Examination report form.

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

For the whispered voice test, the individual should be stationed at least 5 feet from the examiner with the ear being tested turned toward the examiner. The other ear is covered. Using the breath which remains after a normal expiration, the examiner whispers words or random numbers such as 66, 15,

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

If an individual meets the criteria by the use of a hearing aid, the following statement must appear on the Medical Examiner's Certificate ("Classified only when wearing a hearing aid.") (See Hearing Disorders and Commercial Motor Vehicle Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/regs/metreregions.htm>).

Drug Use

§391.41(b)(12)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

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

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

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

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

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

(See Conference on Neurological Disorders and Commercial Drivers and Conference on Psychiatric Disorders and Commercial Drivers at: <http://www.fmcsa.dot.gov/regs/metreregions.htm>).

Alcoholism

§391.41(b)(13)
A person is physically qualified to drive a commercial motor vehicle if that person:

Has no current clinical diagnosis of alcoholism.

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

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

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

MEDICAL EXAMINER'S CERTIFICATE		
I certify that I have examined _____ in accordance with the Federal Motor Carrier Safety Regulations (49 CFR 391.41-391.46) and with knowledge of the driving duties, I find this person is qualified; and, if applicable, only when:		
<input type="checkbox"/> wearing corrective lenses	<input type="checkbox"/> driving within an exempt intrastate zone (49 CFR 391.53)	
<input type="checkbox"/> wearing hearing aid	<input type="checkbox"/> accompanied by a Skill Performance Evaluation Certificate (SPE)	
<input type="checkbox"/> accompanied by a _____ waiver exemption	<input type="checkbox"/> Qualified by operation of 49 CFR 391.64	
The information I have provided regarding this physical examination is true and complete. A complete examination form with any attachment embodies my findings completely and correctly, and is on file in my office.		
SIGNATURE OF MEDICAL EXAMINER	TELEPHONE	DATE
MEDICAL EXAMINER'S NAME (PRINT)	<input type="checkbox"/> MD <input type="checkbox"/> DO <input type="checkbox"/> Chiropractor	<input type="checkbox"/> Advanced Practice Nurse
MEDICAL EXAMINER'S LICENSE OR CERTIFICATE NO./ISSUING STATE		
SIGNATURE OF DRIVER	DRIVER'S LICENSE NO.	STATE
ADDRESS OF DRIVER		
MEDICAL CERTIFICATE EXPIRATION DATE		

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

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

- (a) Cualquier persona que no haya sido médicamente examinada y certificada como físicamente apta para manejar un vehículo de motor comercial;
- (b) (1) Cualquier conductor que no haya sido médicamente examinado y certificado como físicamente apto para manejar un vehículo de motor durante los veinticuatro meses precedentes.

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

Sección 391.47 – Resolución de conflictos de evaluación médica.

- (a) Solicitudes. Solicitudes para la determinación de las calificaciones médicas de un conductor bajo las normas en esta parte sólo serán aceptadas si cumplen con los requisitos de esta sección.
- (b) Contenido. Las solicitudes serán aceptadas para consideración solamente si cumplen con las siguientes condiciones:
 - (1) La solicitud deberá contener el nombre y dirección del conductor, acarreador y todos los médicos involucrados en el procedimiento.
 - (2) El solicitante deberá someter evidencia de que existe un desacuerdo entre el doctor del conductor y el doctor del acarreador relativo a las calificaciones del conductor.

- (3) El solicitante deberá someter una copia de la opinión o informe incluyendo los resultados de todos los exámenes de un médico imparcial, especialista en el campo el cual el conflicto médico surge. El especialista deberá ser uno en que estén de acuerdo el acarreador y el conductor.
- (i) En los casos en que el conductor rehúse acordar un especialista y el solicitante sea el acarreador, el solicitante deberá someter una declaración de su consentimiento a someter la materia a un médico imparcial especialista en el campo, prueba de que ha solicitado al conductor someterse al médico especialista, y la respuesta, si alguna, del conductor a su solicitud.
 - (ii) En los casos en que el acarreador rehúse acordar un especialista, el conductor deberá someter una opinión y los resultados de los exámenes de un médico especialista imparcial, evidencia de que ha solicitado al acarreador que consienta a someter la materia al médico especialista, y la respuesta, si alguna, del acarreador a su solicitud.
- (4) El solicitante deberá incluir una declaración explicando en detalle por qué la decisión del médico especialista identificada en el inciso (b) (3) de esta sección, es inaceptable.
- (5) El solicitante deberá someter evidencia que el médico especialista mencionado en el inciso (b) (3) de esta sección, fue provisto, con anterioridad a su determinación con el historial médico del conductor y una declaración de consentimiento del trabajo que el conductor lleva a cabo.
- (6) El solicitante deberá someter el historial y la declaración de trabajo provista al médico especialista bajo el inciso (b) (5) de esta sección.
- (7) El solicitante deberá someter todos los registros médicos que hayan opinado sobre las calificaciones del conductor.
- (8) El solicitante deberá someter una descripción y una copia de toda la evidencia escrita y documental sobre la cual la parte solicitante descansa para sostener su solicitud.

(9) Reservada.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(b) Dispensa.

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

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

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

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

(1) Identificación del solicitante (s):

(i) Nombre y dirección completa del acarreador solicitante;

(ii) Nombre y dirección completa del conductor solicitante;

- (iii) El número de identificación de la Comisión de Servicio Público, si alguno; y/o el número de identificación del Departamento de Transportación Federal; y
 - (iv) Una descripción del impedimento del conductor solicitante por el cual la dispensa es solicitada.
- (2) Descripción del tipo de trabajo que el conductor llevará a cabo:
- (i) Lugares o área geográfica en la cual el conductor operará para el acarreador co-solicitante.
 - (ii) Período de tiempo en que el conductor conducirá y/o estará en servicio por día;
 - (iii) Tipo de bienes o carga a ser transportada;
 - (iv) Tipo de operación de manejar (relevo, propio dueño, y otros); y
 - (v) Número de años de experiencia operando, el tipo de vehículo (s) solicitado en la carta de solicitud y el total de años de experiencia operando todo tipo de vehículos de motor.
- (3) Descripción del vehículo (s) que el conductor solicitante intenta manejar:
- (i) Camión o camión tractor u ómnibus, modelo y año, (si conocido);
 - (ii) Tren de empuje ("drive train");
 - (A) Tipo de transmisión (automática o manual, si manual, indique número de velocidades);
 - (B) Transmisión auxiliar (si alguna) y número de velocidades; y

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

(iii) Tipo de sistema de frenos;

(iv) Dirección, manual o motrizmente asistida;

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

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

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

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

(4) De otra manera calificado.

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

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

(5) Firma de solicitante (s):

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

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

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

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

- (1) Una copia de los resultados del examen médico llevados a cabo de acuerdo a la Sección 391.43;
- (2) Una copia del certificado médico completado de acuerdo a la Sección 391.43 (f);
- (3) Un resumen de la evaluación médica completada por cualquier fisiatra o cirujano ortopédico autorizado a ejercer la profesión en Puerto Rico;

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

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

- (A) Una evaluación de las capacidades funcionales del conductor según se relacionen a la habilidad del conductor para llevar a cabo las tareas normales asociadas con la operación del vehículo de motor, y
- (B) Una declaración por el examinador de que el solicitante es capaz de apretar con precisión (e.g. manipular, tiradores o interruptores) y tiene poder de agarre (e.g. aguantar y maniobrar el guía) con cada extremidad superior por separado. Este requerimiento no es aplicable a una persona que se le haya otorgado una dispensa, previo a la vigencia de este Reglamento.

- (ii) El resumen de evaluación médica para un solicitante descalificado bajo la Sección 391.41 (b) (2) deberá incluir:
 - (A) Una explicación de cómo y por qué el impedimento interfiere con la habilidad del conductor llevar a cabo tareas normales asociadas con la operación del vehículo;
 - (B) Una evaluación y opinión médica de si la condición probablemente permanezca estable por el resto de la vida del conductor; y
 - (C) Una declaración del examinador de que el solicitante es capaz de apretar con precisión (e.g. manipular tiradores e interruptores) y tiene poder de agarre (aguantar y maniobrar el guía) con cada extremidad superior por separado. Este requerimiento no aplica a una persona a quien se le haya otorgado una dispensa previo a la vigencia de este Reglamento.
- (4) Una descripción de los aparatos prostáticos u ortopédicos utilizados por el conductor solicitante, si alguno;
- (5) Prueba de Manejo:
 - (i) Una copia de la prueba de manejo del conductor solicitante administrada por el acarreador solicitante y el certificado expedido de acuerdo a la Sección 391.31 (b) a la (g); o
 - (ii) Un solicitante unilateral será responsable de tener una prueba de manejo administrado por un acarreador o una persona competente para administrar el examen y evaluar los resultados.
- (6) Solicitud de empleo:

- (i) Una copia de la solicitud de empleo del conductor solicitante completada de acuerdo a la Sección 391.21; o
 - (ii) Un solicitante unilateral será responsable por el sometimiento de una copia de solicitud de empleo de su última posición como conductor comercial. Si no estuvo previamente empleado como conductor comercial, así deberá declararlo.
 - (7) Una copia de la dispensa de ciertos defectos físicos del conductor solicitante expedida por cualesquiera de los Estados de los Estados Unidos cuando fuere aplicable; y
 - (8) Una copia del Registro de Manejo por los pasados tres (3) años de cada Estado en el cual una licencia o permiso de manejar vehículos de motor ha sido obtenida.
- (e) Acuerdo. Un acarreador que emplee un conductor con una dispensa consiente a:
- (1) Radicar dentro de treinta (30) días ante la Comisión o la persona u oficina en que delegue, aquellos documentos e información que puedan ser requeridos sobre las actividades de conducir, accidentes, arrestos, suspensiones, revocaciones o retiro de licencias, y convicciones en los que involucre al conductor. Esto aplica independientemente de que la dispensa del conductor sea una unilateral o tenga un acarreador co-solicitante;
 - (i) Un acarreador que a la vez sea co-solicitante podrá radicar los documentos requeridos ante la Oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre el lugar donde está localizada su oficina principal de negocios; o en las Oficinas Centrales de la Comisión de Servicio Público; o

- (ii) Un acarreador que emplea a un conductor a quien se le haya otorgado una dispensa unilateral podrá radicar los documentos requeridos ante la Oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre el lugar donde esté localizado el domicilio del conductor o en las Oficinas Centrales de la Comisión de Servicio Público.
 - (2) Evaluar al conductor mediante una prueba de manejo usando el remolque que el acarreador intenta que el conductor opere o en sustitución, aceptar un certificado de prueba de manejo de otro acarreador si el tipo de remolque o arrastre es similar, o aceptar la prueba de manejo realizada durante la Evaluación de Ejecución de Destrezas si es un tipo de remolque similar al del acarreador en perspectiva;
 - (3) Evaluar al conductor mientras no esté manejando para aquellas tareas de su trabajo relacionadas con la seguridad asociadas con cualquier tipo de remolque a ser utilizado y cualquier otra tarea de su trabajo mientras no está manejando relacionadas con la seguridad o las tareas particulares a las operaciones del acarreador que emplea; y
 - (4) Utilizar al conductor para operar el tipo de vehículo de motor definido en la dispensa sólo cuando el conductor cumple con las condiciones de la dispensa.
- (f) El conductor deberá suplir a cada acarreador que lo emplea una copia de la dispensa.
- (g) La Comisión o la persona u oficina en quién delegue podrá requerir al conductor solicitante que demuestre su habilidad para operar seguramente el vehículo de motor que intenta conducir. En la dispensa otorgada se identificará la unidad de fuerza (power unit) (camión-remolque, Ómnibus) para el cual se otorga la dispensa. Asimismo, identificará el tipo de remolque usado en la Evaluación de Ejecución de Destrezas, sin embargo, la dispensa no estará limitada a ese tipo de remolque. Un conductor podrá usar la dispensa con otros tipos de remolque si ha completado

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

- (h) La Comisión o la persona u oficina en quien delegue puede denegar la solicitud para la dispensa o puede otorgarla en todo o en parte y expedir la dispensa sujeta a dichos términos, condiciones y limitaciones que estime consistentes con el interés público. La dispensa es válida por un período que no exceda (2) años desde la fecha de expedición, y puede ser renovada con treinta (30) días de anticipación a la fecha de expiración.
- (i) La solicitud de renovación de dispensa podrá ser sometida a la Oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre la residencia legal del conductor o en las Oficinas Centrales de la Comisión si la dispensa fue expedida unilateralmente. Si la dispensa tiene un co-solicitante, entonces la solicitud de renovación deberá ser sometida a la oficina Regional de la Comisión con jurisdicción y competencia sobre el lugar donde ubique la Oficina principal de negocios del acarreador. La solicitud de renovación de dispensa deberá contener lo siguiente:
 - (1) Nombre y dirección completa del acarreador que actualmente emplee al solicitante;
 - (2) Nombre y dirección completa del conductor;
 - (3) Fecha de efectividad de la dispensa actual;
 - (4) Fecha de expiración de la dispensa actual;
 - (5) Total de millas manejadas bajo la actual dispensa;
 - (6) Número de accidentes incurridos mientras manejaba bajo la actual dispensa, incluyendo fecha de accidente (s) número de muertes, número de heridos, y el monto estimado en dólares en daños a la propiedad;

- (7) Un informe de examen médico al día;
 - (8) Un resumen de evaluación médica de acuerdo al inciso (d) (3) de esta sección si una condición médica inestable existe. Todas las condiciones de impedimento clasificadas bajo la Sección 391.41 (b) (1) son consideradas inestables. Refiérase al inciso (d) (3) (ii) de esta sección para ver que condición indicada en la sección 391.41 (b) (2) se considera estable.
 - (9) Una copia al día del registro de manejo del período de vigencia de la dispensa en efecto;
 - (10) Notificación de cualquier cambio en el tipo de vehículo de motor que el conductor operará;
 - (11) La firma del conductor y la fecha en que fue firmada;
y
 - (12) La firma del acarreador co-solicitante y la fecha en que fue firmada.
- (j) (1) Con la otorgación de la dispensa la Comisión o la persona u oficina en quien delegue notificará al conductor solicitante y al acarreador co-solicitante (de ser aplicable) mediante resolución. Los términos, condiciones y limitaciones de la dispensa serán establecidos en la resolución. El acarreador deberá mantener una copia de la dispensa en el expediente de calificaciones del conductor. Una copia de la dispensa será retenida en archivo del acarreador por un período de tres años después de la fecha de terminación del empleo del conductor. El conductor solicitante deberá tener la dispensa o una copia legible en su posesión siempre que se encuentre en servicio.
- (2) Al aprobar la evaluación de ejecución de destreza, la Comisión, persona u oficina en quien delegue para la región en la cual el conductor solicitante tiene su residencia, debe notificar al conductor, por carta y adjuntar sustancialmente la dispensa en la siguiente forma:

Dispensa

Nombre de la Agencia en Cuestión:

Dirección de la Agencia:

Teléfono:

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

Nombre del Conductor:

Fecha de expedición:

Seguro Social:

Fecha de Nacimiento:

Fecha de expiración:

Dirección:

Incapacidad del conductor:

Marca Una: _____ Nueva _____ Renovación

Licencia de Conducir: _____

(Pueblo)

(Número)

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

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

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

LIMITACIONES:

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

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

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

Favor leer el párrafo de AVISO arriba.

Nombre:

Firma:

Título:

Fecha:

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

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

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

SUBPARTE F – EXPEDIENTES Y REGISTROS

Sección 391.51 – Requisitos generales para expedientes de calificaciones del conductor

- (a) Todo acarreador mantendrá un expediente de calificaciones para cada conductor que emplea. El expediente de calificaciones del conductor puede ser combinado con su expediente personal.
- (b) El expediente de calificaciones para un conductor deberá contener:
 - (1) La solicitud de empleo del conductor completada según lo dispuesto en la Sección 391.21 de este Reglamento.
 - (2) Copia de la respuesta dada por cada agencia de cada Estado al cual se le haya solicitado el Informe del Record de Manejo del conductor conforme a lo establecido en la Sección 391.23 (a) (1) de este Reglamento;
 - (3) El certificado de la prueba de manejo emitida al conductor de acuerdo a lo dispuesto en la Sección 391.31 (e) de este Reglamento, o una copia de la licencia o certificado que el acarreador aceptó como equivalente a la prueba de manejo según lo dispuesto en la Sección 391.33 de este Reglamento.

- (4) La respuesta dada por cada agencia de Estado a la investigación anual del expediente del conductor requerida por la sección 391.25(a) de este Reglamento.
 - (5) Una nota relacionada a la revisión anual del expediente de conducir del conductor según se requiere en la sección 391.25 (c) (2) de este Reglamento.
 - (6) Una lista o certificado relacionado a las violaciones de la Ley de Vehículos de Motor y ordenanzas requeridas por la Sección 391.27 de este Reglamento.
 - (7) El certificado del médico examinador de la calificación física del conductor para conducir un vehículo de motor según lo dispuesto por la sección 391.43 (f) de este Reglamento, o una copia fotográfica legible del certificado.
 - (8) Una Resolución de la Comisión o la persona u oficina en quien esta delegue garantizando una dispensa de una descalificación física, si una dispensa fue otorgada bajo la sección 391.49 de este Reglamento.
- (c) Excepto lo dispuesto en el inciso (d) de esta sección, cada expediente de calificaciones del conductor debe de ser retenido por el tiempo que el conductor esté empleado por ese acarreador y por tres (3) años después que cese su empleo para dicho acarreador.
- (d) Los siguientes documentos podrán ser removidos del expediente de calificaciones del conductor luego de haber transcurrido (3) años de haber cesado su empleo con el acarreador:
- (1) La respuesta de cada agencia de Estado a la investigación anual del expediente del conductor requerido por la sección 391.25(a) de este Reglamento.
 - (2) La nota relacionada a la investigación anual del expediente del conductor como dispuesto por la sección 391.25 (c) (2) de este Reglamento.

- (3) La lista o certificación relacionada a las violaciones a la Ley de Vehículos de motor y sus ordenanzas según dispuesto por la sección 391.27 de este Reglamento.
- (4) Un certificado de un médico examinador de las calificaciones físicas del conductor para manejar un vehículo de motor comercial o la copia fotográfica del certificado tal y como es requerido por la sección 391.43(f) de este Reglamento.
- (5) La Resolución expedida bajo la sección 391.49 de este Reglamento garantizando una dispensa de descalificación física.

SUBPARTE G – EXENCIONES LIMITADAS

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

- (a) Luego del 29 de octubre de 2004, cada acarreador deberá mantener un registro que contenga el resultado de la investigación dirigida a obtener el historial de manejo seguro de cada nuevo o posible conductor conforme lo requerido en los incisos (d) y (e) de la Sección 391.23. Este expediente deberá ser guardado en un lugar seguro y que su acceso sea restringido.
 - (1) El acarreador debe asegurarse que el acceso a esta información está limitado a aquel personal envuelto en el proceso de reclutamiento o aquellos que controlan el acceso a esta data. El asegurador del acarreador podrá también tener acceso a ella con exclusión de los resultados de las pruebas de consumo de alcohol y dopaje.
 - (2) Esta información solo deberá ser utilizada para fines de darle el empleo.
- (b) El expediente deberá tener:
 - (1) Una copia de la autorización firmada por el conductor y en la cual autoriza al acarreador prospectivo a obtener información del historial de detección de uso de alcohol y la

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

- (2) Una copia de las respuestas de las obtenidas a la solicitud de información dirigida a los patronos anteriores, hechas conforme lo disponen los subincisos (d) y (e) de la Sección 391.23 o evidencia de los trámites de buena fe dirigidos a obtener dicha información. Este record deberá contener el nombre y la dirección de cada patrono, fecha en que fue contactado, y la información del conductor que le fuera provista por dicho patrono. Deberá indicarse la imposibilidad de conseguir a cualquier patrono así como la falta de que este no le proveyera la información referente al historial de manejo seguro del conductor.
- (c) El historial de manejo seguro de cada conductor se deberá mantener en el expediente del empleado por la duración de su empleo y por tres (3) años luego de haber terminado el mismo.
- (d) Un acarreador deberá mostrar todos los records e información contenidos en este expediente a un representante autorizado de la FMCSA, la Comisión u otra parte autorizada; luego de habersele así solicitado dentro de un período de tiempo especificado por la parte que hace dicha solicitud.

Sección 391.55 – Expedientes de Conductores de Vehículos Combinados.

- (a) Todo acarreador deberá mantener un expediente para cada conductor – instructor de manejo de vehículos combinados. Dicha información podrá ser mantenida en el expediente de personal.
- (b) Para un instructor de destrezas su expediente deberá incluir la información requerida por los incisos (b) (1) y (b) (2) de esta sección. Si el instructor se limita a dar clases en el salón su expediente deberá incluir la información requerida en el inciso (b) (1) de esta sección.
 - (1) Evidencia de que el instructor cumple con los requisitos de la sección 380.301 o la 380.303 del título 49 del CFR;

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

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

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

Sección 391.63 - Conductor con múltiples patronos.

- (a) Si un acarreador contrata a un conductor con múltiples patronos según definido en la Sección 390.5 de este Reglamento el acarreador deberá cumplir con las disposiciones de esta parte, excepto:
 - (1) El requerimiento de solicitud de empleo de acuerdo con la Sección 391.21;
 - (2) Las investigaciones especificadas en la Sección 391.23 en relación a dicha persona;
 - (3) La revisión anual del registro de manejo de la persona según se dispone en la Sección 391.25 (b); o
 - (4) La solicitud anual del Historial de manejo conforme lo dispone la Sección 391.25 (a); o
 - (5) El certificado o registro de violaciones según se dispone en la Sección 391.27. Realizar la revisión anual del expediente de conducir de la persona requerido por la Sección 391.25 (b) de este Reglamento.

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

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

(a) Las disposiciones de la sección 391.41 (b)(3) no aplican a un conductor que fue un candidato adecuado y que participó para el 31 de mayo de 1996 en un programa de estudio de dispensa referente a la operación de vehículos de motor comerciales, por conductores diabéticos controlados por insulina cuando:

(1) El conductor es examinado físicamente una vez al año. Este examen incluye una evaluación por un panel de endocrinólogos certificados y / o elegibles que puedan certificar el hecho de que el conductor está:

(i) Calificado de otra manera bajo la sección 391.41 de este Reglamento.

(ii) Libre de reacciones a la insulina (un individuo está libre de reacciones a la insulina si ese individuo no tiene hipoglicemia severa o hipoglicemia desprevénida, y tiene menos de una reacción documentada de hipoglicemia por mes;

(iii) Es capaz y ha demostrado el deseo de monitorear adecuadamente y manejar su diabetes; y

(iv) No sufre ninguna disminución en sus habilidades para conducir debido a su condición diabética.

(2) El conductor está de acuerdo y cumple con las siguientes condiciones:

- (i) Debe de cargar siempre consigo mientras conduce, un recurso de glucosa que pueda ser rápidamente absorbido;
- (ii) El conductor es capaz de y monitorea sus niveles de azúcar una (1) hora antes de conducir y al menos una vez cada cuatro (4) horas mientras esté conduciendo o se encuentra en servicio antes de manejar, utilizando un equipo computadorizado de detección de glucosa equipado con memoria.
- (iii) Debe de someter al endocrinólogo o médico examinador un registro de niveles de azúcar en la sangre durante el examen médico anual o cuando de otra forma sea requerido por un agente autorizado de la Comisión.
- (iv) Proveer una copia del reporte del endocrinólogo al médico examinador al momento del examen médico anual; y
- (v) Proveer una copia de la certificación médica anual al patrono para retener en el expediente de calificación del conductor y retener una copia de la certificación y mantenerla consigo mientras conduce para presentarla a cualquier oficial estatal o agente autorizado de la Comisión si así es requerido.

(b) Las disposiciones de la sección 391.41 (b)(10) no aplican a un conductor que fuera partícipe para el 31 de marzo de 1996 de un programa de estudio de dispensa relacionado a la operación de vehículos de motor comerciales por conductores con impedimento visual en un (1) ojo cuando :

- (1) El conductor es examinado físicamente una vez al año, incluyendo un examen por un oftalmólogo u optómetra que certifique que el conductor:
 - (i) Está de otra forma calificado bajo la sección 391.41 de este Reglamento; y
 - (ii) Continúa en medir al menos 20/40 (Snellen) en el ojo sano.

- (2) El conductor provee una copia del reporte oftalmológico u optómetra al médico examinador al momento del examen médico anual.
- (3) El conductor provee una copia de la certificación médica anual al patrono para retenerla en el expediente de calificación del conductor, y retiene una copia de la certificación consigo mientras conduce para presentarla a un oficial estatal u agente autorizado de la Comisión si así es requerida.

Sección 391.65 – Conductores provistos por otros acarreadores.

- (a) Un acarreador puede contratar a un conductor que no está regularmente empleado como conductor de dicho acarreador sin cumplir con los requisitos generales aplicables al expediente de calificaciones del conductor de esta parte si:
 - (1) El conductor está regularmente empleado por otro acarreador; y
 - (2) El acarreador que regularmente emplea al conductor certifica que el conductor está debidamente calificado para manejar un vehículo de motor comercial en una declaración escrita que:
 - (i) Está firmada y fechada por un oficial o empleado autorizado del acarreador;
 - (ii) Contiene la firma y nombre del conductor;
 - (iii) Certifica que el conductor está empleado regularmente según definido en la Sección 390.5;
 - (iv) Certifica que el conductor está debidamente calificado para manejar un vehículo de motor según se dispone en la Parte 391 de este Reglamento;
 - (v) Informa la fecha de expiración del certificado médico del conductor;

(vi) Especifica la fecha de expiración de este certificado el cual no será mayor de dos (2) años o la fecha de expiración del certificado médico, lo que ocurra primero; y

(vii) Después del 1ro. de abril de 1977, está sustancialmente de acuerdo con la siguiente forma:

(Nombre del Conductor)

(Núm. de Seguro Social)

(Firma del Conductor)

Por la presente certifico que el conductor arriba mencionado, según definido en la Sección 390.5 está regularmente manejando un vehículo del acarreador más adelante mencionado y está completamente calificado bajo la Parte 391 del Reglamento de Seguridad en el Transporte. Su actual certificado médico expira el (fecha) _____.

Este certificado expira:

(Fecha no más tarde que la fecha expiración del certificado médico).

Expedido en _____
(Fecha)

Expedido por _____
(Nombre del Acarreador)

(Dirección)

(Firma)

(Título)

(b) Un acarreador que obtenga un certificado de acuerdo con el inciso (a) (2) de esta sección deberá:

- (1) Contactar el acarreador que certificó las calificaciones del conductor bajo esta sección para verificar la validez del certificado. Este contacto puede ser hecho en persona, por teléfono o mediante carta.

- (2) Retener una copia de dicho certificado en sus archivos por tres años.

(c) Un acarreador, el cual certifique las calificaciones de un conductor bajo esta sección será responsable por la veracidad de la información contenida en el certificado. El certificado perderá su validez una vez el conductor deja de trabajar con el acarreador que expidió dicho certificado o tan pronto no cualifique conforme a las disposiciones de este Reglamento.

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

Las siguientes reglas en esta parte no le aplican a un conductor de vehículo de finca (según definido en la Sección 390.5) que tenga 18 años o más y que manejen un vehículo de motor articulado:

- (a) Sección 391.11 (b) (1), (b) (6), y (b) (8) (relativas a las calificaciones del conductor en general).
- (b) Subparte C (relativa a las investigaciones sobre antecedentes de carácter y registro de manejo de los conductores).
- (c) Subparte D (relativa a prueba de manejo).
- (e) Subparte F (relativa al mantenimiento de archivos y registros).

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

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

- (a) Sección 391 (b) (1), (b) (6) y (b) (8) (relativo a las calificaciones generales del conductor).
- (b) Subparte C (relativa a las investigaciones sobre antecedentes, carecer y registro de conductores).

- (c) Aquella parte de las Secciones 391.41 y 391.45 que requieran que el conductor sea médicamente examinado y que tenga el certificado médico en su persona.
- (d) Subparte F (relativa al mantenimiento de archivos y registros).

Sección 391.69 – Acarreadores privados de pasajeros (comerciales).

Las disposiciones de la Sección 391.21 (relativa a la solicitud de empleo), 391.23 (relativa a las investigaciones), y 391.31 (relativa a la prueba de manejo) no aplican a un conductor que haya sido empleado por un solo patrono (según definido en la Sección 390.5) y que dicho patrono sea a su vez un acarreador de pasajeros privados (comercial) al 1 de julio de 1994, mientras dicho conductor continúe empleado por este mismo y único acarreador.

Sección 391.71 – Reservada.

PARTE 392 – MANEJO DE VEHÍCULOS DE MOTOR

SUBPARTE A – EN GENERAL

Sección 392.1 – Alcance de las reglas de esta parte.

Todo acarreador, sus oficiales, agentes, representantes, y empleados responsables de la administración, mantenimiento, operación, o manejo de los vehículos de motor, o la contratación, supervisión, entrenamiento, asignación, o despacho de los conductores deberán ser instruidos en y cumplir con las reglas de esta parte.

Sección 392.2 – Reglas de operación aplicables.

Todo vehículo de motor deberá ser operado de acuerdo con las leyes, ordenanzas y reglamentos de del Estado Libre Asociado y de la Comisión de Servicio Público. Sin embargo, si un reglamento de la FMCSA, impone un deber mayor de cuidado que dicha ley, ordenanza o reglamentación se deberá cumplir el reglamento del FMCSA.

Sección 392.3 – Conductor enfermo o fatigado.

Ningún conductor manejará un vehículo de motor, y ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor manejar un vehículo de motor, cuando la habilidad de dicho conductor esté disminuida, o pueda disminuir, por fatiga, enfermedad o cualquier otra causa que haga insegura la operación de dicho vehículo. Sin embargo, en caso de una emergencia grave donde el peligro a los ocupantes del vehículo, o al público en general pueda aumentar de cumplirse con esta sección, el conductor puede continuar manejando hasta el sitio más cercano posible, en el cual el peligro haya cesado.

Sección 392.4 – Drogas y otras sustancias.

(a) Ningún conductor podrá estar en servicio y poseer, estar bajo la influencia de, o usar las siguientes drogas u otras sustancias;

(1) Cualquier droga u otra sustancia identificada en el Listado Número 1 del Apéndice D de este Reglamento;

(2) Anfetaminas o cualesquiera fórmula de las mismas (incluyendo, pero sin limitarse a píldoras, estimulantes y "bennies").

(3) Una droga narcótica o cualquier derivado de ésta;

(4) Cualquier otra sustancia al grado que pueda incapacitar para operar o manejar con seguridad un vehículo de motor.

(b) Ningún acarreador podrá requerir o permitir a un conductor violar el inciso (a) de esta sección.

(c) Los sub-incisos 2, 3 y 4 del inciso (a) no aplican a la posesión o uso de una sustancia administrada a un conductor por o bajo las instrucciones de un

médico quien haya advertido al conductor, que la sustancia no afectará su habilidad para operar con seguridad un vehículo de motor.

- (d) Según usado en esta sección, "posesión" no incluye la posesión de una droga u otra sustancia la cual ha sido declarada y transportada como parte del cargamento.

Sección 392.5 – Prohibición de alcohol.

(a) Ninguna persona podrá:

- (1) Consumir una bebida intoxicante independientemente de su contenido alcohólico, o estar bajo la influencia de una bebida intoxicante dentro de cuatro (4) horas antes de entrar en servicio u operar, o tener el control físico de un vehículo de motor; o
- (2) Consumir una bebida alcohólica, independientemente de su contenido alcohólico, o estar bajo la influencia de una bebida alcohólica, o tener una medida concentrada o presencia detectada de alcohol en su cuerpo, mientras esté en servicio o manejando un vehículo de motor; o
- (3) Estar en servicio u operar un vehículo de motor comercial mientras el conductor posee vino de no menos de la mitad de un por ciento de alcohol por volumen, cerveza y bebidas destiladas. Sin embargo, esto no aplica a la posesión de vino, cerveza y bebidas destiladas que son:
 - (i) Declaradas y transportadas como parte del cargamento; o
 - (ii) En posesión o autorizadas por pasajeros de ómnibuses.

(c) Ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor:

- (1) Violar cualquier disposición del inciso (a) de esta sección; o

- (2) Estar en servicio u operar un vehículo de motor si por la apariencia general o conducta del conductor, o por otra evidencia sustancial el conductor parece haber consumido una bebida intoxicante dentro de las cuatro (4) horas precedentes.
- (d) Cualquier conductor a quien se haya encontrado incurso en violación a las disposiciones del inciso (a) o (b) de esta sección será declarado fuera del servicio inmediatamente por un período de veinticuatro (24) horas, disponiéndose que:
- (1) El período de veinticuatro (24) horas fuera del servicio comenzará a partir de la emisión de la orden decretando al conductor fuera de servicio.
 - (2) Ningún conductor podrá violar los términos de una orden decretándole fuera del servicio a tenor con lo dispuesto en esta sección.
- (e) Cualquier conductor a quien se le haya emitido una orden decretándolo fuera del servicio a tenor con lo dispuesto en esta sección deberá:
- (1) Informar la emisión de tal orden a su patrono dentro de veinticuatro (24) horas; e
 - (2) Informar la emisión de tal orden al funcionario gubernamental designado por el gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que expidió su licencia de conducir o lo autorizó a operar vehículos de motor comerciales cubiertos por este Reglamento, dentro de treinta (30) días a menos que el conductor solicite una reconsideración de la Orden. En este último caso de la Orden ser confirmada el conductor deberá informar de la misma al funcionario gubernamental designado dentro de treinta (30) días de haber sido confirmada.
- (f) Cualquier conductor u operador sujeto a una orden decretándolo fuera del servicio a tenor con lo dispuesto en esta sección podrá solicitar reconsideración de tal Orden ante la Comisión de Servicio Público, persona u oficina en quien la misma delegue conforme a lo establecido en la Sección 1.09 de este Reglamento. Cualquier conductor que no esté de acuerdo con la determinación de la Comisión, persona u oficina en quien la

misma delegue, podrá recurrir al Tribunal de Apelaciones conforme a lo establecido en la Sección 1.10 de este Reglamento.

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

Ningún Acarreador programará un viaje, y tampoco permitirá o requerirá la operación de un vehículo de motor comercial, entre puntos o terminales en tal período de tiempo que es necesario operar el vehículo de motor comercial a velocidades mayores que aquellas prescritas por la Ley de Vehículos y Tránsito y/o aquellos otros Reglamentos aprobados por las autoridades pertinentes.

Sección 392.7 – Equipo, inspección y uso.

Ningún vehículo de motor comercial será manejado a menos que el conductor esté satisfecho de que las siguientes partes y accesorios están en buenas condiciones, tampoco ningún conductor fallará en hacer uso de dichas partes y accesorios cuando y según sea necesario:

- Frenos de servicio, incluyendo las conexiones de frenos del arrastre o remolque.
- Frenos de estacionamiento (Freno de mano).
- Mecanismo del guía o direccional.
- Luces y reflectores.
- Llantas.
- Claxon.
- Parabrisas y limpia parabrisas.
- Espejos retrovisores.
- Mecanismo de acoplamiento.

Sección 392.8 – Equipo de emergencia, inspección y uso.

Ningún vehículo de motor comercial será manejado a menos que el conductor de éste esté satisfecho de que el equipo de emergencia requerido por las Secciones 393.95 de este Reglamento esté en su lugar y listo para su uso; tampoco ningún conductor omitirá hacer uso de dicho equipo cuando y según sea necesario.

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

(a) En general. Ningún conductor operará un vehículo de motor comercial, y ningún acarreador permitirá o requerirá a ningún conductor manejar un vehículo de motor comercial a menos que:

(1) La carga del vehículo de motor comercial esté adecuadamente distribuida y asegurada según se especifica en las secciones 393.100 a la 393.142 de este Reglamento.

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

(3) La carga del vehículo de motor comercial o cualquier otro objeto no obstruye la visión del conductor hacia adelante o los lados (excepto por conductores de "self steer dollies"), no interfiere con el libre movimiento de sus brazos o piernas, no impide un acceso libre al equipo requerido en emergencias y tampoco impide una salida libre y rápida del compartimiento del conductor.

(b) Conductores de camiones o camiones remolcadores. Excepto según lo provisto en el inciso (b) (4) de esta sección, el conductor de un camión o de un camión remolcador deberá:

(1) Asegurarse que lo dispuesto en el inciso (a) de esta sección se haya cumplido antes de manejar el vehículo de motor comercial;

- (2) Examinar la carga del vehículo y el equipo de asegurar la carga dentro de las cincuenta (50) millas de haber comenzado el viaje y hacer los arreglos pertinentes a la carga o mecanismos de asegurar la carga que sean necesarios para mantener una operación segura; incluyendo el añadir mecanismos de seguridad adicionales para asegurar que la carga no se deslice en o dentro de, o caiga del vehículo de motor comercial; y
- (3) Reexaminar la carga del vehículo de motor comercial y el equipo de asegurar la carga periódicamente durante el curso de la transportación y hacer los arreglos pertinentes a la carga o mecanismos de asegurar la carga, incluyendo el añadir mecanismos de seguridad adicionales, para así asegurar que la carga no se deslice en o dentro de, o caiga del vehículo de motor comercial. Un reexamen periódico y cualquier arreglo necesario debe ser hecho:
- (i) El conductor hace un cambio en su status de servicio; o
 - (ii) El vehículo de motor comercial haya sido manejado por tres (3) horas; o
 - (iii) Una vez el vehículo de motor comercial haya sido manejado por ciento cincuenta (150) millas, lo que ocurra primero.
- (4) Las reglas de este párrafo no aplican al conductor de un vehículo sellado, al cual se le haya ordenado o instruido no abrir el vehículo para inspeccionar su cargamento, o al conductor de un vehículo que haya sido cargado de tal manera que haga imposible la inspección de la carga.

Sección 392.9(a) – Autoridad de operación.

- (a) Autoridad de operación requerida. Un vehículo de motor que provea transportación y que se le requiera tener permiso, no deberá ser operado sin
- (1) El permiso requerido, o
 - (2) Proveyendo un servicio no contemplado en el permiso.
- (b) Penalidades. Será puesto fuera de servicio aquel vehículo de motor, que requiriendo tener permiso, se encuentra proveyendo un servicio de

transportación; de determinarse que el acarreador responsable de dicho vehículo o servicio está en violación al párrafo (a) de esta sección. Además, el acarreador estará sujeto a penalidades conforme lo establece la sección 14901 del título 49 del USC.

(c) Revisión Administrativa. Sobre la emisión de una orden de fuera de servicio bajo el inciso (b) de esta sección, el conductor deberá acatar dicha orden inmediatamente. En caso de no estar de acuerdo no dicha orden, se le proveerá una oportunidad para revisión de acuerdo conforme lo dispone esta Comisión o en su defecto la Ley de Procedimiento Administrativo, según enmendada, en un tiempo que no excederá de los diez (10) días de haber solicitado la revisión de dicha orden.

SUBPARTE B - MANEJO DE VEHICULOS

Sección 392.10 - Reservada.

Sección 392.11 - Reservada.

Sección 392.12 - Reservada.

Sección 392.13 - Reservada.

Sección 392.14 - Condiciones peligrosas; precaución extrema.

Precaución extrema debe ser ejercida en la operación de un vehículo de motor comercial cuando condiciones peligrosas, tales como lluvia, polvo, neblina, humo o cualquier otra condición, pueda afectar adversamente la visibilidad o tracción. La velocidad deberá ser reducida cuando dichas condiciones existan. Si las condiciones son demasiado peligrosas la operación del vehículo de motor comercial debe ser discontinuada hasta que el vehículo de motor comercial pueda ser seguramente operado. Sin embargo, cuando el cumplimiento de estas reglas pueda aumentar el riesgo o peligro de los ocupantes, el vehículo de motor

comercial puede ser operado hasta el punto más cercano posible donde la seguridad de los ocupantes sea la adecuada.

Sección 392.15 – Reservada

Sección 392.16 – Uso de cinturones de seguridad.

Un vehículo de motor comercial que tenga un cinturón de seguridad instalado en el asiento del conductor no será manejado a menos que el conductor se haya abrochado el cinturón de seguridad.

Sección 392.18 – Reservada.

SUBPARTE C – VEHÍCULOS DETENIDOS

Sección 392.20 – Reservada.

Sección 392.21 – Reservada.

Sección 392.22 – Señales de emergencia, vehículos detenidos.

(a) Luces intermitentes de advertencia de peligro. Cuando un vehículo de motor comercial se detenga en la porción transitada de una carretera, por cualquier razón que no sea paradas debidas al tráfico, el conductor de dicho vehículo deberá inmediatamente encender las luces intermitentes o señales de emergencia en la parte delantera y posterior del vehículo de motor comercial como una advertencia de peligro al tráfico vehicular, y deberán estar encendidas hasta que el conductor coloque los dispositivos de seguridad requeridos en el inciso (b) de esta sección. Las luces intermitentes serán usadas durante el tiempo en que se remuevan los dispositivos de seguridad antes del movimiento del vehículo. Las luces intermitentes pueden ser usadas cuando el vehículo de motor comercial esté detenido en además de,

pero no en sustitución de los dispositivos de seguridad requeridos en el inciso (b) de esta sección.

(b) Colocación de mecanismos de advertencia.

(1) Regla general. Excepto según provisto en el inciso (b) (2) de esta sección, cuando un vehículo de motor se detenga en la porción transitada de una carretera, por cualquier razón que no sean paradas debidas al tráfico, el conductor deberá tan pronto como pueda, pero en cualquier caso dentro de diez (10) minutos, colocar los mecanismos de advertencia con los cuales el vehículo esté equipado de conformidad con la Sección 393.95 de este Reglamento de la siguiente manera:

(i) Uno en el lado del vehículo paralelo al tráfico, dentro de los diez (10) pies de la parte delantera y/o posterior del vehículo;

(ii) Uno a una distancia aproximada de cien (100) pies del vehículo detenido en el centro del carril o tramo ocupado por el vehículo y en dirección del tráfico que se acerca por dicho carril o tramo;
y

(iii) Uno a una distancia aproximada de cien (100) pies desde el vehículo detenido en dirección opuesta a los colocados de acuerdo al inciso (b) (1) (i) y (ii) de esta sección, en el centro del carril o tramo ocupado por el vehículo.

(2) Reglas especiales.

(i) Cartuchos de iluminación y señales encendidas por combustible líquido. El conductor de un vehículo comercial equipado con solo cartuchos de iluminación o señales encendidas por combustible líquido deberá colocar un cartucho de iluminación encendido o señales encendidas por combustible líquido en cada uno de los lugares especificados en el inciso (b) (1) de esta sección. Deberá haber al menos uno de los dispositivos mencionados en cada uno de los lugares indicados, mientras el vehículo esté detenido. Antes de mover el vehículo, el conductor deberá extinguir y remover cada cartucho de iluminación y señales encendidas por combustible líquido.

- (ii) Horas diurnas. Excepto según provisto en el inciso (b) (2) (iii) de esta sección, durante el tiempo en que no se requiere que los faros principales delanteros estén encendidos, tres (3) triángulos reflectivos bidireccionales, o tres (3) cartuchos de iluminación o señales encendidas por combustible deberán ser colocadas según indicado en el inciso (b) (1) de esta acción dentro del término de diez (10) minutos. En la eventualidad de que el conductor elija usar sólo cartuchos de iluminación o señales encendidas por combustible líquido en vez de triángulos reflectores bidireccionales o banderas rojas, el conductor debe asegurarse que al menos uno de dichos *dispositivos* se mantenga encendido en cada lugar indicado mientras el vehículo esté detenido o estacionado.
- (iii) Negocios o distritos residenciales. No es compulsorio el uso de mecanismos de emergencia en un área comercial o residencial, excepto durante el tiempo en que se requiere el uso de los faros delanteros y cuando la iluminación de la vía pública o autopista es insuficiente para permitir que un vehículo de motor comercial sea claramente visible a las personas que transcurren por la misma, a una distancia de quinientos (500) pies.
- (iv) Cuestas, curvas y obstrucciones. Si un vehículo de motor se detiene dentro de quinientos (500) pies de una curva, cuesta o cualquier otra obstrucción a la vista, el conductor colocará el dispositivo de seguridad o advertencia requerido en el inciso (b) (1) de esta sección, en la dirección de la obstrucción a la vista a una distancia de cien (100) a quinientos (500) pies desde el vehículo detenido de tal manera que advierta adecuadamente a los otros usuarios de la carretera.
- (v) Carreteras divididas o de una sola dirección. Si un vehículo de motor se detiene en una porción o tramo de una carretera de una sola dirección, el conductor colocará los *dispositivos* de seguridad o advertencia requeridos en el inciso (b) (1) de esta sección, uno a una distancia de doscientos (200) pies y otro a cien (100) pies en la dirección en que se aproxima el tráfico en el centro del tramo o carril ocupado por el vehículo.

Deberá también colocar un dispositivo de seguridad o advertencia al lado del vehículo dentro de diez (10) pies de la parte posterior del vehículo.

(vi) Escape, materiales inflamables. Si gasolina o cualquier otro líquido inflamable, o combustible líquido o gas se filtrase o escapase de un envase de combustible o de un vehículo de motor detenido en la carretera, ninguna señal de emergencia que produzca flama podrá ser encendida o colocada excepto a una distancia de cualesquiera de tales sustancias inflamables que asegure que la misma no producirá un fuego o explosión.

Sección 392.24 - Señales de emergencia; productores de flama.

Ningún conductor, sujetará o pegará, ni permitirá a persona alguna colocar, sujetar o pegar, cualquier señal de emergencia que produzca flama en cualquier parte del vehículo de motor comercial.

Sección 392.25 - Señales de emergencia; cargas peligrosas.

Ningún conductor usará o permitirá el uso de cualquier señal de emergencia que produzca flama para proteger un vehículo de motor comercial que transporte explosivos División 1.1, División 1.2, o División 1.3; vehículo de motor con tanque de carga usado para la transportación de cualquier Clase 3 o División 2.1, independientemente de que esté lleno o vacío; o ningún vehículo de motor comercial que utilice gas comprimido como combustible de motor. En su defecto se deben utilizar, y colocar en la manera prescrita en la Sección 392.22 (b), triángulos reflectores, linternas eléctricas o reflectores de emergencia de color rojo.

Sección 392.30 - Reservada.

Sección 392.31 - Reservada.

Sección 392.32 - Reservada.

SUBPARTE D – USO DE FAROS ENCENDIDOS Y REFLECTORES

Sección 392.33 - Faros o reflectores ocultos.

Ningún vehículo de motor comercial será manejado cuando cualquiera de los faros, luces o reflectores requeridos en la Subparte B de la Sección 393 de este Reglamento, estén ocultos por sucio, por la carga o cualquier otra condición.

Sección 392.40 - Reservada.

Sección 392.41 - Reservada.

SUBPARTE F – PRECAUCIONES PARA EL ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE.

Sección 392.50 – Ignición del combustible; prevención.

Ningún conductor o cualquier otro empleado de un acarreador deberán:

- (a) Proveer de combustible a un vehículo de motor comercial mientras el motor esté encendido, excepto cuando sea necesario tener el motor encendido para abastecer el vehículo de motor comercial;
- (b) Fumar o exponer flama alguna en la vecindad de un vehículo que está siendo provisto de combustible;
- (c) Proveer combustible a un vehículo a menos que la nariz de la manguera esté continuamente en contacto con la boca del tanque de combustible;
- (d) Permitir, hasta donde sea posible, a cualquier otra persona que lleve a cabo dichas actividades que pudieran resultar en fuego o explosión.

Sección 392.51 - Reserva de combustible; Materiales del oficio.

Pequeñas cantidades de combustible utilizados para la operación o mantenimiento de un vehículo de motor comercial (incluyendo su equipo auxiliar) puede ser designado como material de oficio. (Ver 49 CFR §171.8)

- (a) El peso bruto agregado de todos los materiales de oficio en un vehículo de motor comercial no excederá las cuatrocientas cuarenta libras (440 lbs.) .
- (b) Envases para gasolina deberán estar hechos de metal o plástico. (Conforme a lo dispuesto en 49 CFR §§ 171, 172,173, y 178; o conforme los requisitos de la Administración de Salud y Seguridad Ocupacional [OSHA] contenidos en el 29 CFR § 1910.106).
- (c) Para grupo de empaque II (incluyendo gasolina), grupo de empaque III (incluyendo combustible de aviones y combustible de aceite), o ORM-D, el material está limitado a sesenta y seis libras (66 lbs.) o treinta litros (30L) (ocho galones [8 gal]).
- (d) Para combustible diesel, la capacidad del contenedor o envase está limitada a cuatrocientos cincuenta litros (450 L) (ciento diecinueve galones [119 gal.]).
- (e) Material División 2.1 en un cilindro está limitado a un peso bruto de doscientas veinte libras (220 lbs.) (Material División 2.1 es un gas inflamable, incluyendo gas de petróleo licuado), butano, propano, gas natural licuado y metano).

Sección 392.52 –Reservada.

SUBPARTE G – PRÁCTICAS PROHIBIDAS

Sección 392.60 - Transportación de personas no autorizadas.

- (a) A menos que sea autorizado específicamente por escrito por el acarreador ningún conductor deberá transportar a persona alguna o permitir a cualquier

- (1) Libertad de movimiento no restringida para el conductor y la operación correcta del ómnibus.
- (2) Acceso a toda las salidas por cualquier ocupante del ómnibus; y
- (3) Protección de los ocupantes del ómnibus contra daños resultantes de la caída o desplazamiento de artículos transportados en el ómnibus.

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

Ningún ómnibus inservible o averiado con pasajeros abordo será remolcado o empujado; tampoco ninguna persona usará o permitirá que se use un vehículo con pasajeros abordo para propósitos de remolque o empuje de vehículo alguno, excepto en aquellas circunstancias donde el peligro a los pasajeros pueda aumentar por la observancia de esta sección y entonces sólo moverse al punto más cercano donde la seguridad de los pasajeros sea la adecuada.

Sección 392.64 – Viajes en vehículos cerrados sin salidas adecuadas.

Ninguna persona viajará en la cabina cerrada de cualquier vehículo de motor a menos que existan medios accesibles dentro del vehículo para obtener la salida. Dichos medios deberán estar en tal condición que permitan una operación eficaz por el ocupante.

Sección 392.65 – Reservada.

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

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

- (1) Cuando un ocupante haya sido afectado por monóxido de carbono;
- (2) Cuando se haya detectado monóxido de carbono dentro del vehículo; y
- (3) Cuando es descubierta una condición mecánica que pudiera representar peligro a los ocupantes por razón de monóxido de carbono.

(b) Reservada.

Sección 392.67 – Reservada.

Sección 392.68 – Reservada.

Sección 392.69 – Reservada.

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

(a) Ningún conductor podrá operar un vehículo de motor de uso comercial mientras utilice un detector de radar, u operar un vehículo de motor de uso comercial que esté equipado o contenga un detector de radar.

(b) Ningún acarreador podrá requerir o permitir a un conductor a violar el párrafo (a) de esta sección.

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

SUBPARTE A – EN GENERAL

Sección 393.1 – Alcance de las reglas de esta parte.

- (a) Las disposiciones de esta parte establecen los estándares mínimos requeridos de vehículos de motor comercial según se definen en la sección 390.5 de este Reglamento. Solo vehículos de motor y combinaciones de vehículos de motor que cumplen con la definición de vehículo de motor comercial están sujetos a los requisitos mínimos de esta parte. Todos los requisitos que se disponen para vehículos de motor cuyo GVWR es menor de las 10,001 lbs. solo aplican cuando el vehículo de motor o combinación de vehículos de motor cumplen con la definición de vehículo de motor comercial.
- (b) Todo acarreador y sus empleados deberán cumplir y estar familiarizados con los requisitos y especificaciones de esta parte. Ningún acarreador deberá operar un vehículo de motor comercial, causar o permitir que sea operado, a menos que esté equipado de acuerdo con los requisitos y especificaciones de esta parte.

Sección 393.3 – Accesorios y equipo adicional.

Nada de lo contenido en este Reglamento deberá ser interpretado para prohibir el uso de equipo adicional y accesorios que no sean inconsistentes o prohibidos por el mismo, siempre y cuando que tales equipos y accesorios no disminuyan la seguridad en la operación del vehículo de motor en que se usan.

Sección 393.5 – Definiciones.

Las siguientes palabras y términos a los fines de esta parte tendrán el significado que a continuación se indica:

- (1) Abrazadera – Una estructura, aparato o artículo sólido colocado contra el artículo de la carga para evitar a este inclinarse o ladearse, y que podrá también evitar que la carga se deslice.
- (2) Adaptador del tanque de combustible – Cualquier aparato o mecanismo removible fijado a la boca de llenado del tanque de combustible con la excepción de la tapa de la boca (filler).

- (3) Ancho de una casa prefabricada – Se cuenta a base del ancho de la parte exterior mas ancha mientras se encuentra en su estado de viaje, incluye las protuberancias de espacios interiores. El ancho no incluye protuberancias del techo, ventanas o aleros en los cuales no haya espacios interiores.
- (4) Anillo – Un dispositivo que sirve como soporte y protección a lo que pasa a través del mismo.
- (5) Aparato de Asistencia en el Frenado – Dispositivo instalado en el sistema de freno hidráulico que ayuda a reducir el esfuerzo que el conductor debe ejercer para activar el sistema, pero que de no funcionar no previene que el conductor pueda frenar el vehículo al aplicar fuerza muscular de manera continua en el control de freno de servicio.
- (6) Aparato de Frenado – Dispositivo instalado en el sistema de frenos que provee la energía requerida para activar los frenos, a través de un dispositivo auxiliar de forma directa o indirecta y que la intervención del conductor consista solamente en modificar la presión constante que deba ejercer.
- (7) Artículo de la carga - Una unidad de la carga, que no sea líquido, gas o conjunto que carece de una estructura física (ej. granos, gravilla, etc....) incluyendo artículos agrupados juntos de manera que puedan ser manejados como una unidad individual o unidades por envoltura, correas, bandas o aparatos de protección de las orillas.
- (8) Atadura – Una combinación de aparatos de seguridad que forman un montaje que unen los artículos de la carga a, o sujetan los artículos de la carga sobre, un vehículo o remolque, y que está sujeto al (los) punto(s) de soporte.
- (9) Barra de acomodamiento – Un aparato colocado transversalmente entre las paredes de un vehículo y carga para prevenir a la carga ladearse o moverse.
- (10) Barra de arrastre – Dispositivo tipo columna conectado de manera temporera entre la parte trasera de un vehículo remolcador y en la parte delantera del vehículo que está siendo remolcado.
- (11) Bloqueo– Una estructura, aparato u otro artículo sólido colocado contra o alrededor de un artículo de la carga para evitar el movimiento horizontal de dicho artículo.

- (12) Bolso de material para sujetar la carga - Un bolso inflable previsto para llenar el espacio vacío entre los artículos de una carga, o entre artículos de la carga y la pared del vehículo.
- (13) Borde protector - Un aparato colocado en el borde expuesto de un artículo para distribuir la fuerza de las ataduras sobre una mayor área de la carga que la misma atadura, para proteger la atadura y/o la carga de daños, y para permitir que la atadura se deslice libremente cuando es tensionada.
- (14) Casas prefabricadas – Estructura a la cual se le ha integrado un chasis para ser transportada en una (1) o más secciones que miden ocho (8) pies o mas de ancho, ó cuarenta (40) pies o mas de largo o al ser ensambladas tienen una superficie de al menos trescientos veinte pies cuadrados (320 p²). Esta puede haber sido construida o no sobre un cimiento permanente y ha sido diseñada para utilizarse como residencia al añadirle los sistemas de plomería, eléctricos y de aire acondicionado y en el momento que se le conecten los servicios esenciales. Para determinar la cantidad en pies cuadrados de la estructura, se utilizarán las medidas de la proyección mas larga de la estructura exterior al ser ensamblada. Las medidas incluirán todas las habitaciones que puedan extenderse, gabinetes y otras partes que contengan espacios interiores. Este término incluye todas las estructuras que cumplen con los requisitos anteriormente descritos, excepto la del tamaño cuando el manufacturero voluntariamente solicita una certificación conforme lo dispone la sección 3282.13 del título 24 del CFR y cumple con los requisitos dispuestos en la parte 3280 del mismo título.
- (15) Cavidad – La depresión formada entre dos artículos de carga cilíndricos cuando sus ojos están colocados uno contra el otro horizontal y paralelamente.
- (16) Chasis – Bastidor que sostiene la carga de un vehículo de motor comercial, excluyendo cualquier accesorio o pertenencia que pueda ser añadida para acomodar la carga.
- (17) Chasis de furgón – Un semiremolque de bastidor esquelética limitada a la plataforma inferior, con uno o más ejes, especialmente construido y preparado con mecanismos para su fijación para transportar los furgones, de manera que cuando se hace el montaje del chasis y el furgón, la unidad sirve la misma función como si fuera un remolque o arrastre sobre la carretera.

- (18) Contenedor elevador de gancho – Un contenedor especializado, utilizado principalmente para contener y transportar materiales desechados, reciclados, de construcción/demolición e industrias de desechos, la cual es utilizada en conjunto con vehículos especializados, en donde el contenedor es cargado y descargado en una estructura de cuerpo inclinado por un brazo de gancho articulado.
- (19) Ensamblaje de acoplamiento superior – Una estructura consistente de un plato acoplador superior, un perno maestro y bastidor de soporte que se acopla a una quinta rueda.
- (20) Estera de fricción – Un aparato colocado entre la cubierta de un vehículo y artículo de la carga, o entre artículos de la carga, dirigido a proveer una mayor fricción de la que naturalmente existe entre estas superficies.
- (21) Extremidad lateral – El punto más extremo de los lados de un vehículo de motor, que está sobre un plano horizontal localizado a 560 mm (22 pulgadas) sobre el suelo, debajo de un plano horizontal localizado a 1,900 mm (75 pulgadas) sobre el suelo, y entre un plano transversal vertical tangente a la extremidad trasera del vehículo y un plano transversal vertical localizado a 305 mm (12 pulgadas) delante de ese plano cuando el vehículo está descargado, sus tanques de combustibles están llenos y las llantas (y suspensión de aire si están equipadas) están infladas de acuerdo a las especificaciones del fabricante. Protuberancias no estructurales, tales como luces traseras, goznes y pestillos están excluidos de la determinación del punto más extremo.
- (22) Extremidad trasera – El extremo trasero de un vehículo de motor que cae sobre un plano horizontal localizado a 560 mm (22 pulgadas) sobre el suelo y bajo un plano horizontal localizado a 1,900 mm (75 pulgadas) sobre el suelo cuando el vehículo de motor está parado al nivel del suelo, descargado, sus tanques de combustible están llenos, las llantas (y suspensión de aire, si está equipado) están infladas de acuerdo a las especificaciones del fabricante; y las puertas de carga del vehículo, compuerta trasera u otra estructura permanente están en la posición en que normalmente se colocan cuando el vehículo está en movimiento. Protuberancias no estructurales tales como luces traseras, goznes y otras similares son excluidas de la determinación de la extremidad trasera.

- (23) Foco Auxiliar – Luz añadida para proveer iluminación en la parte delantera del vehículo, la cual complementa la iluminación al utilizarse la luces de larga intensidad de un sistema de luces delanteras. No es para ser utilizado solo o con las luces de baja intensidad del sistema estándar de luces delanteras.
- (24) Foco delantero antiniebla – Luz colocada en la parte delantera de un vehículo cuya iluminación es proyectada hacia abajo y que debe ser utilizada solo en condiciones de poca visibilidad cuando existen condiciones brumosas, lluvia, humo o neblina. El par de focos antineblina pueden ser utilizados solos o con las luces de freno, luces traseras, luces laterales, luces de indentificación, luces de despejo, o luces cortas a discreción del conductor y conforme lo dispone la Ley de Vehículos y Tránsito.
- (25) Foco lateral marcador – Luz en cada lado del remolque o arrastre para indicar su largo.
- (26) Foco lateral marcador (Intermedio) – Luz en el lado de un remolque o arrastre para indicar aproximadamente la mitad del mismo cuando exceda treinta (30) pies de largo.
- (27) Focos principales delanteros – Focos para proveer iluminación general hacia el frente de un vehículo de motor.
- (28) Focos traseros – Focos para designar la parte trasera de un vehículo.
- (29) Freno - Un mecanismo de conversión de energía usado para detener o aguantar un vehículo estacionario.
- (30) Freno de emergencia – Mecanismo diseñado para detener un vehículo de motor cuando ha fallado el sistema de freno de servicio.
- (31) G. - La aceleración debido a la gravedad, $32.2 \text{ pies/segundo}^2$ ($9.823\text{m/seg}/2/$).
- (32) Juego – Un movimiento libre de componentes.
- (33) Juego del guía - Movimiento circular del guía sin que el mismo esté asociado con el giro de las ruedas delanteras.

- (34) Lámpara – Un aparato utilizado para producir luz artificial.
- (35) Largo de casas prefabricadas– La parte mas larga mientras esta en movimiento, incluyendo cualquier parte del espacio interior que sobresalga. El largo no incluye techos ni aleros debajo de los cuales no hay incluye espacio interior tampoco incluye la barra de arrastre ni mecanismos de acoplamiento.
- (36) Límite de resistencia (WLL) – La carga máxima que podrá ser aplicada a un componente de un sistema de seguridad de carga durante servicio normal, usualmente asignada por el fabricante del componente.
- (37) Límite de capacidad agregada – La suma de los límites de capacidad o capacidad de contener de todos los aparatos utilizados para asegurar un artículo de carga en un vehículo.
- (38) Luces de despejo – Luz usada en la parte delantera y en la parte trasera de un vehículo de motor para indicar su ancho y altura.
- (39) Luces de freno - Luces en la parte trasera del vehículo para indicar que se está frenando.
- (40) Luces de identificación – Luces usadas para identificar cierto tipo de vehículos de motor de uso comercial.
- (41) Luces direccionales - Luces usadas para indicar cambio de dirección, emitiendo luces intermitentes en el lado hacia el cual se quiere hacer el viraje o cambio de dirección.
- (42) Luz de la tablilla - Luz usada para iluminar la tablilla en la parte trasera del vehículo de motor.
- (43) Parabrisas – Superficie principal de cristal delantera utilizada para proveer visión delantera al operar un vehículo de motor.
- (44) Parabrisas Múltiples - Parabrisas que consiste de dos o mas áreas de cristales.

- (45) Remolcador y Remolque ajustable - Una combinación de vehículo que carga troncos longitudinalmente de manera que formen el cuerpo del vehículo. Los troncos están sostenidos por una litera localizada en la parte trasera del remolcador otra litera en el bastidor del remolque. La litera del remolcador deberá rotar alrededor de un eje vertical, y el remolque deberá de tener un alcance fijo, o que se pueda alcanzar con cables, u otra libertad mecánica, que le permita virar.
- (46) Material para sujetar la carga – Todos los materiales sueltos utilizados para sostener y proteger la carga.
- (47) Material reflectivo - Material que cumple con los requisitos y estándares según especificados en la Sección 393.11 de este Reglamento.
- (48) Ómnibus - Un vehículo diseñado para transportar más de quince (15) pasajeros incluyendo el conductor.
- (49) Perno maestro para remolques - Perno (con un reborde en la parte final inferior) que se extiende verticalmente desde la parte de debajo de un semiremolque y que se conecta a la quinta rueda.
- (50) Peso neto descargado – El peso de un vehículo de motor con el equipo standard, máxima capacidad de combustible, aceite y refrigerante; y si está así equipado, acondicionador de aire y el peso adicional de un motor opcional. Esta definición no incluye al conductor.
- (51) Plataforma convertible - Un vehículo de motor que consiste de un chasis equipado con uno o más ejes, una quinta rueda o mecanismo equivalente, una barra de arrastre cuyo acoplamiento convierte un semiremolque en un remolque completo.
- (52) Plato acoplador superior - Estructura en forma de plato a través del cual se extiende el perno maestro. La superficie baja del plato se une a la quinta rueda cuando están acoplados.
- (53) Punto de sostén – Parte de la estructura o accesorios en un vehículo o artículo de la carga a la cual una atadura es sujeta.

- (54) Quinta rueda - Un aparato montado en un camión remolcador o vehículo de remolque similar (Ej. Plataforma Convertible) que se acopla con el ensamblaje de acoplamiento superior de un semiremolque.
- (55) Reflector (Reflex reflector) - Un dispositivo montado en un vehículo de motor que refleja la luz de un vehículo que se acerque y le advierte al conductor la presencia del otro vehículo.
- (56) Relleno de vacío – Material utilizado para llenar un espacio entre artículos de la carga y la estructura del vehículo y que tienen suficiente fuerza para prevenir el movimiento de los artículos de la carga.
- (57) Remolque de Botes – Es un remolque diseñado con una base tipo para transportar un bote y configurado de tal modo que permite lanzar el bote de la parte de atrás del remolque.
- (58) Remolque de cargas agrícolas– Significa un arrastre o remolque diseñado para transportar carga agrícola a granel en áreas de cosecha localizadas fuera de la carretera a una planta proveedora o local de almacenaje, según evidenciado por la construcción esquelética que acomoda los envases de la cosecha, un máximo de veintiocho (28) pies de largo y un arreglo u ordenamiento de las líneas de control de aire y depósitos que minimizan el daño en las operaciones de campo.
- (59) Remolque pesado - Remolque con una o más de las siguientes características:
- (1) Sus líneas de frenos están diseñadas para adaptarse a una separación o extensión del bastidor del vehículo; o
 - (2) Su cuerpo consiste sólo de una plataforma cuya área de carga primaria no es mayor de cuarenta (40) pulgadas sobre la superficie cuando está descargada, excepto que puede incluir lados diseñados para ser fácilmente removidos y una estructura delantera permanente según dicho término es definido en la Sección 393.106 de este Reglamento.
- (60) Señales de aviso de emergencia - Focos que en forma intermitente alumbran simultáneamente hacia la parte delantera y hacia la parte trasera, en ambos laterales de un vehículo de motor comercial, para indicar al conductor que se aproxime la existencia de un peligro o riesgo vehicular.

(61) Silla de montar - Significa un mecanismo diseñado y construido para que sea fácilmente desmontable, usado en operaciones de carga y remolque para realizar las funciones de una quinta rueda convencional:

(1) Mitad superior - Mitad superior de una silla de montar significa aquella parte del mecanismo unida de manera segura al vehículo remolcado y que mantiene una posición fija relativa al mismo, pero sin incluir el perno maestro;

(2) Mitad inferior - Mitad inferior de una silla de montar significa aquella parte del mecanismo unida de manera segura al vehículo remolcador y que mantiene una posición fija relativa sin incluir el perno maestro;

(3) Perno maestro - Significa mecanismo usado para conectar la "mitad superior" y la "mitad inferior", de tal manera que permita un movimiento relativo en un plano horizontal entre el vehículo remolcador y el vehículo remolcado.

(62) Sistema de freno antilock (ABS) - Significa una porción de un sistema de freno de servicio que controla automáticamente el grado en que resbala la rotación de la rueda cuando se aplican los frenos:

(1) Detectando el índice de rotación angular de las ruedas;

(2) Transmitiendo señales relacionadas al índice de rotación angular de la rueda a uno o más aparatos controladores que interpretan estas señales y generan señales controladoras de respuestas.

(3) Transmitiendo esas señales controladoras a uno o más moduladores que ajustan las fuerzas actoras del freno en respuesta de esas señales.

(63) Sistema de Frenos al vacío (Vacuum brake system) – Sistema que utiliza la presión atmosférica y un vacío para transmitir la fuerza del control del conductor al freno, no incluye el sistema que utiliza el vacío solo para asistir al conductor en aplicar fuerza muscular a los componentes hidráulicos o mecánicos.

- (64) Sistema de Frenos de Aire (Air Brake System) – Sistema el cual incluye el subsistema de freno de aire hidráulico, que utiliza el aire como medio de ejercer presión o fuerza del control del conductor sobre el freno. No incluye un sistema que solo utiliza el aire comprimido o en vacío solo para asistir al conductor en aplicar fuerza muscular a los componentes hidráulicos o mecánicos.
- (65) Sistema de frenos de emergencia - Mecanismo diseñado para detener un vehículo de motor luego que ocurra una falla en el sistema de frenos de servicio de una parte diseñada para contener el aire comprimido o líquido de frenos o al vacío (excepto falla de una válvula común o de la cámara del líquido de freno).
- (66) Sistema de freno de estacionamiento - Sistema de freno usado para mantener un vehículo estacionario.
- (67) Sistema de freno de servicio – Un sistema de freno primario usado para reducir la velocidad y detener un vehículo.
- (68) Sistema de freno de servicio separado – Un sistema de freno que consiste de dos o mas subsistemas activados por un mismo control diseñado para que al ocurrir una falla de presión causada por alguna filtración en uno de los subsistemas (excepto falla estructural en una caja que almacene dos o mas subsistemas) no impida la operación de otro de los subsistemas.
- (69) Sistema de freno eléctrico – Un sistema que utiliza corriente para activar el freno de servicio.
- (70) Sistema de freno hidráulico – Sistema que utiliza fluido hidráulico como medio para transmitir fuerza del control de freno de servicio al freno de servicio. Se le puede añadir un aparato de asistencia en el frenado o un aparato de frenado.
- (71) Sistema de seguridad integral - Un sistema en ciertos contenedores "roll-on roll-off" y contenedores de elevador de gancho y sus vehículos de transporte relacionados, en donde aparatos compatibles dominantes delanteros y traseros están asociados para proveer seguridad al vehículo completo y los artículos de la carga.

- (72) Subsistema de freno de aire hidráulico-- Un subsistema del sistema de freno de aire que utiliza aire comprimido para transmitir fuerza del control del conductor al sistema de freno hidráulico para activar los frenos de servicio.
- (73) Tronco abreviado – Todos los troncos que son típicamente de 4.9 m (16 pies) de largo. Dichos troncos son usualmente descritos como troncos cortados (cut-up logs), troncos cortados a lo largo (cut-to-length logs), maderos o madera de pulpa (pulpwood). El "shortwood" podrá ser cargado a lo largo o transversalmente, ya que la carga transversal no es usualmente más de 2.6 m (102 pulgadas) de largo.
- (74) Tronco alargado – Todos los troncos que no son "shortwood", i.e., están sobre 4.9 m (16 pies) de largo. Dichos troncos son usualmente descritos como troncos largos o (treelength).
- (75) Tubería/Manga de freno - Tubería metálica o no metálica de freno y manga de freno son conductos o líneas utilizadas en sistema de frenos para transmitir o contener el medio (fluido o vacío) usado para detener u vehículo de motor.
- (76) Tubo de hormigón acampanado – Tubo cuyo fin rebordeado es de mayor dimensión que su pipa.
- (77) Vehículo bastidor – Un vehículo con estructura esquelética ajustado con una o más unidades de literas para transportar troncos. Una unidad de litera consiste de literas en forma de U que juntas soportan los troncos. Las literas son soldadas, escudadas o de otra forma firmemente sujetadas a la viga principal del vehículo, y son parte integral del vehículo.
- (78) Vehículo de chasis bajo –
- (1) Un remolque o semi-remolque manufacturado en o después del 26 de enero de 1998, teniendo un chasis que se extiende detrás del punto trasero de las llantas traseras y que tiene una superficie trasera baja que cumple las disposiciones de protección de anchura, altura y la superficie trasera de la sección 571.224 del título 49 del CFR, en efecto el día de la manufactura o una edición subsiguiente.

(2) Un vehículo de motor, no descrito en el inciso (1) de esta definición, que tiene un chasis que se extiende detrás del punto trasero más lejano de las llantas traseras y que tienen una superficie baja trasera que cumple las disposiciones de configuración de protección la sección 393.86 (b)(1) de esta sección.

(79) Vehículo de llantas de atrás –

(1) Una remolque o semiremolque manufacturado en o después del 26 de enero de 1998, cuyo eje trasero está permanentemente fijado y está localizado de una forma tal que la superficie trasera de las llantas (del tamaño recomendado para el eje trasero por el fabricante del vehículo) no es más de 305 mm (12 pulgadas) delante del plano tangente transversal vertical a la extremidad trasera del vehículo.

(2) Un vehículo de motor no descrito en el inciso (1) de esta definición, cuyo eje trasero está permanentemente fijo y está localizado en la superficie trasera de las llantas (del tamaño recomendado para el eje trasero por el fabricante del vehículo) no es más de 610 mm (24 pulgadas) delante del plano tangente transversal vertical a la extremidad trasera del vehículo.

(80) Vehículo de propósito especial -

(1) Un remolque o semi-remolque manufacturado en o después del 26 de enero de 1998, teniendo un equipo que realiza trabajo que mientras el vehículo de motor se encuentra en su trayecto, se mueve a través del área que puede ser ocupada por el miembro horizontal del impacto de protección trasera, que cumple las disposiciones de protección trasera, que cumple las disposiciones de protección de anchura, altura y la superficie trasera de 571.224 en efecto el día de su manufactura, o una edición subsiguiente.

(2) Un vehículo de motor, no descrito en el inciso (1) de esta definición, teniendo un equipo que realiza trabajo, mientras el vehículo de motor se encuentra en su trayecto, se mueve a través del área que puede ser ocupada por el miembro horizontal del impacto de protección trasera como definido por las disposiciones de protección de anchura, altura y la superficie trasera en la sección 393.86 (b)(1).

- (81) Vehículo de riel – Un vehículo cuya estructura esquelética están ajustadas con estacas en la parte delantera y trasera que contienen troncos colocados en forma atravesada.
- (82) Vehículo lateral – Un vehículo cuyo compartimiento de carga está encerrado en todos sus cuatro lados por paredes de superficie fuerza para contener artículos de carga, donde las paredes deben incluir aberturas con cerradura para cargar y descargar, e incluye camiones de carga, caja de volteo y un contenedor lateral intermodal cargado por un vehículo.

Sección 393.7 – Materias incorporadas por referencia.

- (a) Incorporación por referencia. La parte 393 incluye referencias a ciertas materias o asuntos, tal y como son mencionadas en el inciso (b) de esta sección. El texto de las materias no está incluido en las regulaciones contenidas en esta parte. Las mismas se hacen formar parte de este reglamento de la parte 393. El Director del Federal Register ha aprobado las materias incorporadas por referencia conforme se dispone en 5 U.S.C. 552(a) y 1 CFR parte 51. Para materias sujetas a cambio, sólo la versión específica aprobada por el Director del Federal Register y especificada en la regulación es incorporada. Materia es incorporada tal y como existe en el día de su aprobación y aviso de cualquier cambio en esa materia será publicada en el Federal Register.
- (b) Materia o materias a las cuales se hace referencia en la parte 393. La materia o materias mencionadas en este inciso son incorporadas por referencia en las secciones correspondientes.
- (1) Auxiliary Upper Beam Lamps, Society of Automotive Engineers (SAE) J581, July 2004, incorporado por referencia aprobada para la sección 393.24 (b).
 - (2) Front Fog Lamp, SAE J583, August 2004, incorporado por referencia aprobada para la sección 393.24 (b).
 - (3) Stop Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 032mm in Overall Width, SAE J586, March 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).

- (4) Stop Lamps and Front- and Rear- Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles 2032 mm or more in overall Width, SAE J2261, January 2002, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).
- (5) Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width, SAE J585, March 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).
- (6) Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Vehicles 2032 mm or More in Overall Width, SAE J2040, March 2002, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).
- (7) Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width, SAE J588, March 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).
- (8) Sidemarker Lamps for Use on Road Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width, SAE J592, August 2000, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (c).
- (9) Directional Flashing Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles, SAE J595, January 2005, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (e).
- (10) Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles, SAE J845 May 1997, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (e).
- (11) Gaseous Discharge Warning Lamp for Authorized Emergency, maintenance, and Service Vehicles, SAE J1318, May 1998, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.25 (e).
- (12) Reflex Reflectors, SE J594, December 2003, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.26(c).

- (13) Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control, American Society of Testing and Materials, ASTM D 4956-04, 2004, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.26 (c).
- (14) Automobile, Truck, Truck-Tractor, Trailer, and Motor Coach Wiring, SAE J1292, October 1981, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.28.
- (15) Long Stroke Air Brake Actuator Marking, SAE J1817, July 2001, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.47 (e).
- (16) American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operating on Land Highways-Safety Standard, SAE z26.1-1996, August 1997, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.62 (d).
- (17) Specification for Sound Level Meters, American national Standards Institute, S1.4-1983, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.94(c).
- (18) Standard Specification for Strapping, Flat Steel and Seals, American Society for Testing and Materials (ASTM), D3953-97, February 1998, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.104 (e).
- (19) Welded Steel Chain Specifications, National Association of Chain Manufacturers, November 15, 1999, incorporado por referencia aprobado para la sección, 393.104 (e).
- (20) Recommended Standard Specification for Synthetic Web Tiedowns, Web Sling and Tiedown Association, WSTDA-T1, 1998, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.104 (e).
- (21) Wire Rope Users Manual, 2nd Edition, Wire Rope Technical Board November 1985, incorporado por referencia aprobado para la sección 393.104 (e).

(22) Long Cordage Institute rope standards aprobados para ser incorporados por referencia para la sección 393.104 (e):

(i) PETERS-2, Polyester Fiber Rope, 3- Strand and 8-Strand Constructions, January 1993;

(ii) PPRS-2, Polypropylene Fiber Rope, 3-Strand and 8-Strand Constructions, August 1992;

(iii) CRS-1, Polyester/ Polypropylene Composite Rope Specifications, Three-Strand and Eight-Strand Standard Construction, May 1979;

(iv) NRS-1, Nylon Rope Specifications, Three-Strand and Eight-Strand Standard Construction, May 1979; y

(v) C-1, Double Braided Nylon Rope Specifications DBN, January 1984.

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

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

(2) Especificaciones de la "American Society for Testing and Materials." Información y copias podrán ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "American Society for Testing and Materials, 100 Barr Harbor Drive, West Conshohocken, Pennsylvania 19428-2959."

(3) Especificaciones de la "National Association of Chain Manufacturers." Información y copias podrán ser obtenidas mediante solicitud por escrito a: "National Association of Chain Manufacturers, P.O. Box 22681, Lehigh Valley, Pennsylvania 18002-2681."

(4) Especificaciones de la "Web Sling and Tiedown Association." Información y copias podrán ser obtenidas mediante solicitud

escrita a: "Web Sling and Tiedown Association, Inc., 5024-R Campbell Boulevard, Baltimore, Maryland 21236-5974.

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

(6) Normas del "Cordage Institute." Información y copias podrán ser obtenidas mediante petición escrita a: "Cordage Institute, 350 Lincoln Street, 115, Hingham, Massachusetts 02043."

(7) Especificaciones de la "American National Standards Institute" (ANSI). Información y copias pueden ser obtenidas mediante solicitud escrita a: Society of Automotive Engineers, In., 300 Commonwealth Drive, Warrendale, Pennsylvania 15096.

(8) Especificaciones de la "American National Standards Institute" (ANSI). Información y copias pueden ser obtenidas por correo escribiendo a la siguiente dirección: American National Standards Institute, 25 West 43rd Street, New York, New York 10036.

(9) Reservada.

(10) Todas las materias incorporadas por referencia estarán disponibles para inspección en:

(i) "The Federal Motor Carrier Safety Administration, Office of Bus and Truck Standards and operations, 400 Seventh Street, SW., Washington, DC 20590;" y

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

SUBPARTE B – DISPOSITIVOS DE ILUMINACIÓN, REFLECTORES Y EQUIPO ELÉCTRICO

Sección 393.9 – Funcionamiento de los faros y luces.

- (a) Todos los focos y luces requeridos en esta subparte deben ser capaces de funcionar adecuadamente en todo momento. Esto no significa que cualquier foco auxiliar o adicional deberá ser capaz de funcionar en todo momento.
- (b) Los focos y aparatos/material reflectivo requeridos en esta sección no deben ser tapados por la compuerta trasera ni por ninguna parte de la carga, polvo, equipo/accesorios añadidos al vehículo ni de ninguna otra manera. Excepción: Los tratamientos para que la parte delantera sea llamativa pueden ser tapados por parte de la carga que está siendo transportada.

Sección 393.11 - Dispositivos de iluminación y reflectores.

La Tabla 1 especifica los requisitos para los focos y reflectores y equipo adicional de acuerdo al tipo de vehículo de motor comercial. Los diagramas en esta sección ilustran el lugar donde se deben encontrar los focos, reflectores y equipo adicional especificado en la Tabla 1. Todos los vehículos de motor comercial fabricados en o después del 25 de diciembre de 1968, deberán como mínimo cumplir con los requisitos enumerados en la sección 571.108 del título 49 del CFR (FMVSS No. 108), en vigor al momento de la fabricación del vehículo. Los vehículos de motor comercial fabricados antes del 25 de diciembre de 1968, deberán como mínimo cumplir con los requisitos de la subparte B de la sección 393 de este reglamento, en vigor al momento de haber sido fabricado el vehículo.

(1) Excepciones:

Los remolques ajustables o plataformas convertibles deberán cumplir con los requisitos de la Parte 393 referente a focos, reflectores y equipo eléctrico en vigor al momento de su fabricación. Los remolques o arrastres que están equipados con material llamativo que cumple con los requisitos de la sección 393.11 (b) no se les requiere estar equipados con el material reflectivo indicado en la Tabla 1 si-

- (i) El material llamativo está localizado en los lugares que se requiere se coloquen los reflectores según indica la Tabla 1; y

- (ii) El material llamativo al ser instalado en el vehículo de motor, cumple con los requisitos de visibilidad exigidos para los reflectores.

(a) Sistemas llamativos.

Cada arrastre de 2,032 mm (80 pulgadas) o mas de ancho total y que tenga un GVWR mayor de 4,536 Kg. (10,000 lbs), fabricados en o luego del 1ro de diciembre de 1993, salvo remolque/ arrastres ajustables diseñados exclusivamente para uso de vivienda u oficinas, deberán estar equipados con una lámina reflectiva que cumplan con los requisitos del FMVSS 108 (S5.7.1), o reflectores que cumplen con los requisitos del FMVSS 108 (S5. 7. 2), o combinación de ambos que cumplen con los requisitos del FMVSS 108 (S5. 7. 3). Material llamativo deberá ser instalado y localizado según se especifica en el FMVSS [S5. 7. 1. 4 (Lámina reflectiva), S5. 7. 2.2 (Reflectores), S5 .7. 3 (Combinación de Láminas reflectivas y Reflectores)] y obtener una certificación y las marcas según requerido en S5. 7. 1. 5 (Cinta Adhesiva Reflectiva) y S5. 7. 2. 3 (Reflectores).

(b) Prohibido el uso de Luces de Parada o Foco Trasero color ámbar.

Ningún vehículo de motor comercial deberá estar equipado con luces de parada o focos traseros color ambar, tampoco podrá utilizar luces de parada o focos traseros ni ningun otro foco que esté en combinación óptica con una luz color ámbar.

(c) Prohibido el uso de Focos Auxiliares en sustitución de Luces de Identificación.

Ningún vehículo de motor comercial deberá estar equipado con focos o luces formando una línea horizontal donde se encuentren las luces requeridas excepto que los focos o luces sean requeridos por este Reglamento.

DISPOSITIVO	CANTIDAD	COLOR	LOCALIZACION	POSICION	ALTURA SOBRE LA SUPERFICIE DE LA CARRETERA EN PULGADAS MEDIDAS DESDE EL CENTRO DEL FOCO Y CON EL VEHICULO DESCARGADO	DISPOSITIVO DE ILUMINACION REQUERIDO EN VEHICULOS
Focos delanteros principales -Headlamps	Al menos 2	Blanco	Frente	Al frente a la misma altura, igual número a cada lado de la línea central vertical tan apartados como sea posible.	No menos de 22 ni más de 54 pulgadas.	A,B,C
Luces direccionales (frente) (vea nota al calce #2 y #12) Turn signal (Front)	2	Ámbar	Frente o cerca del frente	Una en cada lado de la línea central vertical a la misma altura tan apartados como sea posible.	No menos de 15 ni más de 83 pulgadas.	A,B,C
Luz de identificación (del frente) (Vea nota al calce #1) Identification lamp (front) (Ver nota al calce #1)	3	Ámbar	Frente	Instalados en la línea central vertical del vehículo o la línea central de la cabina cuando sea diferente a la línea central del vehículo.	Las tres al mismo nivel tan cerca como sea posible al tope del vehículo con espacio de separación entre luces no menor de 6 pulgadas ni mayor de 12.	B,C
Foco trasero (Tail Lamp) (Vea nota al calce #5 y #11)	2	Rojo	Parte trasera	Un faro o luz en cada lado de la línea central vertical del vehículo a la misma altura y tan apartados como sea posible.	Ambas al mismo nivel entre 15 y 72 pulgadas.	A, B, C, D, E, F, G, H
Luces de frenos (Stop Lamps) (Vea nota al calce #5 y #13)	2	Rojo	Parte trasera	Una luz en cada lado de la línea central vertical a la misma altura y tan apartados como sea posible.	Ambas al mismo nivel entre 15 y 72 pulgadas.	A, B, C, D, E, F, G,
Luces de despejo (Clearance Lamps) (Vea nota al calce #8, 9, 10, 15 y 17)	2	Ámbar	Uno en cada lado del frente	Una en cada lado de la línea central vertical para indicar el ancho.	Ambas al mismo nivel tan alto como sea posible.	B, C, D, G, H
	2	Rojo	Uno en cada lado Parte trasera	Una en cada lado de la línea central vertical para indicar el ancho total.	Ambas al mismo nivel tan alto como sea posible.	B, D, G, H
Reflector lateral intermedio - Reflex Reflector intermediate (Side)	2	Ámbar	Uno en cada lado	En o cerca del punto medio entre los reflectores delanteros y trasero 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)	2	Rojo	Uno en cada lado trasero	Tan atrás como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 60 pulgadas.	A, B, D, F, G,
Reflector lateral parte frontal -Reflex Reflector (Front Side) (Vea nota al calce #16)	2	Ámbar	Uno en cada lado delantero	Tan al frente como sea posible.	Entre 15 y 60 pulgadas.	A, B, C, D, F, G,
Luz de la tabilla - License Plate Lamp (Vea nota al calce #11)	1	Blanco	En la tabilla	Para iluminar la tabilla desde su parte superior o los lados.	No hay requisitos.	A, B, C, D, F, G,

Foco lateral marcador (delantero) -Side Marker Lamp (Front) (Ver nota al calce #16)	2	Ámbar	Uno en cada lado	Tan al frente como sea posible.	No menos de 15 pulgadas.	A, B, C, D, F,
Foco lateral marcador intermedio (Side marker lamp intermediate)	2	Ámbar	Uno en cada lado	En o cerca del punto medio entre los marcadores laterales y traseros, si es mayor de 30 pies de largo.	No menos de 15 pulgadas.	A, B, D, F, G,
Foco lateral marcador (trasero) -Side Marker Lamp (Rear) (vea notas al calce # 4 y 8)	2	Rojo	Uno en cada lado	Tan atrás como sea posible.	No menos de 15 pulgadas y en el posterior de un remolque, no más de 60.	A, B, D, F, G,
Luz direccional trasera - Turn signal (Rear) (vea notas al calce # 5 y 12)	2	Ámbar o Rojo	Parte trasera	Una luz en cada lado de la línea central vertical tan apartado como sea posible.	Ambas al mismo nivel entre 15 y 83 pulgadas.	A, B, C, D, E, F, G,
Luz de identificación (trasero) -Identification Lamp (Rear) (vea notas al calce # 3, 7 y 15)	3	Rojo	Parte trasera	Uno tan cerca como sea práctico a la línea central vertical. Uno a cada lado con una separación del centro no menor de 6 pulgadas ni mayor de 12.	Los tres al mismo nivel tan cerca al tope del vehículo como sea posible.	B, D, G,
Luces intermitentes de aviso de peligro vehicular - Vehicular Hazard Warning Flashing Lamps (Vea nota al calce #12)	2	Ámbar	Frente	Una en cada lado de la línea central vertical tan separado como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 83 pulgadas.	A, B, C,
	2	Ámbar o Rojo	Parte trasera	Una en cada lado de la línea central vertical tan separado como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 83 pulgadas	A, B, C, D, E, F, G,
Luz retroceso -Backup Lamp (Vea nota al calce #14)	1 o 2	Blanco	Parte trasera	Parte trasera	No hay requisitos.	A, B, C,
Faro o luz de estacionamiento -Parking Lamp	2	Ámbar o Blanco	Frente	Un faro en cada lado de la línea central vertical tan separado como sea posible.	Ambos al mismo nivel entre 15 y 72 pulgadas.	A

A - Ómnibus pequeños y camiones con ancho total menor de 80 pulgadas.
C - Camión remolcador.
E - Plataformas convertibles. (Converter dolly)
F - Semi-remolques pequeño y remolques completos menor de 80 pulgadas de ancho total.
H - Cargas proyectadas.

B - Ómnibus, camiones con 80 pulgadas o más de ancho total.
D - Semi-remolques grandes y remolques completos de 80 pulgadas o más de ancho total excepto plataformas convertibles.
G - Remolques ajustables.

Advertencia: Luces y reflectores pueden ser combinados según permitido en la sección 393.22 de este Reglamento o cualquier otro Reglamento del Gobierno Federal o del Gobierno de Puerto Rico que sea aplicable

Nota al calce 1

Las luces de identificación pueden ser instalados en la línea central vertical de la cabina cuando sea diferente a la línea central vertical del vehículo, excepto cuando la cabina no sea mayor de 42 pulgadas de ancho en la línea frontal superior, en cuyo caso una sola luz en el centro de la cabina será suficiente para cumplir con los requisitos de las luces de identificación. Ninguna parte de las luces de identificación o sus monturas pueden extenderse hacia debajo de la parte superior del parabrisas del vehículo.

Nota al calce 2

A menos que las luces direccionales en el frente sean de tal manera construidas (double faced) y localizadas para que sean visibles a un conductor que este rebasando, dos luces direccionales son requeridas en la parte posterior de un camión remolcador, una a cada lado y tan separadas como sea posible.

Nota al calce 3

Las luces de identificación no tienen que ser visibles o estar encendidos si son ocultados por un vehículo de la misma combinación.

Nota al calce 4

Cualquier semiremolque o remolque completo manufacturado en o después del 1 de marzo de 1979, será equipado con faros laterales marcadores en la parte trasera a una altura no menor de quince (15) pulgadas (381 mm) ni más de sesenta (60) pulgadas (1524mm) sobre la superficie de la carretera, medido desde el centro del faro en el vehículo descargado. Los faros marcadores laterales traseros deberán ser visibles en los espejos retrovisores cuando el remolque es conducido en línea recta.

Nota al calce 5

Para propósitos de este Reglamento, cada plataforma convertible deberá estar equipada con una luz de freno, una luz trasera, y dos reflectores en la parte trasera de cada lado cuando es únicamente remolcado por otro vehículo. Cada plataforma convertible deberá ser equipada con luces direccionales luces intermitentes de aviso de peligro en la parte trasera si la plataforma convertible oculta las luces direccionales de la parte trasera del vehículo remolcado cuando está siendo remolcado por otro vehículo y no es parte de un camión remolcador.

Nota al calce 6

Los remolques ajustables deberán tener dos reflectores uno en cada lado, localizado para indicar el ancho máximo del remolque.

Nota al calce 7

Los remolques ajustables (Pole trailers) pueden tener tres luces de identificación instaladas en la línea central vertical de la parte trasera de la cabina del camión

remolcador que arrastra al remolque ajustable, y que quede más alto que la carga que esta siendo transportada, en lugar de las tres luces de identificación instaladas en la parte trasera de la línea central vertical del remolque.

Nota al calce 8

Remolques ajustables deberán tener en la parte trasera que más carga soporta, (1) 2 luces de despejo delanteras, una en cada esquina del vehículo, ambas al mismo nivel y tan altas como sean posibles para indicar el ancho total del remolque ajustable; (2) 2 luces de despejo traseras, una en cada esquina del vehículo, ambas al mismo nivel y tan altas como sean posibles para indicar el ancho total del remolque ajustable; (3) Dos luces de marcado lateral, una a cada lado del vehículo, al mismo nivel que no será menor de quince pulgadas sobre la superficie de la carretera; (4) Dos reflectores traseros, uno a cada lado, ambos al mismo nivel, a no menos de quince pulgadas de la superficie de la carretera para indicar la parte más ancha del remolque ajustable; y (5) un reflector rojo a cada lado del final de la carga. Luces y reflectores pueden usarse en combinación según se indica en la sección 393.22.

Nota al calce 9

Cualquier vehículo de motor que transporte una carga la cual se extienda cuatro (4) pulgadas más allá del ancho del vehículo o se proyecte más allá de la parte trasera de tales vehículos, deberá estar equipado con los siguientes faros o luces, además de los otros faros y luces requeridas, con las cargas marcadas.

Cargas proyectadas que sobresalgan más de cuatro (4) pulgadas los lados de los vehículos de motor.

- (1) El borde delantero de la carga que sea proyectada en su extremidad trasera deberá ser marcado con un faro de color ámbar visible desde el frente y de ambos lados.
- (2) El borde trasero de la carga que se proyecta en su extremidad externa deberá ser marcado con un faro de color rojo que debe ser visible desde la parte trasera y de lado.

(3) Si cualquier porción de la carga que se proyecta, se extiende más allá del borde delantero y borde trasero, ésta deberá ser marcada con un faro de color ámbar visible desde el frente, ambos lados y parte trasera.

(4) Si la carga que se proyecta no mide más de tres (3) pies desde la parte delantera a la parte trasera, ésta deberá ser marcada con un faro de color ámbar, visible desde el frente, ambos lados y parte trasera, excepto que si la carga que se proyecta está localizada en o cerca de la parte trasera, ésta debe ser marcada con un faro de color rojo visible desde el frente, lado y parte trasera.

Nota al calce 10

Proyecciones que sobresalen de las partes traseras de los vehículos. Vehículos de motor que transporten cargas que se extiendan cuatro (4) pies más allá de la parte trasera del vehículo de motor o que tengan compuertas o plataformas que se extiendan sobre cuatro (4) pies más allá de la parte trasera del vehículo de motor o que tengan compuertas o plataformas que se extiendan sobre cuatro (4) pies más allá del cuerpo del vehículo deberán tener estas proyecciones marcadas como sigue:

(1) En cada lado de la carga proyectada un faro rojo, visible desde el lado, localizado para indicar el máximo de proyección sobresaliente.

(2) En la parte trasera de la carga proyectada, dos faros rojos, visibles desde la parte trasera, uno o cada lado y dos reflectores rojos visibles desde la parte trasera, uno a cada lado, localizado de tal manera que indiquen el ancho máximo.

Nota al calce 11

Para ser iluminado cuando los focos principales del camión remolcador son iluminados.

Nota al calce 12

Cada ómnibus, camión y camión remolcador, deberá ser equipado con un sistema de señales y, además, de indicar los virajes deberá tener un interruptor o sistema de interruptores que permitan que las dos luces direccionales

delanteras y las dos luces traseras enciendan intermitente y simultáneamente como una advertencia de peligro de tráfico vehicular según requerido por la Sección 392.22 (a). El sistema debe ser capaz de encenderse intermitente y simultáneamente con la ignición del vehículo en posición de encendido o apagado.

Nota al calce 13

Para funcionar al aplicar los frenos de servicio.

Nota al calce 14

Luces de retroceso se requiere que funcionen cuando un ómnibus, camión o camión remolcador está en retroceso.

Nota al calce 15

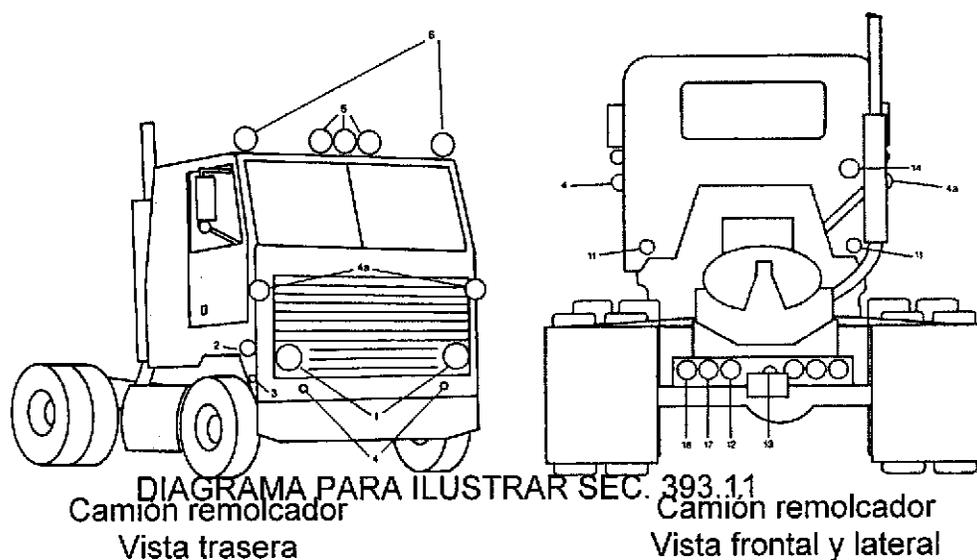
- (1) Para propósitos de la sección 393.11, el término "ancho total" se refiere a la dimensión de la parte mas ancha del vehículo no tomando en cuenta las luces direccionales, los retrovisores ni extensiones del guardalodos.
- (2) Las luces de despejo pueden ser instaladas en otro lugar que no sean la parte delantera o trasera si son necesarias para indicar el ancho total del vehículo o para evitar daños al vehículo durante su operación normal.
- (3) En un remolque las luces delanteras de despejo podrán ser instaladas a una altura que no sea la mayor, si el instalarlas en la parte mas alta conlleva a que las luces no reflejen el ancho total del remolque.
- (4) En un camión remolcador, las luces de despejo instaladas en la cabina pueden ser localizadas de manera tal que reflejen el ancho total de la cabina en vez del ancho del vehículo.
- (5) Cuando las luces de identificación traseras han sido instaladas en la parte mas alta del vehículo, a las luces de despejo traseras no se les requerirá estar localizadas tan cerca como les sea posible de la parte superior del vehículo.

Nota al calce 16

Un remolcador que deba cumplir con los requisitos de esta parte y su largo total es menor de 6 pies, incluyendo la aguja (lengüeta) no necesita estar equipada con luces delanteras laterales ni reflectores delanteros laterales.

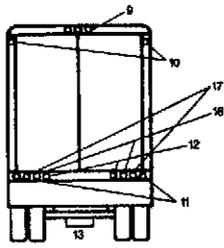
Nota al calce 17

Los remolques de botes que deban cumplir con los requisitos establecidos de esta parte y que su ancho total es de 80 pulgadas o mas no necesitan estar equipados con luces de despejo tanto delanteras y traseras si tienen una luz de despejo color ámbar en la parte delantera y una luz de despejo color roja en la parte trasera colocadas en o cerca del medio de cada lado para así indicar su ancho máximo.

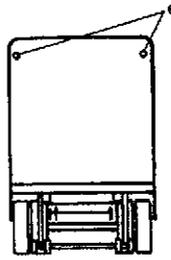


REMOLQUES GRANDES

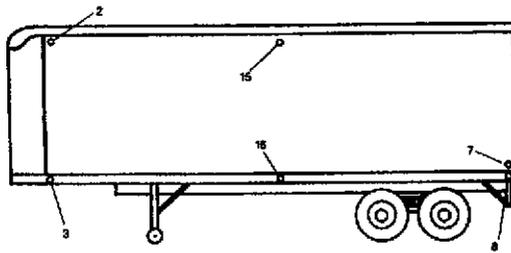
PARTE TRASERA



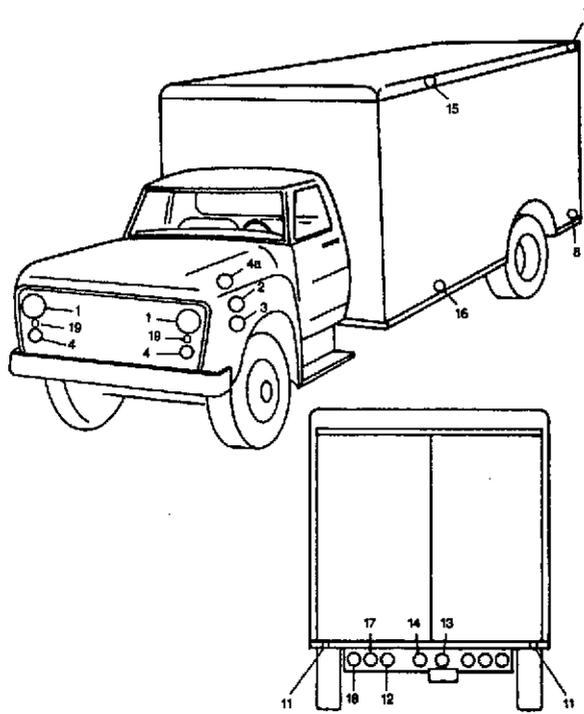
PARTE DELANTERA



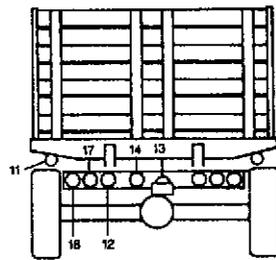
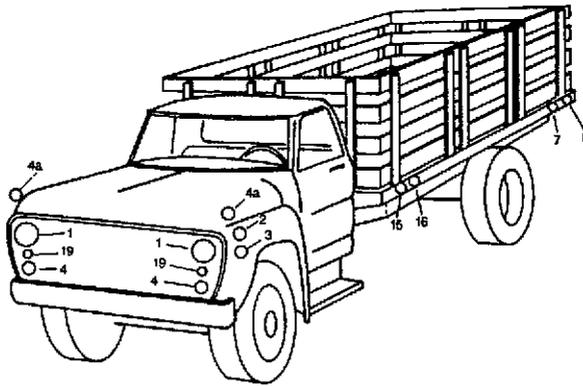
LADO



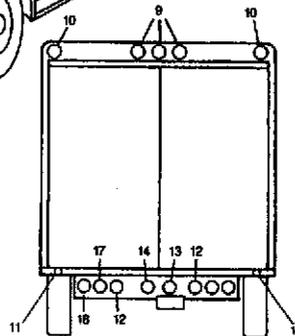
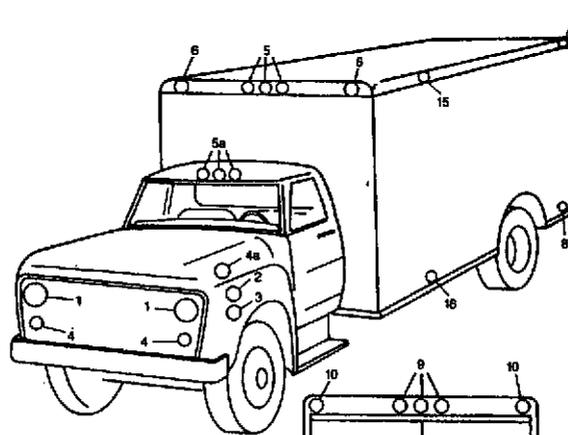
MENOS DE 80 PULGADAS



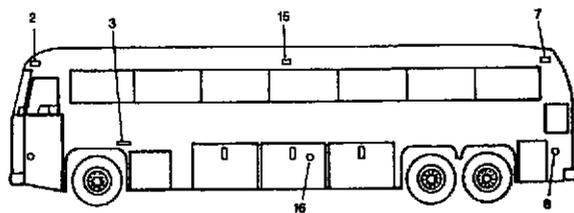
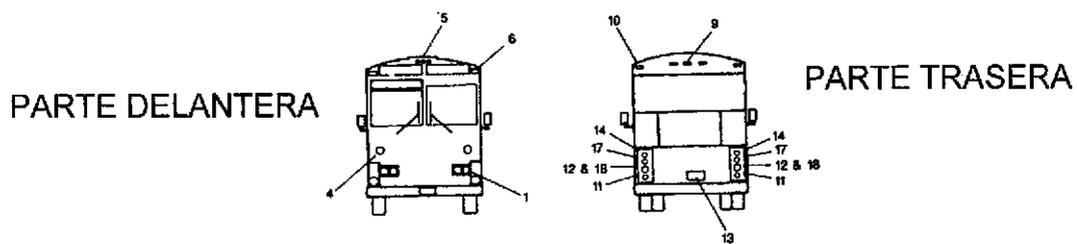
MENOS DE 80 PULGADAS



80 PULGADAS O MÁS

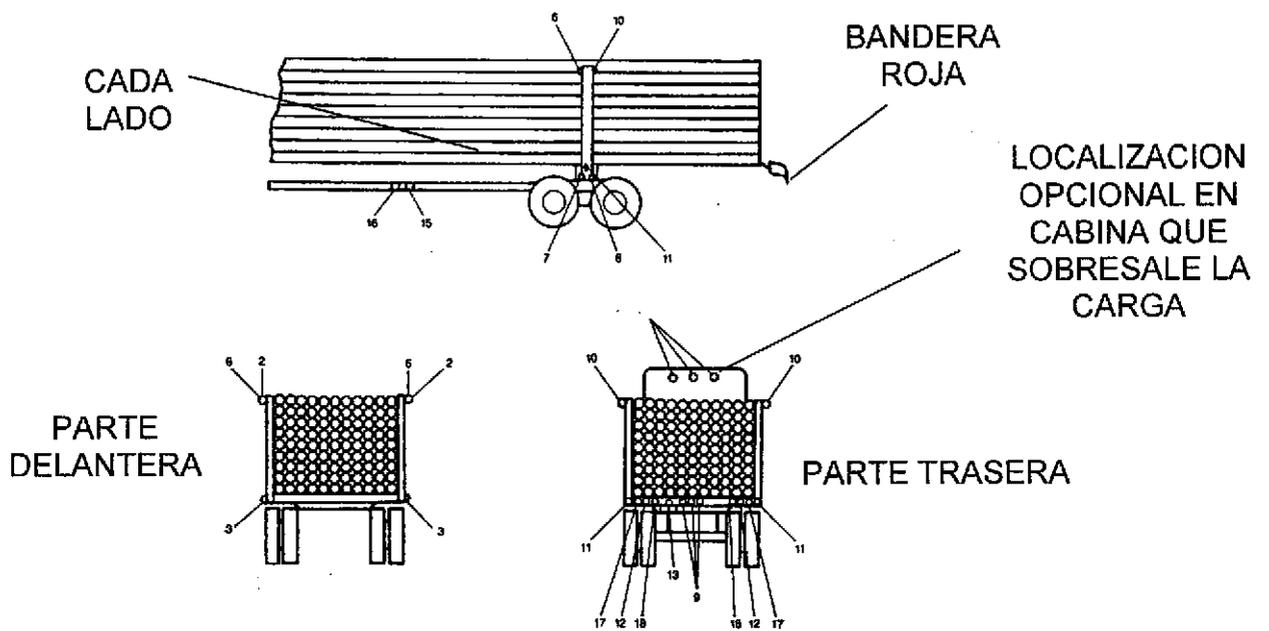


ÓMNIBUSES GRANDES

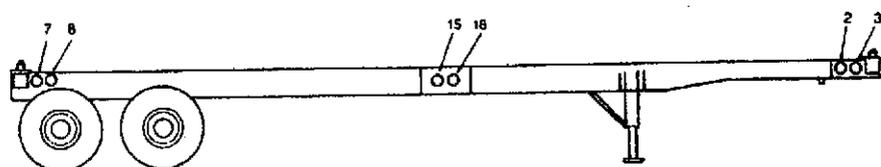


VISTA LATERAL

REMOLQUE AJUSTABLE

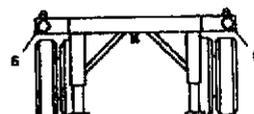
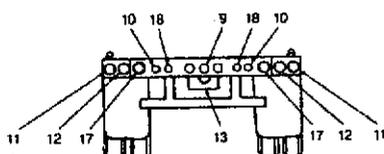


CHASIS PARA FURGON (CONTAINER CHASSIS)

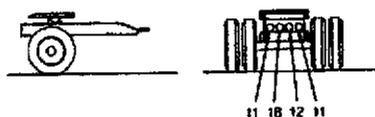


PARTE TRASERA

PARTE DELANTERA



PLATAFORMA CONVERTIBLE



Leyenda (utilizada en las ilustraciones)

1. Faros principales delanteros (2) blancos (4 opcional)
2. Faros laterales marcadores. Al frente (2) ámbar
3. Reflectores laterales. Al frente (2) ámbar
4. Luces direccionales. Al frente (2) ámbar
- 4^a. Luces direccionales. Al frente (2) ámbar (localización opcional)
5. Faros de identificación. Al frente (3) ámbar
- 5^a. Faros de identificación. Al frente (3) ámbar (localización opcional)
6. Faro de despejo. Al frente (2) ámbar
7. Faros laterales. Posterior (2) rojo
8. Reflectores laterales. Posterior (2) rojo
9. Faros de identificación. Posterior (3) rojo
10. Faros de despejo. Posterior (2) rojo
11. Reflectores. Posterior (2) rojo
12. Luces de freno. Posterior (2) rojo
13. Luz de tablilla. Posteriores (1) blanca

14. Luz de reversa. Posterior (1) blanca (localización opcional siempre que cumpla con los requisitos opcionales)
15. Faro lateral marcador intermedio. (2) ámbar (si el vehículo es de 30 pies o más de largo total)
16. Reflectores laterales intermedio. (2) ámbar (si el vehículo es de 30 pies o más de largo total)
17. Luces direccionales. Posterior (2) ámbar o rojas
18. Luces traseras. Posterior (2) roja
19. Luces de estacionamiento. Al frente (2) ámbar o blanco

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

- (a) Aplicabilidad. Todos los remolques y semiremolques fabricados antes del 1 de diciembre de 1993 que tienen un ancho de 2032 mm. (80 pulgadas) o más y un peso bruto del vehículo de 4,536 Kg. (10,001 libras) o más, excepto remolques que son fabricados exclusivamente para uso como oficina, para vivienda, como remolques ajustables (como definidos en la sección 390.5 de este Reglamento) y remolques transportados en operaciones de carga y/o remolque, deberán estar equipados con laminados retroreflectivos o una forma reflectores reflectivos que cumplan con las disposiciones de este Reglamento. Los acarreadores operando otros remolques, que no sean chasis de furgón (container chasis, como definido en la sección 393.5), deberán para el 1 de junio de 2001, completar con las disposiciones de esta sección.
- (b) Laminado retroreflectivo y reflectores reflectivos. Se les solicita a los acarreadores el reajustar sus remolques con un sistema conspicuo que cumpla con todos los requisitos aplicables a remolques fabricados en o después del 1 de diciembre de 1993, incluyendo el uso de laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos en un patrón rojo y blanco [véase Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 108 (49 CFR 571.108), S5.7, Conspicuity Systems]. Los acarreadores que no reajusten sus remolques para cumplir con las disposiciones de FMVSS No. 108, por ejemplo utilizando un patrón de color alterno, tienen que cumplir con las disposiciones de este inciso y con los incisos (c) o (d) de esta sección. El laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos en colores o combinaciones

de colores que no sean rojos y blancos pueden ser utilizados en los lados o área trasera baja del semiremolque o remolque hasta el 1 de junio del 2009. El color alternado o combinación de color debe de ser uniforme a través de los lados del área trasera baja del remolque. El laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos en el área trasera superior del remolque deberán ser blancos y conforme a los requerimientos de FMVSS No. 108 (S5.7). El laminado retroreflectivo o reflectores reflectivos rojo no deberán ser utilizados a través de los lados del remolque a menos que sea utilizado como parte de un patrón rojo y blanco. Laminado retroreflectivo deberá de tener un ancho de por lo menos 50 mm (2 pulgadas).

(c) Localizaciones para laminados retroreflectivos.

(1) Lados. El laminado retroreflectivo deberá ser aplicado a cada lado del remolque o semiremolque. Cada franja de laminado retroreflectivo deberá ser colocado lo más horizontalmente posible, comenzando y terminando lo más cerca posible de la parte delantera y la parte trasera. La franja no necesita ser continua pero la suma del largo de todos los segmentos de la franja debe de ser al menos la mitad del largo del remolque y los espacios entre los segmentos de las franjas deben de estar distribuidos lo más uniformemente posible. La línea del centro para cada franja de laminado retroreflectivo deberá estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área. Si es necesario para despejar los remaches (rivet heads) u otras obstrucciones similares, de laminado retroreflectivo de 50 mm (2 pulgadas) de ancho deberá ser separado en dos franjas anchas de 25 mm (1 pulgada) del mismo largo y color, separados por un espacio de no más de 25 mm (1 pulgada).

(2) Área baja trasera. La parte trasera de cada remolque o semiremolque deberá estar equipada con laminado retroreflectivo. Cada franja de laminado retroreflectivo deberá ser colocado lo más horizontalmente posible, extendiéndose a través de todo el ancho del remolque, terminando y comenzando lo más cerca posible de los bordes. La línea central para cada una de las franjas de laminado retroreflectivo deberá

estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área.

(3) Área trasera superior. Dos pares de franjas blancas de laminado retroreflectivo, cada par conteniendo franjas de 300 mm (12 pulgadas) de largo, deberán ser colocadas horizontal y verticalmente en las esquinas superiores de la izquierda y la derecha del cuerpo trasero de cada remolque o semiremolque, lo más cerca posible de la parte superior del remolque y lo más separadas posible. Si el perímetro del cuerpo, según visto de la parte trasera, no está en forma cuadrada o rectangular, las franjas deberán ser aplicadas a través del perímetro, lo más cerca posible de las partes de arriba y de afuera de la parte trasera del cuerpo en los lados izquierdo y derecho.

(d) Localizaciones de los reflectores reflectivos.

(1) Lados. Los reflectores reflectivos deberán ser colocados a cada lado de los remolques o semiremolques. Cada formación de reflectores reflectivos deberán ser colocados lo más horizontalmente posible, comenzando y terminando lo más cerca posible de la parte frontal y trasera. La formación no necesita ser continua pero la suma del largo de todos los segmentos de la formación deben estar al menos a la mitad del largo del remolque y los espacios entre los segmentos de las franjas deberán estar distribuidas lo más uniformemente posible. La línea del centro para cada formación de reflectores reflectivos deberá estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera, cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área. El centro de cada reflector no será de más de 100 mm (4 pulgadas) del centro de cada reflector contiguo en el segmento de la formación. Si los reflectores reflectivos están colocados en un patrón de color alternado, el largo de los reflectores del primer color debe de estar lo más cerca posible a lo largo de los reflectores del segundo color.

(2) Parte trasera baja. La parte trasera de cada remolque y semiremolque deberá estar equipada con reflectores reflectivos. Cada formación de reflectores reflectivos deberá estar colocado lo más horizontalmente posible, extendiéndose a través de todo del ancho del remolque, comenzando y terminando lo más cerca posible de los bordes de los extremos. La línea del centro para cada formación de reflectores reflectivos deberá estar entre 375 mm (15 pulgadas) y 1,525 mm (60 pulgadas) sobre la superficie de la carretera, cuando es medido con el remolque vacío o descargado o lo más cerca posible de esta área. El centro de cada reflector no será más de 100 mm (4 pulgadas) del centro de cada reflector contiguo en el segmento de la formación.

(3) Área trasera superior. Dos pares de formación de reflectores reflectivos blancos, cada par al menos a 300 mm (12 pulgadas) de largo, deberá ser colocada horizontal y verticalmente en las esquinas superiores de la izquierda y la derecha de la parte trasera de cada remolque o semiremolque, lo más cerca posible de la parte superior del remolque y lo más separado posible una de la otra. Si el perímetro del cuerpo del remolque o semiremolque, visto desde la parte de atrás, no está en forma cuadrada o rectangular, la formación debe de ser colocada a través del perímetro, lo más cerca posible a las áreas superiores y hacia afuera de la parte trasera del cuerpo del remolque o semiremolque en los lados izquierdo y derecho. El centro de cada reflector no será más de 100 mm (4 pulgadas) del centro de cada reflector adyacente en el segmento de la formación.

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

Una combinación de vehículos de motor que realice operaciones de carga y/o remolque, deberá estar equipado con luces y reflectores funcionales en conformidad con lo dispuesto a continuación:

(a) El vehículo remolcador deberá estar equipado como sigue:

- (1) En la parte delantera, debe tener por lo menos dos luces principales delanteros en igual número en ambos lados; dos luces direccionales, una a cada lado; dos luces de espejo uno a cada lado.
 - (2) En cada lado del vehículo debe tener por lo menos una luz marcadora lateral localizada cerca de la parte delantera.
 - (3) En la parte trasera, debe tener por lo menos dos luces traseras, uno a cada lado y dos luces de freno, una a cada lado.
- (b) Excepto según provisto en el párrafo (c) de esta sección, la parte trasera del vehículo remolcado en combinación (incluyendo el vehículo remolcado o una combinación de remolque con barra, el vehículo remolcado en una combinación silla de montar, y el último vehículo remolcado de una combinación doble o triple) o, en el caso de un vehículo completamente montado o la parte trasera del vehículo remolcado deberán estar equipados como sigue:
- (1) En cada lado del vehículo, deberá tener por lo menos una luz marcadora lateral, localizada cerca de la parte trasera del vehículo.
 - (2) En la parte trasera, deberá tener por lo menos dos luces traseras, dos luces de freno, dos luces direccionales, dos luces de espejo y dos reflectores, uno de cada tipo a cada lado. Además si cualquier vehículo en la combinación tiene ochenta (80) pulgadas o más del ancho total, deberá tener tres (3) luces de identificación en la parte trasera.
- (c) Si el vehículo remolcado en una combinación es un remolque con estructura móvil, tiene que ser equipado de conformidad con los siguientes dispositivos de iluminación. Para propósito de este reglamento, "remolque con estructura móvil" significa un remolque que tiene techo y paredes de por lo menos diez (10) pies de ancho, que puede ser usado fuera de la carretera para propósitos residenciales o comerciales.

(1) Cuando el vehículo está siendo operado de conformidad con los términos de un permiso especial que prohíba su operación durante el tiempo en que las luces deben estar encendidas, según la Sección 392.30, deberán tener en la parte trasera:

(i) Dos luces de freno, uno a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y tan separadas como sea posible;

(ii) Dos luces traseras, uno a cada lado de la línea central vertical, a la misma altura y tan separados como sea posible;

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

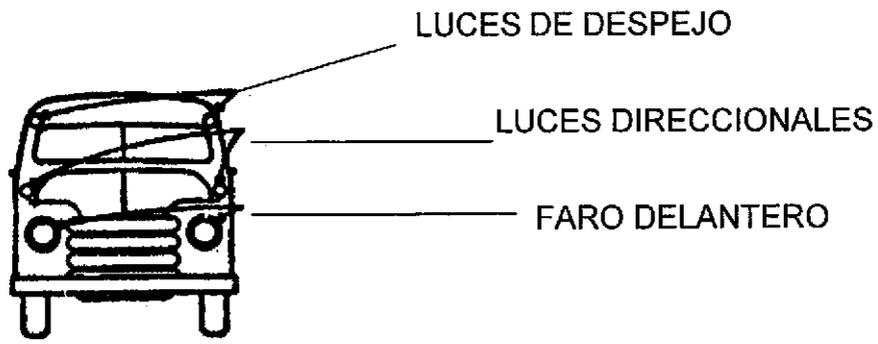
(iv) Dos luces direccionales, una a cada lado, en la línea central vertical, a la misma altura y tan separadas como sea posible.

(2) En cualquier otro momento, el vehículo tiene que estar equipado según se especifica en el párrafo (b) de esta Sección.

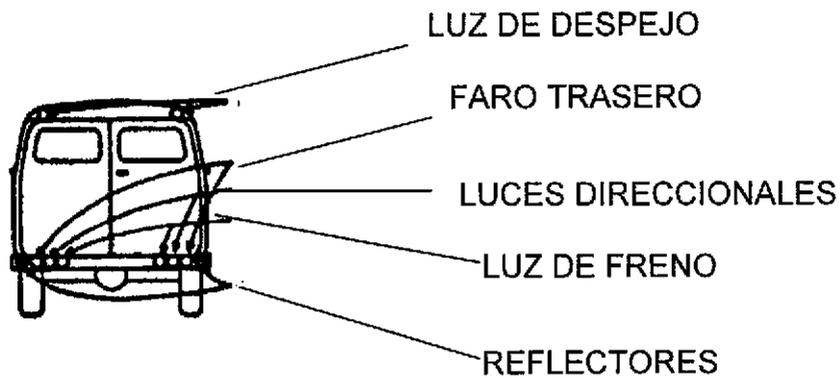
(d) Un vehículo intermedio remolcado en una combinación consistente de más de dos (2) vehículos (incluyendo el primer vehículo montado en una silla de montar de una combinación de silla de montar doble y el primer y segundo vehículo montados en una silla de montar de una combinación de silla de montar triple) deberá tener una luz marcadora lateral en cada lado localizado cerca de la parte trasera del vehículo.

Diagrama de barra de remolque para ilustrar la sección 393.17

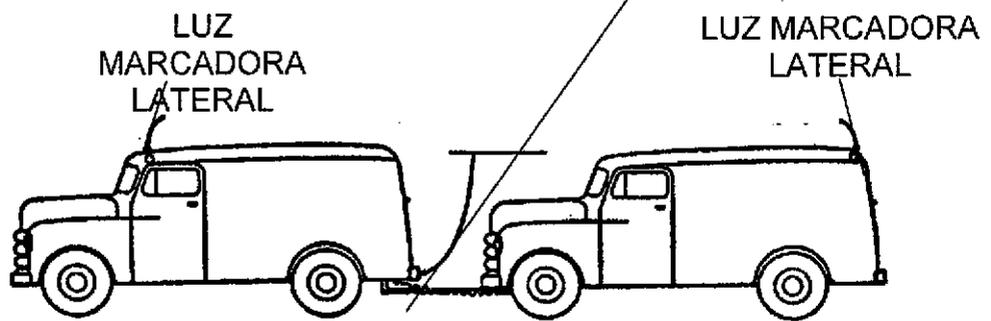
PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA



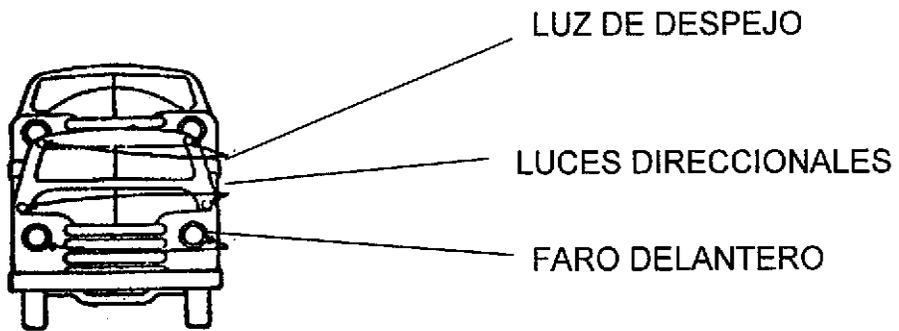
LUCES DE FRENO Y FARO TRASERO REQUERIDO EN LA PARTE TRASERA DEL VEHICULO REMOLCADO



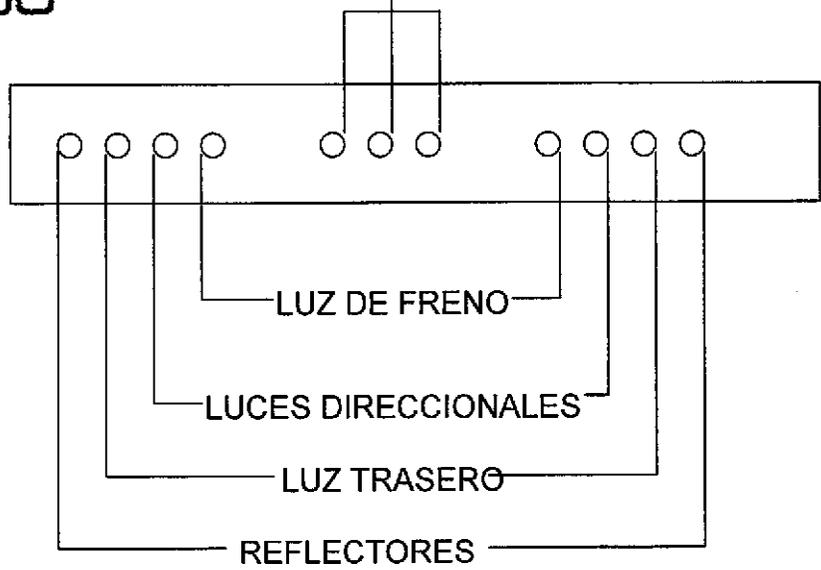
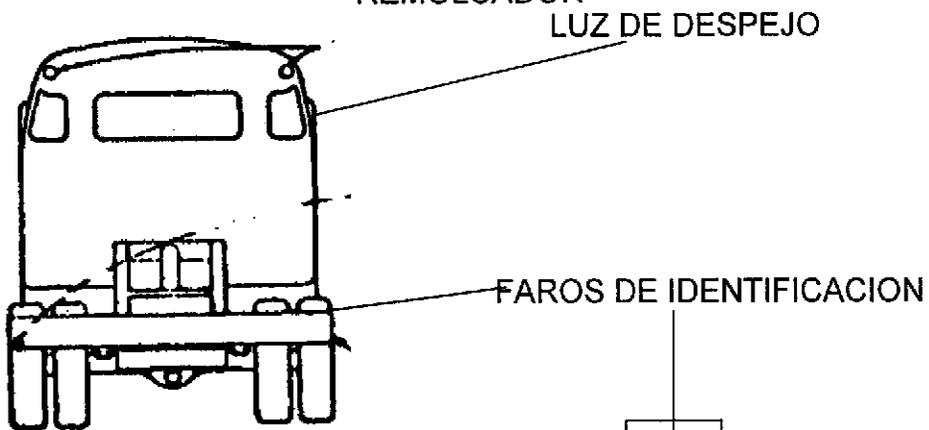
Los luces se pueden combinar como señala en la sección 393.22 (e). El color de los dispositivos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.25 (e). El color de los reflectores debe ser conforme a los requisitos de la sección 393.26 (d).

Diagrama de silla de montar doble para ilustrar sección 393.17

PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA O
ÚLTIMO VEHICULO
REMOLCADOR



FARO MARCADOR
LATERAL



FARO MARCADOR
LATERAL



FARO MARCADOR
LATERAL



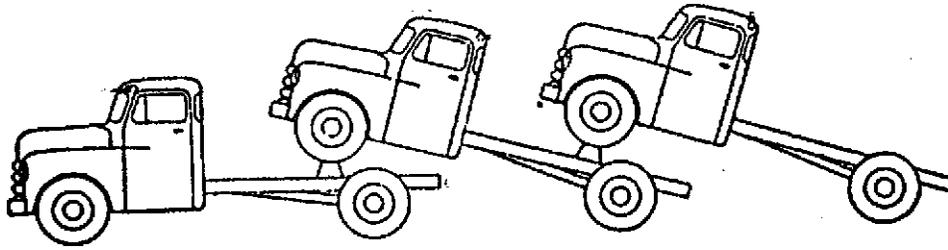
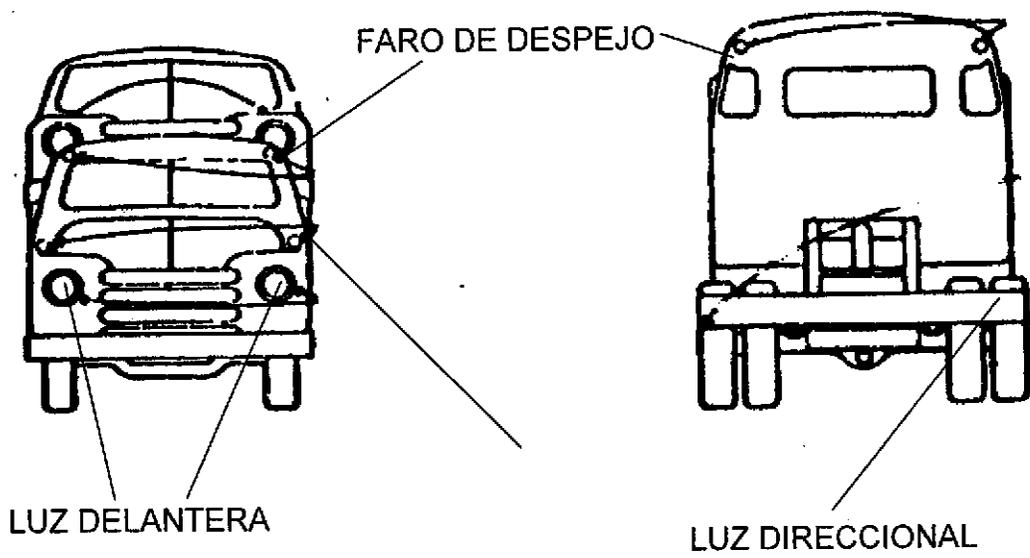
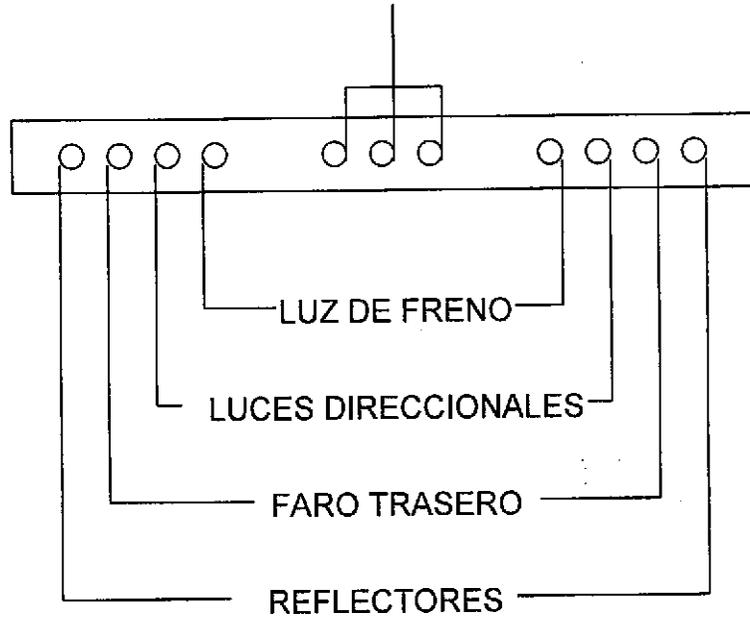


Diagrama de silla de montar sencilla para ilustrar la sección 393.17

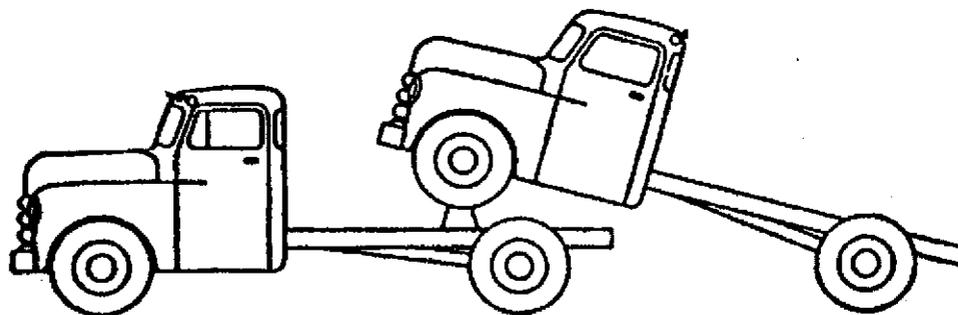
PARTE DELANTERA



FAROS DE IDENTIFICACION



FARO MARCADOR
LATERAL



Luces de freno y luces traseras requerido en la parte trasera del vehículo remolcador. Los faros o luces se pueden combinar como señala en la sección 393.22. El color de los dispositivos de iluminación exteriores deben ser conforme a los requisitos de la sección 393.25 (e). El color de los reflectores debe ser conforme a los requisitos de la sección 393.26 (d).

Sección 393.19 – Señales de Aviso de Emergencia.

La unidad de señales de aviso de emergencia en cada vehículo de motor comercial operarán independientemente de la ignición y al ser activado ocasionará que todas las luces direccionales según requeridas en la sección 393.11, se activen de manera intermitente.

Sección 393.20 – Reservado.

Sección 393.22 - Combinación de dispositivos de iluminación y reflectores.

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

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

(2) Ni la montura, ni el uso de dispositivos de iluminación no requeridos o reflectores que pueden perjudicar la efectividad del dispositivo de iluminación o reflectores requeridos que sean inconsistentes con las reglas en esta parte.

(b) Combinaciones prohibidas.

(1) Una luz direccional no puede ser combinada visualmente con un faro principal delantero u otro dispositivo de iluminación, o combinación de dispositivos de iluminación que produzcan una mayor intensidad de luz que la luz direccional;

(2) La luz direccional no debe ser combinada visualmente con una luz de freno a menos que la función de la luz de freno sea siempre desactivada cuando la función de la luz direccional sea activada;

(3) Un faro de despejo no puede ser combinado visualmente con un faro trasero o faro de identificación.

Sección 393.23 - Los dispositivos de iluminación deben ser eléctricos.

Todas las luces y los focos requeridos deberán ser iluminados por el sistema eléctrico del vehículo de motor con la excepción de las luces iluminadas por baterías utilizadas para iluminar las cargas proyectadas.

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

(a) **Montaje.** Los focos delanteros principales deberán ser instalados de tal manera que cumpla con lo dispuesto en el FMVSS No. 108. Los focos auxiliares y los focos delanteros antiniebla deberán estar instalados de modo tal que tanto por el lugar que ha sido instalado y hacia donde la luz apunta no sea interrumpida mientras el vehículo está operando en la vía pública.

(b) **Faros delanteros requeridos.** Todo ómnibus, camión o camión tractor o remolcador debe estar equipado con un sistema de faros principales delanteros compuestos de por lo menos dos faros sin incluir otras luces o faros auxiliares con igual número a cada lado del vehículo. El sistema de focos delanteros deberá proporcionar una distribución de luces altas y bajas intensidades seleccionadas a voluntad del conductor. Los focos deberán ser marcados conforme se dispone en el FMVSS No. 108. Los focos auxiliares y/o focos delanteros antiniebla no podrán ser utilizadas para cumplir con los requisitos de este párrafo.

(c) **Focos Auxiliares y Focos delanteros antiniebla.** Los vehículos de motor comercial deberán ser equipados con focos auxiliares y/o focos delanteros antiniebla para uso con pero no en lugar de los focos delanteros principales. Los focos auxiliares deberán cumplir con los estándares encontrados en el SAE Standard J581 "Auxiliary Upper Beam Lamps", July 2004, y los focos delanteros antiniebla deberán cumplir con los estándares de la SAE Standard J583 "Front Fog Lamp", August 2004. (Refiérase a la sección 393.7 para obtener información sobre los documentos que fueron incorporados por referencia y la disponibilidad de estos documentos.)

(d) **Dirección e intensidad.** Los faros principales delanteros deberán ser contruidos e instalados de tal forma que provean iluminación adecuada y segura y deberán cumplir con las especificaciones de FMVSS No. 108. (49 CFR §571.108), SAE J581, y el SAE J583 respectivamente.

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

(a) **Montaje.** Todos los faros o luces deberán fijarse firme y permanentemente, y montados en un lugar determinado del vehículo de motor, excepto que los faros temporeros en vehículos de motor que sean transportados en operaciones de carga y/o remolque y los faros eléctricos temporeros en cargas proyectadas no necesitan estar permanentemente montados, ni montados en una parte del vehículo de motor.

(b) **Visibilidad.** Todos los faros o luces exteriores requeridos deberán estar montados de tal manera que cumplan con los estándares de visibilidad especificados en el FMVSS No. 108 vigente al momento de la fabricación del vehículo. Vehículos que no hayan estado sujetos al FMVSS No. 108 al momento de su fabricación, deberán colocar las luces/ focos para que cumplan con los requisitos del SAE enumerados en el párrafo (c) de esta sección. Si el equipo del vehículo de motor (ej. espejos, aditamento de enganche, excavadoras y tornos) evitan el cumplimiento con este párrafo referente a un foco requerido, se proveerá un foco auxiliar o dispositivo que cumpla con los requisitos de este párrafo. Esto no aplica a los focos obstruidos por otra unidad o combinación de vehículos.

(c) **Especificaciones.** Todas las luces requeridas (salvo los focos marcadores en cargas proyectadas, luces instaladas de forma temporera a vehículos utilizados en operaciones de carga y remolque, y lámparas en plataformas convertibles y remolques ajustables) en vehículos fabricados en o después del 25 de diciembre de 1968 deberá como mínimo cumplir con los requisitos del FMVSS No. 108 en vigor en el momento de fabricación del vehículo. Los focos marcadores utilizados para cargas proyectadas, todas las luces o focos instalados de forma temporera a vehículos utilizados en operaciones de carga y / o remolque y todos los focos y luces utilizados en las plataformas convertibles y los remolques ajustables deberán cumplir con los estándares de los documentos aplicables del SAE, mencionados a continuación: K586 "Stop Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", March 2000; J2261 "Stop Lamps and Front- and Rear- Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles 2032 or More in Overall Width", January 2002; J585 "Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", March 2000; J588 "Turn Signal Lamps for Use on Motor Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", March 2000; J2040 "Tail Lamps (Rear Position Lamps) for Use on Vehicles 2032 mm or More in Overall Width", March 2002, J592 "Sidemarker Lamps for Use on Road Vehicles Less Than 2032 mm in Overall Width", August 2000. (Refiérase a la sección 393.7 para información sobre la incorporación por referencia y disponibilidad de estos documentos.)

(d) **Dispositivos de iluminación que deben estar constantemente encendidos.** Todos los dispositivos de iluminación del exterior deberán ser de iluminación fija, (tanto las luces requeridas como cualquiera adicionales) excepto las luces direccionales en cualquier vehículo, las luces de advertencia en ómnibuses escolares cuando sean operadas como tales y las luces de advertencia de vehículos de emergencia y vehículos de servicio autorizados estatales y municipales. Luces en combinación dentro de la misma cubierta con cualquier luz direccional no se les requiere tener iluminación fija mientras la luz direccional esté en uso. Luces de advertencia color ámbar deberán cumplir con los requisitos del "SAE J845 – Optical Warning Devices for Authorizaed Emergency, Maintenance and Service Vehicles, May 1997". Luces de advertencia intermitente color ámbar tienen que cumplir con los requisitos dispuestos en el "SAE J595- Directional Flashing Optical Warning Devices for Authorized Emergency, Maintenance and Service Vehicles, January 2005 ". Luces de advertencia color ámbar que operan mediante descarga de gas deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el "SAE J1318 Gaseous Discharge Warning Lamp for Authorized Emergency, Maintenance, and Service Vehicles, May 1998, (Refiérase a la sección 393.7 (b) para información sobre incorporación por referencia y la disponibilidad de estos documentos.)

(e) **Operación de luces de freno.** Toda luz de freno en cada vehículo de motor o combinación de vehículo de motor deberá ser activada con la aplicación de cualquiera de los frenos de servicio. Las luces de freno no se les requerirá estar activadas cuando el dispositivo de emergencia de los frenos del remolque esté activado, o cuando la luz de freno está combinada de forma visual con la luz direccional y esta última está en uso.

Sección 393.26 - Requisitos para los reflectores.

(a) **Montaje.** Todos los reflectores requeridos deben estar montados en los lugares especificados en la sección 393.11. En el caso de que el vehículo de motor esté construido de manera tal que la instalación a un mínimo de quince (15) pulgadas sobre la superficie de la carretera no sea práctica, los reflectores deberán ser instalados lo mas cerca posible a dicha altura. Todos los reflectores permanentes deberán ser instalados y asegurados en la parte

rígida del vehículo. Los reflectores temporeros, utilizados en las cargas proyectadas deberán ser asegurados a la carga, a estos no se les requiere ser instalados de manera permanente al vehículo. Los reflectores temporeros utilizados en operaciones de carga y remolque deberán ser firmemente asegurados.

(b) **Especificaciones.** Todos los reflectores requeridos, (excepto aquellos instalados en vehículos para el transporte en operaciones de carga y/o remolque) en vehículos construidos en o luego del 25 de diciembre de 1968, deberán cumplir con los requisitos del FMVSS No. 108 vigentes en el día de la fabricación del vehículo. Los reflectores utilizados en cargas proyectadas, o en operaciones de carga y remolque, y todos los reflectores en las plataformas convertibles y remolques ajustables deberán cumplir con lo establecido en el "SAE J594- Reflex Reflectors, December 2003".

(c) **Material sustituto para reflectores laterales.** Se podrá utilizar el material reflectivo que cumple con lo dispuesto en el ASTM D 4956-04, "Standard Specification for Retroreflective Sheeting for Traffic Control" en lugar de reflectores si el material utilizado en el vehículo cumple con los estándares de rendimiento de la Tabla I de la SAE J594 ó la Tabla IA del SAE J594 "Reflex Reflectors", December 2003. (Refiérase a la sección 393.7 (b) de este Reglamento si desea información sobre la incorporación por referencia o disponibilidad de estos documentos.)

(d) **Uso de superficies retroreflectiva adicionales.** Superficies retroreflectivas adicionales podrán ser utilizadas en conjunto con pero no en sustitución de reflectores requeridos en la subparte B de la Parte 393, y el material utilizado para los reflectores laterales esté permitido por el párrafo (c) de esta sección, disponiéndose que:

(1) Los diseños que no sean semejantes a las señales de control de tráfico, luces o dispositivos, excepto, que franjas en el borde con un patrón diseño semejante a barreras podrán ser usadas.

(2) Diseños que no tiendan a distorsionar la longitud y/o el ancho del vehículo de motor.

- (3) Tales superficies deberán estar colocadas por lo menos a tres (3) pulgadas de cualquier faro, luz o reflector requerido, a menos que el faro, luz o reflector sean de igual color.
- (4) Ningún color rojo podrá ser usado al frente del vehículo de motor, excepto para desplegar marcado o rotulado requerido por el Reglamento de Materiales Peligrosos adoptado por la Comisión de Servicio Público.
- (5) Tablillas retroreflectivas requeridas por legislación o reglamentación aplicable.

Sección 393.27 - Reservado.

Sección 393.28 - Sistemas de instalación eléctrica.

- (a) La instalación eléctrica deberá ser instalada y se le debe dar mantenimiento conforme lo establecido en el SAE J1292 "Automobile, Truck, Truck-Tractor, Trailer, and Motor Coach Wiring", October 1981, excepto que el cable de empalme y el receptáculo no deben cumplir lo establecido en el SAE J560. La referencia al SAE J1292 no deberá interpretarse como que se le requerirán que los conductos estén protegidos en los remolques. (Refiérase a la sección 393.7 (b) para información sobre la incorporación por referencia y la disponibilidad de este documento.)

Sección 393.29 - Reservada.

Sección 393.30 - Instalación de la batería.

Cada compartimiento de la batería en cada vehículo, a menos que esté localizado en el compartimiento de motor, deberán estar cubierto por una parte fija del vehículo de motor o protegida por una cubierta o caja removible. Las cubiertas o cajas removibles, deberán estar aseguradas y ajustadas. El lugar y compartimiento de la batería y partes de metales adyacentes, las cuales pueden

ser corroídas por razón de filtración de la batería, deberán ser pintados con una capa de pintura resistente al ácido y deberán tener aberturas para proveer amplia ventilación a la batería y al drenaje. Siempre que el cable de encendido del motor pase a través de un compartimiento de metal, deberá estar protegido por un casquillo aislador a prueba de ácido y agua para evitar que haga tierra. Siempre que la batería y el tanque de combustible estén ambos colocados debajo del asiento del conductor, deberá estar separado uno del otro, y cada compartimiento debe estar provisto con una cubierta independiente, ventilación y drenaje.

Sección 393.31 - Reservada.

Sección 393.32 Reservada.

Sección 393.33 - Reservada.

SUBPARTE C - FRENOS

Sección 393.40 - Sistemas de frenos requeridos.

(a) Todo vehículo de motor comercial deberá tener frenos adecuados para detenerse y aguantar el vehículo o combinación de vehículos de motor. Cada vehículo de motor comercial deberá cumplir con los requisitos de servicio, estacionamiento y sistema de frenos de emergencia provistos en esta sección.

(b) Frenos:

(1) **Sistema de frenos hidráulicos.** Vehículos de motor equipados con sistema de frenos hidráulicos y fabricados en o luego del 2 de septiembre de 1983, deberá como mínimo tener un sistema de frenos de servicio que

cumpla con los estándares delineados en el FMVSS No. 105 en vigor al momento de haber sido fabricado. Si en el momento que el vehículo de motor fue fabricado no había en vigor ninguna versión del FMVSS No. 105, entonces el sistema de frenos de servicio de este vehículo de motor deberá cumplir los requisitos descritos en las secciones 393.42, 393.48, 393.49, 393.51 y 393.52 de esta subparte.

(2) **Sistema de frenos de aire.** Ómnibuses, camiones y camiones remolque equipados con sistema de frenos de aire y que hayan sido fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, y remolques fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975, deberán contar con por lo menos un sistema de frenos de servicio que cumpla con los requisitos delineados en el FMVSS No. 121 en vigor al momento de la fabricación del vehículo. Vehículos de motor que no hayan estado sujetos a ningún FMVSS No. 121 en el momento de su fabricación, deberán tener un sistema de frenos de servicio que cumpla con los requisitos delineados en las secciones 393.42, 393.48, 393.49, 393.51 y 393.52 de esta subparte.

(c) **Frenos de Estacionamiento.** Cada vehículo de motor comercial deberá estar equipado con un sistema de frenado que cumple con los requisitos aplicables de las secciones 393.42, 393.48, 393.49, 393.51 y 393.52 de esta subparte.

(d) **Frenos de Emergencia – falla parcial de frenos de servicio.**

(1) **Sistema de Frenos hidráulicos.** Vehículos de motor fabricados en o luego del 2 de septiembre de 1983 y que están equipados con un sistema de freno de servicio dual, deberán como mínimo, cumplir con los requisitos de falla parcial encontrados en el del FMVSS No. 105, en vigor al momento de la fabricación del vehículo.

(2) **Sistemas de Frenos de Aire.** Ómnibuses, camiones y camiones remolque fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, y remolques fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975 deberán estar equipados con un sistema de frenos de emergencia que

como mínimo cumpla con los estándares aprobados por el FMVSS No. 121 en vigor al momento de su fabricación.

(3) Vehículos que no están sujetos al los FMVSS No.105 ni al FMVSS No. 121 al momento de su fabricación. Ómibuses, camiones y camiones remolque que no tenían FMVSS No. 105 ni 121 en vigor al momento de su fabricación deberán cumplir con los requisitos de la sección 393.40 (e). Los remolques que no estuvieron sujetos al FMVSS No. 121 en el momento de haber sido fabricados deberán cumplir con los requisitos de la sección 393.43.

(e) Frenos de Emergencia, fabricados en o después del 1ro de julio de 1973.

(1) Los autobuses, camiones, camiones remolques o combinación de vehículos fabricados en o luego del 1ro de julio de 1973 y no cubiertos en los subincisos (d)(1) y (d)(2) de esta sección, deberán tener un sistema de frenos de emergencia que contenga aditamentos de seguridad en el sistema de freno de servicio o un sistema de emergencia independiente del freno de servicio. El freno de emergencia deberán cumplir con los requisitos de las secciones 393.43 y 393.52.

(2) El control utilizado por el conductor para activar el sistema de freno de emergencia deberá ser colocado de manera tal que el conductor pueda activarlo mientras se encuentra sentado y asegurado por cualquier cinturón de seguridad instalado en el vehículo. El freno de emergencia puede ser una combinación del control de freno de servicio o el control de freno de estacionamiento.

(f) Sistemas interconectados.

(1) Si los sistemas de frenos requeridos por la sección 393.40 (a) están interconectados en cualquier forma, deberán ser diseñados, construidos y mantenidos de tal manera que, si fallare cualquier parte del mecanismo de operación de uno o más de los sistemas (excepto el pedal o válvula de

activación del freno de servicio), el vehículo tenga frenos funcionales y para vehículos fabricados en o luego del 1ro de julio de 1973, sea capaz de cumplir con los requisitos establecidos en la sección 393.52 (b).

(2) Un vehículo de motor, sujeto a los requisitos del FMVSS No. 105 (S5.1.1) en vigor al momento de su fabricación, y que esté sufriendo de una falla del freno de servicio, cumple con los requisitos de la sección 393.40 (f) si al vehículo se le proporciona un mantenimiento según lo establecido en el FMVSS No. 105 y es capaz de cumplir con los requisitos de la sección 393.52 (b), salvo en el caso de una falla estructural del cilindro del freno principal.

(3) Un autobús cumple con los requisitos de la sección 393.40 (f) (1) si cumple con los requisitos de las secciones 393.44 y la 393.52 (b).

Sección 393.41 - Sistema de freno (estacionamiento).

(a) **Vehículos fabricados en o luego del 2 de septiembre de 1983 y que posean frenos hidráulicos.** Cada camión y autobús (que no sean ómnibuses escolares) con un GVWR de 10,000 lbs. o menor que está sujeto a esta parte y ómnibuses escolares con un GVWR mayor de 10,000 lbs. deberán estar equipados con un sistema de freno de estacionamiento según requerido por el FMVSS No. 571.105 (S5.2) en vigor al momento de su fabricación. El freno de estacionamiento deberá ser capaz de aguantar el vehículo o combinación de vehículos en forma estacionaria bajo cualquier condición en que se encuentre en la vía pública independientemente si el vehículo está o no cargado. Los vehículos que posean frenos hidráulicos y que no se les haya requerido cumplir con los requisitos del FMVSS No. 571.105 (S5.2) o que no hubiese estado una en vigor, deberán poseer un sistema de freno de estacionamiento que cumpla con los requisitos del párrafo (c) de esta sección.

(b) **Unidades que operan con frenos de aire fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975 y remolques que operan con frenos de aire,**

fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975. Cada ómnibus, camión, camión remolcador que opera con frenos de aire y que haya sido fabricado en o luego del 1ro de marzo de 1975 y cada arrastre salvo remolques de cargas agrícolas, plataformas convertibles, remolque pesado o remolque de pulpa, deberá estar equipado con un sistema de freno de estacionamiento según requerido por el FMVSS No. 121 (S5.6) en vigor al momento de haber sido fabricado. El freno de estacionamiento deberá ser capaz de sujetar el vehículo o combinación de vehículos estacionarios en cualquier condición en que se encuentre la vía pública independientemente si el vehículo se encuentra o no cargado. El remolque de carga agrícola, remolque pesado o remolque de pulpa deberán llevar consigo suficientes calzos para prevenir movimiento mientras se encuentran estacionados.

(c) Vehículos que no fueron sujetos al FMVSS Nos. 105 y 121 en la fecha de su fabricación.

(1) Cada vehículo de motor conducido de manera individual o combinación de vehículos, que no se les aplicó los requisitos de freno de estacionamiento de los FMVSS Nos. 105 y 121 en vigor al momento de su fabricación, deberán estar equipados con un sistema de freno de estacionamiento adecuado para detener el vehículo o combinación de vehículos de cualquier manera que sea operado, no importa si lleva o no carga que se encuentre transitando por una vía pública.

(2) El sistema de freno de estacionamiento deberá en todo momento ser capaz de ser activado por el esfuerzo muscular del conductor o por medio de activación de un resorte. Si cualquier otro tipo de energía es utilizada para activar el freno de estacionamiento, deberá de haber una acumulación de esta energía aislada de cualquier otro origen ordinario y utilizado exclusivamente para la operación del freno de estacionamiento.

Excepción: Este párrafo no aplicará a sistemas de frenos de estacionamiento aguantados mecánicamente aplicados por aire que cumpla con los requisitos de freno de estacionamiento del FMVSS No. 121 (S5.6).

- (3) El sistema de freno de estacionamiento deberá ser activado por otra energía que no sea presión ejercida por un líquido, aire o energía eléctrica. El sistema de freno de estacionamiento no deberá soltarse a menos que esté disponible la energía adecuada para inmediatamente volver a activar el freno de estacionamiento efectivamente.

Sección 393.42 - Frenos requeridos en todas las ruedas.

- (a) Todo vehículo de motor comercial deberá estar equipado con frenos de servicio en todas las ruedas.

- (b) Excepciones.

- (1) Camiones o camiones remolcadores que tengan tres (3) o más ejes, ~~(#)~~ No necesitan tener frenos en las ruedas delanteras si el vehículo fue manufacturado antes del 25 de julio de 1980; sin embargo, estos vehículos deberán cumplir con los requisitos dispuestos en la sección 393.52.
- (2) Cualquier vehículo de motor que sea remolcado en una operación de carga y/o remolque no se les requiere tener frenos funcionales si la combinación de los vehículos cumple con los requisitos dispuestos en la sección 393.52. Esta excepción no aplica a:
- (i) Cualquier vehículo de motor remolcado por medio de una barra de remolque mientras otro vehículo esté totalmente montado en dicho vehículo de motor; y
- (ii) Cualquier otra combinación de vehículos de motor utilizando tres (3) o mas sillas de montar.
- (3) Cualquier semiremolque o remolque ajustable (cargado o descargado) con un peso bruto de tres mil (3,000) libras o menos no se le requiere ser equipado con frenos si el peso del vehículo remolcado que descansa sobre

el vehículo remolcador no excede el cuarenta (40) por ciento del peso bruto del vehículo remolcador.

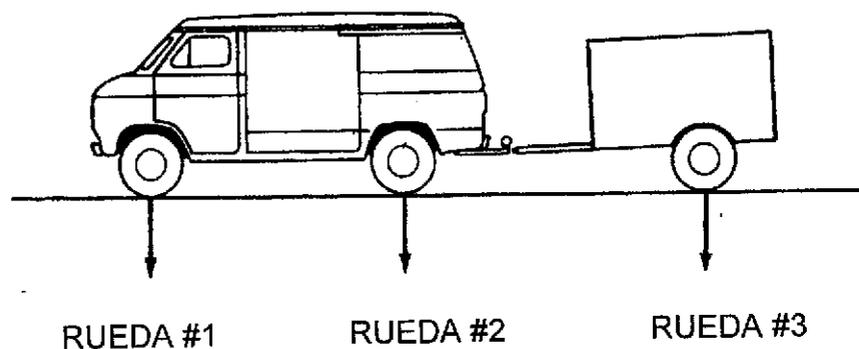
(4) Si cualquier remolque completo o remolque ajustable de cuatro (4) ruedas (cargado o descargado) con un peso bruto de tres mil libras (3,000 lbs.) o menos que deba cumplir con las disposiciones de esta parte no se le requerirá tener frenos si el peso del vehículo remolcado no excede del cuarenta por ciento (40 %) de la suma del peso bruto del vehículo remolcador.

(5) No se requieren frenos en el eje de auxiliar delantero de un remolque de tres (3) ejes si son manejados por el co conductor.

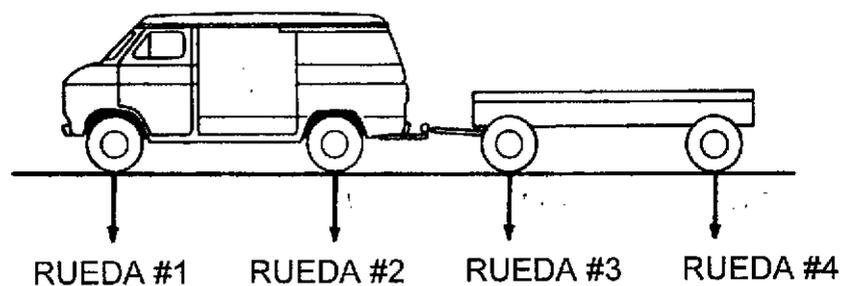
(6) Los remolques cargados con casas prefabricadas, remolques especializados y las plataformas utilizadas para transportar reactores y hornos industriales y vehículos de motor similares no se les requerirá estar provistos de frenos, siempre y cuando el velocidad a la que operan no excederá de veinte millas por hora (20 m.p.h.) y los frenos en la combinación de los vehículos son capaces de detener dicha combinación dentro de los cuarenta pies (40') de la velocidad a la cual el vehículo está siendo operado o veinte millas por hora (20 m.p.h.) lo que sea menor.

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

Remolques



Semi – remolque o remolque ajustable de dos ruedas de 3,000 libras peso bruto o menos, debe estar equipado con frenos, si la rueda #3 es mayor que el 40% de la suma de la rueda #1 y la rueda #2.



Remolque completo o remolque ajustable de cuatro ruedas de 3,000 libras peso bruto o menos, debe estar equipado con frenos, si la suma de la rueda #3 y rueda #4 es mayor que el 40% de la suma de la rueda #1 y la rueda #2.

Sección 393.43 - Desprendimiento y frenos de emergencia.

(a) **Sistema de protección de Remolques.** Todo vehículo de motor, si es usado para remolcar un remolque o arrastre equipado con frenos, deberá estar equipado con medios para proveer que en caso de desprendimiento de dicho remolque o arrastre los frenos de servicio del remolcador sean suficientemente adecuados para detener el remolcador. Para unidades de remolque que tengan sistemas de frenos, la válvula de protección de remolque o un dispositivo similar deberá operar automáticamente cuando la presión de aire en el remolque se encuentre entre los veinte (20 p.s.i.) y cuarenta y cinco (45 p.s.i.) p. s. i.

(b) **Requisitos de Frenos de emergencia, frenos de aire.** Todo camión o camión remolcador equipado con frenos de aire, cuando es usado para remolcar otros vehículos equipados con frenos de aire, deberá estar equipado con dos (2) mecanismos para activar los frenos de emergencia del remolque.

Uno de estos medios deberá operar automáticamente en la eventualidad de una reducción de los suministros de aire del vehículo remolcador a una presión fija, la cual no debe ser menor de veinte (20) libras por pulgada cuadrada y no mayor de cuarenta y cinco (45) libras por pulgada cuadrada. El otro medio deberá ser un dispositivo de control manual y fácilmente operable por una persona sentada en el asiento del conductor. Su posición de emergencia o método de operación deberá ser claramente indicado. En ningún momento se permitirá que el mecanismo manual sea preparado para permitir su uso y prevenir la operación del mecanismo automático. Los mecanismos automáticos y manuales requeridos por esta sección pueden estar, pero no es requerido que estén separados.

(c) **Requisitos para frenos de emergencia, frenos al vacío.** Todo camión y camión remolcador cuando sean usados para remolcar otros vehículos equipados con frenos de vacío o neumático deberán tener, además del control requerido por la Sección 393.49 para operar todos los frenos de combinación, un segundo mecanismo de control manual, el cual pueda usarse para accionar los frenos de los vehículos remolcados en caso de emergencia. Dicho mecanismo deberá ser independiente del freno de aire, hidráulico, o de otro tipo de presión e independiente de otros controles, a menos que el sistema de frenos esté diseñado de tal manera que en caso de fallar la presión de la cual depende cause que los frenos del vehículo remolcado sean activados automáticamente. No es requerido por este reglamento que el segundo mecanismo provea frenado modulado o graduado.

(d) **Requisitos para freno de remolques, desprendimiento.** Todo remolque al que se le requiera estar equipado con frenos deberá estar equipado con frenos de tales características como para ser aplicados en forma automática y rápida en caso de desprendimiento del vehículo remolcador. Con la excepción de remolques que tengan tres (3) ejes o más, todos los frenos que se requiere en los remolques deberán ser activados en el momento del desprendimiento del remolque. Los frenos deberán permanecer activados durante por lo menos quince (15) minutos.

- (e) **Válvulas de emergencia.** Sistema de frenos de aire instalados en vehículos remolcados deben estar diseñados con válvulas de relevo de emergencia del tipo no sangrado ("no-bleed back") o dispositivos equivalentes, de modo que la reserva suplidora usada para proveer aire a los frenos esté asegurada contra reflujo de aire hacia el vehículo remolcador mediante la reducción de la presión de aire del mismo.
- (f) **Excepción.** Los requisitos de los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección no son aplicables a vehículos de motor siendo transportados en operaciones de carga y/o remolque.

Sección 393.44 - Protección, líneas de frenos delanteras.

En todo ómnibus equipado con frenos de aire, el sistema de frenos debe ser construido de tal manera que en el caso de que se rompa cualquier línea de freno en cualquiera de las ruedas del frente, el conductor pueda aplicar los frenos de las ruedas traseras a pesar de tal ruptura. Los mecanismos usados para aplicar los frenos traseros pueden estar localizados al frente del asiento del conductor a una distancia que puedan ser operados manualmente por el conductor cuando el conductor esté restringido por cualquier sistema de cinturones de seguridad del vehículo. Todo ómnibus debe cumplir con estos requisitos o cumplir con la reglamentación vigente al momento de su manufactura.

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

- (a) **Requisitos generales, para tuberías y mangas, ensamblaje y todos los conectores.** Todas las tuberías, conectores, ensamblajes y mangas de freno deberán cumplir con los requisitos aplicables del FMVSS No. 106 (49 CFR 571.106).

(b) **Instalación de tubería y mangas de frenos.** La tubería y manga de frenos deberán:

- (1) Ser lo suficientemente larga y flexible para soportar todos los movimientos normales de las piezas a las cuales se le ha conectado sin averiarse.
- (2) Estar protegida contra desgastes, se enrosquen, u otro daño mecánico; y
- (3) Instalado de tal manera que le impida el contacto con el sistema de escape del vehículo o cualquier otra fuente de altas temperaturas.

(c) **Tuberías de frenos no metálicas.** Tuberías de frenos no metálica en espiral pueden ser usadas para conexión entre el remolque y el remolcador o entre el bastidor de un vehículo remolcado y el subbastidor de la parte sin muelle de un eje ajustable del vehículo si:

- (1) La tubería en espiral tiene un segmento derecho en cada extremo que es por lo menos de dos (2) pulgadas de largo y está encasillado en un resorte de seguridad o un dispositivo similar el cual evita que la tubería se retuerza en la conexión en la cual éste está conectado al vehículo; y
- (2) El resorte de seguridad o mecanismo similar tiene por lo menos dos (2) pulgadas de espiral fijo o superficie similar en la parte de contacto con la conexión y se extiende por lo menos una y media (1 ½) pulgadas dentro del segmento en espiral de la tubería desde su segmento recto.

(d) **Tuberías de freno y mangas de freno.** Todas las conexiones para los sistemas de frenos de aire, al vacío e hidráulicos deberán ser instalados de manera tal que asegure que las conexiones estarán libre de escapes, compresiones y otras condiciones que afectarían de manera adversa el funcionamiento del sistema de frenos.

Sección 393.46 - Reservada.

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

- (a) **Requisitos Generales.** Las piezas de los frenos deberán ser construidas, instaladas y mantenidas para prevenir el desgaste excesivo. La instalación y características físicas proveerán para un frenado del vehículo de motor comercial efectivo y seguro.
- (b) **Cámaras de freno.** Las cámaras y los resortes del freno de servicio al fin de cada eje deberán tener el mismo tamaño.
- (c) **Ajustadores.** El largo de cada ajustador al final de cada eje deberá ser el mismo para cada uno.
- (d) **Forros y cojinetes.** El espesor de los forros o de los cojinetes deberán cumplir con las disposiciones aplicables en este subinciso:
- (1) **Frenos de cada eje.** El espesor del forro / cojinete de cada eje de un camión, camión remolcador o autobús no podrá ser menor de $\frac{3}{16}$ de pulgadas del centro del zapato cuando se trata de una franja de forro continua; no menor de $\frac{1}{4}$ del centro del zapato para un zapato que tenga dos cojinetes; o desgastado al punto que se indica en el marcador si el cojinete tiene dicha marcha, en el caso de frenos de aire. El forro/ cojinete de los frenos del eje no deberá ser menor de $\frac{1}{8}$ para frenos de disco de aire, o $\frac{1}{16}$ de pulgada o menor para el disco hidráulico, tambor y frenos eléctricos.
 - (2) **Frenos de ejes.** Un vehículo de motor comercial que opere con frenos de aire no podrá ser operado si los forros / cojinetes de frenos tienen un espesor menor de $\frac{1}{4}$ de pulgada o hasta el indicador de desgaste si el forro tiene dicho indicador (medida tomada al centro del

zapato para frenos de tambor); o menor de $\frac{1}{8}$ de pulgada para frenos de disco. Vehículos de motor comercial que tienen frenos hidráulicos o eléctricos no deberán ser operados si el forro / cojinete tiene un espesor menor al $\frac{1}{16}$ de pulgada (medida tomada en el centro del zapato) en frenos de disco o de tambor.

(e) **Limites de reajuste y activador de frenos de abrazadera o de cámara.** The pushrod travel for clamp and roto-chamber type actuators must be less than 80 % of the rated strokes listed in SAE J1817- Long Stroke Air Brake Actuator Marking, July 2001 (Refiérase a la sección 393.7 (b) para información sobre la incorporación por referencia y la disponibilidad de este documento), o el ochenta por ciento (80 %) of the rated stroke marked on the brake chamber by the chamber manufacturer, or the readjustment limit marked on the brake chamber by the chamber manufacturer.

(f) **Ajuste de Freno.** The movement of the scribe mark on the lining no excederá de $\frac{1}{16}$ de pulgada.

(g) **Rotores y Tambores.** El espesor de los tambores y rotores no será menor al límite establecido por el fabricante del rotor o freno de tambor.

Sección 393.48 - Frenos funcionales.

(a) **Reglas generales.** Excepto según provisto en el párrafo (b) y (c) de esta sección, todos los frenos con que esté equipado un vehículo de motor comercial deberán ser capaces de funcionar en todo momento.

(b) **Mecanismos para reducir o remover la fuerza de frenado de las ruedas delanteras.** Un vehículo de motor podrá ser equipado con un mecanismo para reducir los esfuerzos del frenado sobre sus ruedas delanteras o en el caso de un camión o camión remolque de tres ejes construidos antes del 1ero. de marzo de 1975, para remover el esfuerzo del frenaje sobre sus ruedas delanteras, si dicho mecanismo cumple con, y es

usado de acuerdo con lo requerido en el párrafo (b) (1) o (2) de esta sección.

(1) **Mecanismos operados manualmente.** Un mecanismo operado manualmente para reducir o remover los esfuerzos de frenado de las ruedas delanteras solo podrán ser utilizados en ómnibuses, camiones y camiones remolques fabricados antes del 1ro de marzo de 1975. Estos dispositivos no podrán ser utilizados a menos que el vehículo esté siendo operado bajo condiciones de clima adversas.

(2) **Mecanismos automáticos.** Un mecanismo automático no deberá reducir los esfuerzos del frenado de las ruedas delanteras sobre cincuenta por ciento (50 %) de la fuerza normal de frenado mientras el dispositivo automático esta desconectado (independientemente de que el sistema de frenos antilock haya fallado en cualquier eje). El dispositivo no deberá ser operable por el conductor salvo cuando active el mecanismo de control que activa el sistema de freno. El dispositivo no podrá ser operable cuando la presión del frenado excede los 85 psig (para vehículos equipados para frenos de aire) o un ochenta y cinco por ciento (85%) para vehículos que no están equipados con frenos de aire.

(c) **Excepción.** El párrafo (a) de esta sección no es aplicable a:

(1) Un vehículo remolcado que haya sufrido un daño inhabilitador como se define en la sección 390.5;

(2) Un vehículo en una operación de carga y remolque se incluye en la excepción al requisito de tener frenos en todas las ruedas, conforme la sección 393.42 (b);

(3) Una plataforma convertible descargada con un peso de tres mil libras (3,000 lbs.) o menor;

- (4) El eje movable de una plataforma convertible con tres ejes el cual es manejado por un co conductor;
- (5) Plataformas convertibles cargando casas prefabricadas, remolques y plataformas especializadas utilizadas en el transporte de reactores, y vehículos de motor similares proveyendo que la velocidad a la cual la combinación de dichos vehículos son operados no excede de las veinte millas por hora (20 m.p.h.) y los frenos en la combinación de vehículos son capaces de detenerlos dentro de los cuarenta pies (40 ') de la velocidad en la cual el vehículo está siendo operado o veinte millas por hora (20 m.p.h.) lo que sea menor.
- (6) **Ejes levantados.** Los frenos en ejes levantados no necesitan ser capaces de ser operados mientras el eje no esté en contacto con el piso. Sin embargo, los frenos de los ejes levantados deberán funcionar cada vez que dicho eje sea bajado y las llantas entren en contacto con la carretera.

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

Todo vehículo de motor con fecha de construcción subsiguiente al 30 de junio de 1953, el cual esté equipado con servofrenos ("power brakes"), deberá tener sistemas de frenos de manera que al accionarse hagan funcionar todos los frenos de servicio del vehículo de motor o combinación de vehículos. Estos requisitos no deben ser interpretados para prohibir que vehículos de motor sean equipados con una válvula adicional para operar los frenos de un remolque o remolques o según provisto en la Sección 393.44. Esta sección no es aplicable a operaciones de carga y/o remolque, a menos que los frenos en dichas operaciones estén diseñados para ser operados por una sola válvula.

Sección 393.50 - Envases requeridos.

- (a) **Envases para unidades que utilizan frenos activados por el aire y que fueron fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, y remolques que poseen unidades de freno activados por aire**

fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975. Ómnibuses, camiones y camiones remolques fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975 y remolques que posean sistema de frenado de aire y que fueron fabricados en o luego del 1ro de enero de 1975 deberán cumplir con los requisitos de envases contenidos en el FMVSS No. 121, S5.1.2 en vigor al momento de su fabricación.

- (b) **Envases para vehículos equipados con sistema de frenos de aire o de vacío, que no se les impuso requerir con el FMVSS No. 121 en la fecha de su fabricación.** Cada vehículo de motor utilizando freno de aire o al vacío deberá tener envase o un depósito que le permita al conductor aplicar el freno completo mientras el motor se encuentre apagado sin reducir la presión de aire o vacío por debajo de un setenta por ciento (70%) de aquel indicado por el marcador antes de que se hayan aplicado los frenos. Para efectos de esta sección, una activación completa del freno de servicio significa cuando el pedal de freno de servicio es llevado a su límite.
- (c) **Salvaguardar el sistema de aire y de vacío.** Cada envase en un vehículo de motor deberá ser protegido de la pérdida de presión de aire o vacío debido a una falla o escape en el sistema que se encuentre entre el envase y la fuente de la presión del aire o el vacío verificando válvulas o dispositivos equivalentes cuyo funcionamiento adecuado puede ser verificado sin desconectar ninguna línea de aire o vacío.
- (d) **Válvulas de drenaje para vehículos con sistemas de freno de aire.** Cada envase deberá tener una válvula de drenaje de condensación que sea manualmente operada. Las válvulas de drenaje de condensación podrán ser utilizadas proveyendo que (1) puedan ser operadas manualmente, o (2) se conserve alguna manera manual de drenar dicho envase.

Sección 393.51 - Dispositivos de advertencia y medidores.

- (a) **Regla General.** Todo ómnibus, camión y camión remolque excepto como se dispone en el inciso (f), deberá estar equipado con una señal que advierta al conductor cuando ocurre una falla en el sistema de frenado del vehículo. La señal deberá cumplir con los requisitos dispuestos en las secciones (b), (c), (d) o (e) de esta sección.
- (b) **Frenos hidráulicos.** Vehículos fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1975, deberá cumplir con los requisitos aplicables a la luz indicadora del sistema de freno dispuestos en el FMVSS No. 571.105 (S5.3) en vigor al momento de su fabricación. Los vehículos fabricados en o luego del 1ro de julio de 1973 pero antes del 1ro de septiembre de 1975 o aquellos que no le aplicara el FMVSS No. 571.105 al momento de su fabricación deberá tener una señal de advertencia que opere antes o al aplicar los frenos en el caso en que ocurra una falla total o parcial del sistema hidráulico. La señal de advertencia deberá ser de una de dos maneras, audible o visible al conductor (dentro de un campo de visión horizontal). La señal deberá ser continua. (**Nota:** El documento FMVSS No. 105 aplicaba a camiones y ómnibuses del 1ro de septiembre de 1975 al 12 de octubre de 1976, y del 1ro de septiembre de 1983 al presente. El documento FMVSS No. 105 no aplicaba a camiones y ómnibuses que fueron fabricados entre el 12 de octubre de 1976 y el 1ro de septiembre de 1983. Los acarreadores tienen la opción de equipar los vehículos para cumplir con los requisitos de las luces de advertencia contenidos en el FMVSS No. 105, o los requisitos de luces de advertencia especificados en esta sección para los vehículos que no se les aplicaba el FMVSS No. 105 en el momento de su fabricación.)
- (c) **Frenos de aire.** Un vehículo de motor comercial (independientemente de la fecha de su manufactura) que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido o un vehículo de motor comercial remolcando a un vehículo que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido deberá estar equipado con un mecanismo de advertencia de presión y una señal. Los camiones y camiones remolques y ómnibuses fabricados en o luego del 1ro de marzo de 1975, como mínimo deberán tener un mecanismo de advertencia y una señal que cumplan con los requisitos del FMVSS No. 121 (S5.1.4 para el mecanismo de advertencia y S5.1.5 para la señal) en vigor en el momento de la fabricación del vehículo. Aquellas unidades que no se les fuese aplicable el

FMVSS No. 121 en el momento de su fabricación, dicho vehículo deberá contar con :

(1) Un mecanismo de advertencia de baja presión, visible a una persona sentada en una posición normal para conducir, que indique la presión de aire (en unidades [kPa] o libras por pulgada cuadrada [psi – por sus siglas en inglés]) disponible para frenar; y

(2) Una señal audible o visible a una persona en una posición de conducir normal y que provee una alarma continua al conductor cuando la presión de aire en el envase se encuentre a cincuenta y cinco libras por pulgada cuadrada (55 psi) o menor, o la mitad de la presión del compresor del gobernador, lo que sea menor.

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

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

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

(e) **Frenos hidráulicos aplicados o asistidos por aire o vacío.** Cada vehículo equipado con un sistema de frenos en el cual los frenos de servicio activados hidráulicamente son aplicados o asistidos por aire comprimido o vacío, y a los cuales no le requirieron cumplir con el FMVSS No. 105 en la fecha de su fabricación, deberá estar equipado con una señal de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (b) de esta sección en lo que se refiere a la porción del sistema que es hidráulica; con un mecanismo de advertencia que cumpla con los requisitos del párrafo (c) de esta sección en lo que se refiere a la porción de asistencia del vacío o aplicación. Este párrafo

no deberá interpretarse como que se requerirá mecanismos de advertencia de aire o de vacío, solo señales de aviso.

- (f) **Excepciones.** Los requisitos enumerados en los incisos (c), (d) y (e) de esta sección no aplican a vehículos de motor comercial que transportan propiedad, poseen menos de tres (3) ejes y (1) fueron fabricados antes del 1ro de julio de 1973 , y (2) su GVWR es menor de las diez mil una libras (10,001 lbs.).

Sección 393.52 - Funcionamiento de frenos.

- (a) Al aplicar los frenos de servicio, todo vehículo de motor o combinación de vehículos de motor deberá, bajo cualquier condición de carga en la cual se encuentre en una vía pública, ser capaz de:

- (1) Desarrollar una fuerza de frenado por lo menos igual al porcentaje de su peso bruto especificado en la tabla del párrafo (d) de esta sección;
- (2) Disminuir la velocidad hasta detenerse desde 20 MPH a no menos de lo especificado en la tabla del párrafo (d) de esta sección; y
- (3) Detenerse desde 20 MPH a una distancia medida desde el punto en el cual comienza el movimiento del pedal del freno de servicio comienza, que no sea mayor que la distancia especificada en la tabla del párrafo (d) de esta sección
- (4) Desarrollando sólo la fuerza de frenado especificada en el inciso (a)(1) de esta sección y la distancia en que se detiene especificada en el inciso (a)(3) de esta sección, si la fuerza del frenado es medida por un aparato que comprueba el funcionamiento de la base del freno, y que cumple con requisitos de especificaciones funcionales de un aparato que comprueba el funcionamiento de la base del freno para vehículos de motor comerciales, donde la fuerza del frenado es la suma de la fuerza del frenado en cada llanta del vehículo o combinación de vehículos como un por ciento del vehículo bruto o combinación de peso.

(b) Con la aplicación del sistema de frenos de emergencia y con ningún otro sistema de freno aplicado, un vehículo de motor o combinación de vehículos de motor debe, bajo cualquier condición de carga en la cual se encuentre en la vía pública, ser capaz de detenerse desde 20 MPH en una distancia medida desde el punto en el cual comienza el movimiento del control del freno de emergencia que no sea mayor que la distancia especificada en el párrafo (d) de esta sección.

(c) El cumplimiento con los requisitos de los párrafos (a) y (b) de esta sección debe ser determinado bajo las siguientes condiciones:

(1) Cualquier prueba debe ser realizada con el vehículo sobre una superficie dura que esté sustancialmente nivelada, seca y libre de material suelto.

(2) El vehículo deberá estar en el centro de un carril de doce (12) pies de ancho cuando la prueba comience y no deberá desviarse de dicho carril durante la prueba.

(d) Tabla de funcionamiento de frenos:

TABLA DE FUNCIONAMIENTO DE FRENOS Y SUS NOTAS AL CALCE SECCION 393.52

TIPO DE VEHICULO	SISTEMA DE FRENOS DE SERVICIO			SISTEMA DE FRENOS DE EMERGENCIA
A. VEHICULO DE TRANSPORTE DE PASAJERO	Fuerza de frenado, con un porcentaje del peso bruto o combinación del vehículo.	Desaceleración de velocidad en pies por segundo.	Aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 MPH.	Aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 MPH.

1. Vehículo con capacidad de 10 asientos o menos, incluyendo al conductor y construido en chasis de vehículo de pasajeros.	65.2	21	20	54
2. Vehículo con capacidad de más de 10 asientos, incluyendo al conductor y construido en chasis de camión u ómnibus y que su GVWR sea de 10,000 lbs. o menos	52.8	17	25	66
3. Todos los demás vehículos de transporte de pasajeros	43.5	14	35	85
B. VEHICULO DE TRANSPORTE DE CARGA				
1. Una sola unidad con "GVWR" de manufactura mayor de 10,000 lbs o menos.	52.8	17	25	66
2. Una sola unidad con "GVWR" de manufactura de 10,000 lbs, excepto camiones remolcadores. Combinaciones de remolcador de dos ejes y remolques con un "GVWR" de 3,000 lbs o menos. Todas las combinaciones de 2 o menos vehículos en operaciones de carga y remolque.	53.5	14	35	85
3. Todos los demás vehículos de transporte de carga y combinaciones de vehículos de transporte de carga.	43.5	14	40	90

Notas:

(a) Existe una relación matemática definitiva entre las cifras de las columnas 2 y 3. Si la desaceleración indicada en la columna 3 se divide entre 32.2 pies por segundo, se obtiene los datos de la 2 (por ejemplo 21 dividido entre 32.2 es igual a 65.2 por ciento. La columnas 2 es incluida en estos cálculos, ya que algunos *dispositivos* para probar frenos utilizan este factor.

(b) Las desaceleraciones que aparecen en la Columna 3 son una indicación de la efectividad de los frenos básicos y según se miden en la prueba practica de frenos, son las desaceleraciones máximas obtenidas en algún tiempo durante el frenado.

Estas desaceleraciones, como se miden en las pruebas de frenos no pueden ser usadas para computar los valores en la Columna 4, porque no es sostenida a la misma proporción durante el periodo completo de frenado. La desaceleración aumenta de carga a un máximo durante un periodo de accionamiento del sistema de frenos y una acumulación de la fuerza del freno. Así mismo, otros factores pueden causar que la desaceleración decrezca después de alcanzar un máximo. La distancia agregada que resulta debido a que la deceleración no es mantenida, no incluye en las cifras de la columna 4, pero no se indica en los aparatos usuales para verificar la desaceleración.

(c) Las distancias en la Columna 4 y la desaceleración en la Columna 3 no están directamente relacionadas. "La aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies" (Columna 4) es una medida definida de la efectividad general del sistema de frenado, siendo la distancia recorrida sobre el punto el cual el conductor empieza a mover los controles de frenado y el punto en el que vehículo se detiene. Incluye la distancia recorrida mientras que los frenos se accionan y la distancia recorrida en tanto que los frenos retardan el vehículo.

(d) La distancia recorrida durante el periodo de accionamiento del sistema de frenos, y la acumulación de la fuerza del frenado varía según el tipo de vehículo, siendo insignificante en muchos vehículos de pasajeros y mayor en combinaciones de vehículos comerciales. Esto explica la variación de 80 a 40 pies en los valores numéricos de la Columna 4 para los distintos tipos de vehículos.

(e) Los términos "GVWR" y "GVW" se refieren a la clasificación del peso bruto del vehículo usada por el fabricante y al actual peso bruto del vehículo, respectivamente.

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

(a) Ajustadores automáticos de frenos (sistemas de freno hidráulico).

Todo vehículo de motor comercial manufacturado en o después del 20 de octubre de 1993, y equipado con un sistema hidráulico de freno, deberá cumplir con los requisitos para sistemas de freno automático "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 105 (49 CFR 571.105, S5.1) aplicable al vehículo a la fecha de su manufactura.

(b) Ajustadores automáticos (sistemas de frenos de aire). Todo vehículo de motor comercial manufacturado en o después del 20 de octubre de 1994, y equipado con sistema de frenos de aire deberá cumplir con los requisitos para sistemas de ajuste automático de frenos del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 121 (49 CFR 571.121, S5.1.8) aplicable al vehículo a la fecha de su manufactura.

(c) **Indicador de ajuste de freno (Sistemas de frenos de aire).** En todo vehículo, de motor manufacturado en o después del 20 de octubre de 1994, y equipado con un sistema de freno de aire que tenga un mecanismo de ajuste externo y un vástago de empuje expuesta, la condición de freno de servicio fuera de ajuste deberá ser desplegada por el indicador de ajuste de freno conforme a los requisitos del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 121" (49CFR 571.121, S5.1.8) aplicables al vehículo a la fecha de su manufactura.

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

(a) Sistemas de freno hidráulico. Cada camión y ómnibus fabricado en o después del 1 de marzo de 1999 (con excepción de camiones y ómnibuses dedicados a operaciones de carga y/o remolque), y equipado con un sistema de freno hidráulico, deberá estar equipado con un sistema de freno "antilock" que cumpla con los requerimientos de "Federal Motor Vehicle Safety Standards" (FMVSS) No. 105 (49 CFR 571.105 S5.5).

(b) Indicadores de falla en el Sistema de Frenos Antilock (ABS) para vehículos con frenado hidráulico. Cada vehículo de frenado hidráulico sujeto a los cumplir con el inciso (a) de esta sección deberá estar equipado con un indicador de falla del Sistema de Frenos Antilock que cumpla con los requisitos de FMVSS No. 105 (49 CFR 571.105, S5.3).

(c) Sistema de freno de aire.

(1) Cada camión remolque fabricado en o antes del 1 de marzo de 1997 (con excepción de camiones y ómnibuses dedicados a operaciones de carga y/o remolque), deberá estar equipado con un sistema de freno "antilock" que cumpla con lo dispuesto en FMVSS No. 121 (49 CFR 571.121, S5.1.1 (b)).

(2) Todo vehículo de motor comercial con freno de aire que no sea un camión remolcador, y fabricado en o después del 1 de marzo de 1998,

(excepto vehículos de motor comerciales dedicados a operaciones de carga y/o remolque), deberán estar equipados con un sistema de freno "antilock" que cumpla con los requerimientos de FMVSS No. 121 [49 CFR 571.121 S5 1.6.1(a) para camiones y ómnibuses S5.2.3 para semiremolques, plataformas convertibles y remolques completos.]

(d) Circuitos de mal funcionamiento de sistemas de frenos antilock, y señales para vehículos con frenos de aire.

(1) Cada camión remolque manufacturado en o después del 1 de marzo de 1997, y cada unidad simple de vehículo de frenos de aire fabricado en o después del 1 de marzo de 1998, estará sujeto a los requisitos del inciso (c) de esta sección, y deberá de estar equipado con un circuito eléctrico que sea capaz de señalar un mal funcionamiento que afecte la generación o transmisión de señales de respuesta o control al sistema de freno "antilock" del vehículo. [49 CFR 571.121, S5.1.6.2 (a)].

(2) Cada camión remolque fabricado en o después del 1 de marzo del 2001, y cada unidad de vehículo simple que esté equipada para remolcar otro vehículo con frenos de aire, sujeto a los requisitos del inciso (c) de esta sección, deberá estar equipado con un circuito eléctrico que sea capaz de transmitir una señal de falla en el sistema(s) de freno "antilock" en el (los) vehículo(s) remolcado(s), a la señal de falla del sistema de frenos "antilock" de la cabina del remolque, y deberá de tener un medio para conectar el circuito eléctrico al vehículo remolcado. El circuito de falla en el sistema de freno "antilock" y su señal deberán de cumplir con los requisitos de la FMVSS No. 121 [49 CFR 571.121, S5.1.6.2 (b)].

(3) Cada semiremolque, remolque de plataforma convertible, y remolque completo fabricado en o después del 1 de marzo del 2001, y sujeto a los requisitos del inciso (c) (2) de esta sección, deberá de estar equipada con un circuito eléctrico que sea capaz de señalar una falla en el sistema de frenos antilock del remolque, y deberá de tener el medio para conectarlo de su circuito de fallas en el sistemas de freno

antilock al vehículo remolcado. Además cada remolque construido en o después del 1 de marzo del 2001 y que esté sujeto a los requisitos del inciso (c) (2) de esta sección, y que está designado para remolcar otro vehículo equipado con sistema de frenos de aire deberá ser capaz de transmitir una señal del sistema de frenos "antilock" y deberá de tener los medios para conectar el circuito de fallas en el sistema de frenos "antilock" al vehículo remolcado. Además, cada remolque fabricado en o después del 1 de marzo del 2001, sujeto a los requisitos del inciso (c) (2) de esta sección, y que está designado para remolcar otro vehículo equipado con freno de aire deberá ser capaz de transmitir una señal de fallas en el sistema de frenos "antilock" del vehículo que remolca al vehículo del frente del remolque. El circuito de falla y señal del sistema de freno "antilock" deberá de cumplir con los requisitos de FMVSS No. 121 (49 CFR 571.121 S5.2.3.2).

- (e) Luces exteriores indicadoras fallas en el sistema de frenos "antilock" de un remolque. Cada remolque (incluyendo un remolque de plataforma convertible) fabricado en o después del 1 de marzo del 2009, y sujeto a las disposiciones del inciso (c) (2) de esta sección, deberá de estar equipada con una luz indicadora de fallas en el sistema de freno "antilock" que cumpla con las disposiciones de FMVSS No. 121 (49 CFR 571.121, S5.2.3.3). (G3 FR 24465, May 4, 1998).

SUBPARTE D - CRISTALES Y CONSTRUCCIÓN DE VENTANAS

Sección 393.60 - Cristales en aperturas específicas.

- (a) Tipos del cristal.

- (a) Tipos del cristal. Los cristales utilizados en parabrisas, ventanas y puertas en un vehículo de motor fabricado en o después del 25 de diciembre de 1968, deberán por lo menos cumplir con los requisitos de "Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No. 205 (49 CFR 571.205, S6).

- (b) Parabrisas requerido. Cada ómnibus, camión o camión remolque deberá estar equipado con un parabrisas. Cada parabrisas o porción de un parabrisas multi-parte deberá ser montado utilizando la periferia completa del material de cristal.
- (c) Condición del parabrisas. Con la excepción de las condiciones que se mencionan en los incisos (c) (1), (c) (2), y (c) (3) de esta sección, cada parabrisas deberá de estar libre de decoloración o daño en el área que se extiende hacia arriba desde la parte superior del volante [excluyendo un borde de 51 mm (2 pulgadas) a la parte de arriba del parabrisas] y extendiendo desde un borde de 25 mm (1 pulgada) a cada lado del parabrisas o el panel del parabrisas. Excepciones :
- (1) Colores o tintes que cumplan con los requisitos del inciso (d) de esta sección;
 - (2) Cualquier agrietadura que no esté intersecada con ninguna otra agrietadura;
 - (3) Cualquier área dañada que pueda ser cubierta con un disco de 19 mm ($\frac{3}{4}$ pulgadas) de diámetro si no está a tres (3) pulgadas de cualquier otra área dañada.
- (d) Colores o tintes en parabrisas y ventanas. Colores o tintes en los parabrisas y las ventanas a la izquierda o derecha inmediata del conductor es permitida si existe transparencia luminosa paralela a través del color o tintes del vidriado no menor del 70 por ciento de la luz a una frecuencia normal en las porciones del parabrisas o ventanas que están marcadas como que tienen una transparencia luminosa paralela de no menos de 70 por ciento. La restricción de transparencia no aplica a otras ventanas en el vehículo de motor comercial.
- (e) Prohibición a obstrucciones en el campo de vista del conductor.

- (1) Aparatos montados en la parte de arriba del parabrisas. Antenas, transmisores, y aparatos similares no deberán ser montados a más de 152 mm (6 pulgadas) bajo el borde superior del parabrisas. Estos aparatos deberán estar ubicados fuera del área del limpia parabrisas, y fuera del campo de vista del conductor a las líneas de la carretera y rótulos y señales de la carretera o autopista.
- (2) Sellos y etiquetas montados en el parabrisas. Los sellos y etiquetas requeridos por las leyes Federales y Estatales pueden ser montadas a la parte inferior o los lados del parabrisas, disponiendo que dichos sellos o etiquetas no pueden extenderse más de 115 mm (4 ½) de la parte inferior del parabrisas y estén ubicados fuera del área del limpia parabrisas y fuera del campo de vista del conductor hacia las líneas de la carretera y rótulos y señales de la carretera o autopista.

Sección 393.61 - Construcción de ventanas.

Todo camión y camión remolcador excepto camiones blindados, deberán tener, al menos una ventana en cada lado del compartimiento del conductor. Cada ventana deberá tener como mínimo una abertura que contenga 200 pulgadas cuadradas formadas por un rectángulo de 13 pulgadas por 17 ¾ pulgadas con arcos en las esquinas con radio máximo de 6 pulgadas. El eje mayor del elipse y el eje largo del rectángulo no deben hacer un ángulo de más de 45 grados con la superficie en la cual el vehículo esté detenido; sin embargo, si la cabina es diseñada con puertas plegadizas o puertas con huecos abiertos donde las puertas o ventanas son por lo general localizadas, entonces ninguna ventana debe ser requerida en tales lugares.

Sección 393.62 - Salidas de emergencias de ómnibuses.

Ómnibuses fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1994.

Todo ómnibus con un GVWR de diez mil libras (10,000 lbs.) o menos deberá cumplir con los requisitos de salidas de emergencia encontrados en el FMVSS No. 217 (S5.2.2.3) en vigor en la fecha de su fabricación. Cada ómnibus con un

GVWR mayor a las diez mil libras (10,000 lbs.) deberán tener salidas de emergencia que cumplan con los requisitos aplicables al FMVSS No. 217 (S5.2.2 o S5.2.3) en vigor al momento de su fabricación.

(a) Ómnibuses fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1973 pero antes del 1ro de septiembre de 1994.

(1) Todo ómnibus (incluyendo a ómnibuses escolares utilizadas en el comercio interestatal para operaciones no escolares) con un GVWR mayor de las diez mil libras (10,000 lbs.) deberán cumplir con los requisitos del FMVSS No. 217, S5.2.2 en vigor al momento de su fabricación.

(2) Todo ómnibus (incluyendo a ómnibuses escolares utilizadas en el comercio interestatal para operaciones no escolares) con un GVWR de diez mil libras (10,000 lbs.) o menor deberán cumplir con los requisitos del FMVSS No. 217, S5.2.2.3 en vigor en la fecha de su fabricación.

(b) Ómnibuses fabricados antes del 1ro de septiembre de 1973. Para cada espacio provisto para el asiento de un pasajero, incluyendo al conductor, deberá de haber por lo menos sesenta y siete pulgadas cuadradas (67 in.²) de crista si este no forma parte de una ventana del tipo que se empuja hacia fuera; o por lo menos sesenta y siete pulgadas cuadradas (67 in.²) de espacio libre al abrirse una ventana del tipo que se empuja hacia fuera. Ningún área debe ser incluida en esta área mínima prescrita, a menos que ésta provea una abertura despejada suficiente para que el elipse que tenga un eje mayor de 18 pulgadas y un eje menor de 13 pulgadas o una abertura de 200 pulgadas cuadradas formando un rectángulo de 13 x 17 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 movable de la ventana si no son del tipo de empuje hacia afuera, y deben ser con cristales de seguridad laminados o que cumplan con el párrafo (d) de esta sección. A cada lado del ómnibus se

tendrá por lo menos un cuarenta por ciento (40%) del espacio de salida de emergencia requerido por esta sección.

(c) **Cristal laminado de seguridad / requisitos para ventanas de empuje hacia fuera en ómnibuses fabricados antes del 1ro de septiembre de 1973.** El espacio de salida de emergencia utilizado para cumplir con los requisitos del inciso (c) de esta sección, deberá tener cristal de seguridad laminado o ventanas que empujen hacia fuera diseñadas y conservadas para proveer una salida independiente y sin obstáculos.

(1) **Cristales de seguridad.** Cristal laminado de seguridad deberá cumplir con "Test No. 25, Egress, of American National Standard for Safety Glazing Materials for Glazing Motor Vehicles and Motor Vehicle Equipment Operation on Land Highways-Safety Standards ANSI/SAE z26.1/96", August 1997. (Ver la sección 393.7 (b) para información sobre incorporación por referencia y disponibilidad de este documento.)

(2) **Ventanas que abren hacia fuera.** Cada ventana que empuje hacia fuera deberá ser abierta utilizando no más de dos (2) mecanismos y permitiendo que pueda operada de forma manual por uno de los ocupantes.

(d) **Identificación de salidas de emergencia.** Cada ómnibus y ómnibus escolar utilizado en el comercio interestatal para fines no escolares y fabricados en o luego del 1ro de septiembre de 1973, deberán cumplir con los requisitos aplicables referentes a identificación de salidas de emergencia indicados en el FMVSS No. 217, S5.5, en vigor al momento de la fabricación del ómnibus. Las salidas de emergencia y puertas de todos los ómnibuses (incluyendo ómnibuses escolares utilizados en el comercio interestatal para fines no escolares) deberán estar identificadas como "SALIDA DE EMERGENCIA" o en inglés "EMERGENCY EXIT" ó "PUERTA DE EMERGENCIA" o en inglés "EMERGENCY DOOR" seguidos por instrucciones claras de cómo abrir las salidas de emergencia dentro de unas seis pulgadas (6 in.) del mecanismo de abrirla.

- (e) **Excepción para la transportación de prisioneros.** Los requisitos de esta sección no aplican a ómnibuses dedicados exclusivamente en la transportación de prisioneros.

Sección 393.63 - Reservado

SUBPARTE E - SISTEMAS DE COMBUSTIBLE

Sección 393.65 - Todos los sistemas de combustible.

- (a) **Aplicación de las reglas en esta sección.** Las reglas en esta sección aplican a los sistemas que contienen y suplen combustible para la operación de vehículos de motor o la operación de equipo auxiliar instalado en o usado en conexión con el vehículo de motor.
- (b) **Localización** - Todo sistema de combustible deberá estar localizado en forma tal que:
- (1) Ninguna parte del sistema se extenderá más allá de la parte más ancha del vehículo;
 - (2) Ninguna parte del tanque de combustible estará al frente del eje delantero de la unidad de fuerza;
 - (3) Los derrames verticales de combustible de un tanque mientras se esté llenando no podrán entrar en contacto con ninguna parte del sistema de escape o sistema eléctrico del vehículo, excepto el ensamblaje del mecanismo indicador del nivel de combustible;
 - (4) La tubería de llenado estará localizada fuera del compartimiento de pasajeros y de su compartimiento de carga;

(5) Una línea de combustible no podrá extenderse entre el remolcador y el vehículo remolcado mientras esa combinación de vehículos estén en movimiento; y

(6) Ninguna parte del sistema de combustible de un ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1973, estará localizada dentro o sobre el compartimiento de pasajeros.

(c) **Instalación del tanque de combustible.** Todo tanque de combustible deberá estar fijado firme y apropiadamente al vehículo de motor.

(d) **Prohibición** - alimentación por gravedad o sifón. El sistema de combustible no deberá suplir combustible por gravedad o alimentación de sifón directamente al carburador o inyector.

(e) **Localización de la válvula de selección de control.** Si el sistema de combustible incluye una válvula de selección de control que es operada por el conductor para regular el flujo de combustible de dos o más tanques de combustible, la válvula deberá estar instalada en forma tal que:

(1) El conductor pueda operarla mientras vigila la ruta de rodaje y sin abandonar su posición para manejar; o

(2) El conductor tenga que detener el vehículo y abandonar el asiento para poder operar la válvula.

(f) **Líneas de combustible.** Una línea de combustible no debe extenderse más de dos (2) pulgadas debajo del tanque de combustible o sumidero a menos que esté debidamente protegida por una envoltura o cubierta. Las líneas de cruce, retorno y retiro de combustible diesel que se extienden debajo del fondo del tanque de combustible o sumidero, deberán estar protegidas contra daño por impactos. Cada línea de combustible deberá:

(1) Ser lo suficientemente larga y flexible para acomodarse a movimientos normales de las partes a las cuales estén pegadas sin causar daños; y

(2) Estar libre de rozadura, retorcimiento y cualquier otra causa de daños mecánicos.

(g) **Válvula de prevención de flujo en exceso.** Cuando se usan dispositivos de presión para impulsar el combustible desde un tanque, un dispositivo para prevenir el flujo de combustible del tanque deberá ser instalado en el sistema de combustible, si la línea de alimentación está rota.

Sección 393.67 - Tanques de combustible líquido.

(a) **Aplicación de las disposiciones de esta sección.** Las disposiciones en esta sección aplican a tanques que contengan o suplan combustible para la operación de vehículos de motor comercial o para la operación de equipo auxiliar instalado en o utilizado en conexión con vehículos de motor comercial.

(1) Un tanque de combustible líquido manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1973, y un tanque de gasolina instalado en el lateral deberán cumplir con todas las reglas de esta sección.

(2) Un tanque de combustible diesel manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973 e instalado en un ómnibus deberá cumplir con las reglas del párrafo (c) (7) (iii) y (d) (2) de esta sección.

(3) Un tanque de combustible diesel manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973, e instalado en un vehículo que no sea un ómnibus, deberá cumplir con las reglas del párrafo (c) (7) (iii) de esta sección.

(4) Un tanque de gasolina, que no sea un tanque lateral de gasolina manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973, e instalado en un ómnibus, deberá cumplir con las reglas de los párrafos (c) (1 al 10) y (d) (2) de esta sección.

(5) Un tanque de gasolina, que no sea un tanque lateral de gasolina manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973, e instalado en un vehículo, que no sea un ómnibus, deberá cumplir con las reglas del párrafo (c) (1 al 10), inclusive, de esta sección.

(6) **Acarreadores privados de pasajeros.** Acarreadores dedicados a la transportación privada de pasajeros pueden continuar operando un vehículo de motor comercial que no estaba sujeto a cumplir con las disposiciones de esta sección al momento de su manufactura, disponiéndose que el tanque de combustible de dicho vehículo se mantenga conforme a las normas del fabricante original.

(b) **Definiciones.** Según utilizadas en esta sección:

(1) El término "tanque de combustible líquido" significa un tanque diseñado para contener un combustible que es líquido en temperaturas y presiones atmosféricas normales.

(2) Un "tanque lateral de combustible" es un tanque de combustible que:

(i) Si instalado en un camión remolcador se extiende fuera del bastidor del camión y fuera del plano visual del contorno de la cabina, o

(ii) Si instalado en un camión se extiende fuera de la línea paralela a la línea central longitudinal del camión y tangente con el lado exterior de una llanta delantera en una posición recta. Para determinar cuando un tanque de combustible en un camión o camión remolcador es un tanque lateral, no se considera como parte del tanque la tubería de llenado.

(c) **Construcción de tanques de combustible líquido.**

(1) **Uniones.** Las uniones en el cuerpo de un tanque de combustible deben ser selladas por soldadura eléctrica de arco, de gas, soldura de plata, de costura dura o por puntos o por técnicas que provean resistencia al calor

y seguridad mecánica de por lo menos igual a esos específicamente nombrados. Las uniones no deben ser selladas por soldadura con una base de plomo o una soldadura blanda.

(2) **Conectores.** El cuerpo del tanque deberá tener rebordes o pestañas apropiados para la instalación de todos los conectores.

(3) **Roscas.** Las roscas de todos los conectores deben ser de "Dryseal American Standard Taper Pipe Thread or Dryseal SAE Short Taper Pipe Thread" especificada en el "Society of Automotive Engineers Standard J 476", según contenido en la edición de 1971 del "SAE Handbook", excepto que las roscas rectas pueden ser usadas en conectores con rebordes integrales y que usen juntas para el sellado. Por lo menos cuatro (4) roscas completas deberán estar unidas a cada conector.

(4) **Drenaje y conectores inferiores.**

(i) Los drenajes u otros conectores inferiores no deberán extenderse más de $\frac{3}{4}$ 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 construída para minimizar los riesgos de derrame de combustible durante la operación de llenado y cuando el vehículo esté involucrado en cualquier accidente.
- (ii) La tubería de llenado y el ventilador del tanque de combustible que tenga capacidad de más de 25 galones debe permitir su llenado a un promedio de por lo menos 20 galones por minuto sin derramarse.
- (iii) Para vehículos que utilizan gasolina o methanol como combustible y que tienen un GVWR de ocho mil quinientas libras o menos (8,500 lbs.), el vehículo deberá permitir llenar el tanque a la velocidad según dispuesta por la EPA en el 40 CFR 80.22.
- (iv) Para vehículos que utilizan gasolina o methanol como combustible y cuyo peso es de catorce mil libras (14,000 lbs.) o menos el vehículo deberá cumplir con la reglamentación aplicable del EPA 40 CFR parte 86 que se refiere al "Fuel spitback prevention and onboard refueling vapor recovery"
- (v) Toda tubería de llenado deberá estar equipada con una tapa que pueda ser fijada seguramente sobre su abertura. La tapa de rosca o una junta tipo bayoneta son métodos que cumplen con los requisitos de este inciso.

(8) Sistema de ventilación de seguridad. Un tanque de combustible líquido con capacidad de más de 25 galones deberá tener un sistema de ventilación para que en caso de estar sujeto a fuego, pueda evitar las presiones internas, evitando rupturas del cuerpo del tanque, costuras o aberturas inferiores, (si alguna).

(9) Resistencia de la presión. El cuerpo y los conectores de un tanque de combustible líquido con capacidad de más de 25 galones deberán soportar una presión hidrostática interna igual al 150 por ciento de la presión interna máxima alcanzada en el tanque durante las pruebas de los 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 1ero. de enero de 1973, deberá estar diseñado y construído de tal manera que:

(i) En una operación normal de llenado, el tanque no pueda ser llenado, con una cantidad de combustible que exceda 95 por ciento de la capacidad líquida del tanque; y

(ii) Cuando el tanque esté lleno, la expansión normal del combustible no cause derrames de combustible.

(d) **Pruebas de tanque de combustible líquido.** Todo tanque de combustible deberá aprobar las pruebas especificadas en los párrafos (d) (1) y (2) de esta sección.¹

(1) Pruebas del sistema de ventilación de seguridad.

¹ Las pruebas especificadas son una medida de desempeño solamente. Los fabricantes y acarreadores pueden utilizar cualquier procedimiento alternativo, el cual asegure que su equipo cumple con el criterio de desempeño requerido.