

3511

REGLAMENTO DE
SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE

VOLANTE SUPLETORIO

FECHA DE APROBACION : 30 de septiembre de 1987

APROBADO POR : La Comisión de Servicio
Público en pleno, compuesta
por:

Lcdo. Angel M. Almodóvar
Presidente

Lcda. Maria Cancel Alegria
Comisionada

Sr. Teófilo Rodríguez Esquilín
Comisionado

Sr. Rubén Villalba Olivo
Comisionado

Sr. Rubén Rivera García
Comisionado

OFICINA DONDE FUE APROBADO : Comisión de Servicio Público
Edificio La Electrónica
Carr. Río Piedras a Caguas
Río Piedras, Puerto Rico

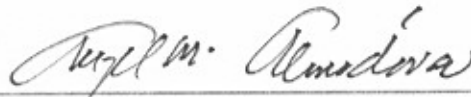
AUTORIDAD ESTATUTARIA : Ley 109 del 28 de junio de
1962, según enmendada,
conocida como la Ley de Ser-
vicio Público de Puerto Rico

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

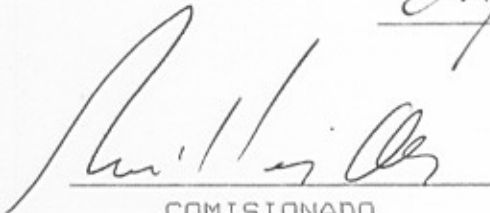
Comisión de Servicio Público

En virtud de la Ley 109 - Ley de Servicio Público de Puerto Rico aprobada el 28 de junio de 1962, según enmendada y por enmienda a los incisos (a) y (c) del Artículo 14 y adición del inciso (pp) en el Artículo 2 aprobados el 23 de mayo de 1987, este REGLAMENTO DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE faculta a la Comisión de Servicio Público para reglamentar la seguridad de todo vehículo público o privado dedicado al comercio.

30 de septiembre de 1987



PRESIDENTE



COMISIONADO



COMISIONADO



COMISIONADO



COMISIONADO

Reglamento número: 3511

Fecha de radicación: 8 de octubre de 1987 3:00 p.m.

Fecha de efectividad: 30 días después de su radicación en el Departamento de Estado

TABLA DE CONTENIDO

3511

Parte	Descripción	Pag.
Parte 386	REGLAS DE PRACTICA PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE Y MATERIALES PELIGROSOS	1
Parte 388	ACUERDO COOPERATIVO CON LOS ESTADOS	32
Parte 389	PROCEDIMIENTO DE ADOPCION DE REGLAS- REGLAMANTACION FEDERAL DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE	35
Parte 390	REGLAMENTO DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE: EN GENERAL	41
Parte 391	CUALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES	49
Parte 392	MANEJO DE VEHICULOS DE MOTOR	86
Parte 393	PARTES Y ACCESORIOS NECESARIOS PARA UNA OPERACION SEGURA	101
Parte 394	NOTIFICACION Y REPORTE DE ACCIDENTES	196
Parte 395	HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES	207
Parte 396	INSPECCION, REPARACION Y MANTENIMIENTO	221
Parte 397	TRANSPORTACION DE MATERIALES PELIGROSOS; REGLAS DE MANEJO Y ESTACIONAMIENTO	228
APENDICE		235

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

Comisión de Servicio Público

Núm. 3511

8 de Octubre de 1987 3:00 p.m.

Fecha:

Aprobado: Héctor Luis Acevedo
Secretario de Estado

Por:

Luzmila de la Cruz
Secretaria Auxiliar de Estado

REGLAMENTO
DE
SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Traducción y adaptación del Reglamento "FEDERAL MOTOR CARRIER SAFETY REGULATIONS" Código de Reglamentos Federales 49-Partes 386, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396 y 397.

Autoridad: "Surface Transportation Assistance Act of 1982, Pub. L. 97-424"

MEMORIAL EXPLICATIVO

La Comisión de Servicio Público en su capacidad de agencia que reglamenta el Servicio Público en Puerto Rico, incluyendo los servicios de transportación comercial, ha sido la agencia designada para administrar y hacer cumplir al nivel estatal la Reglamentación Federal de Seguridad en el Transporte "Federal Motor Carrier Safety Regulations (FMCSR)" y la Reglamentación Federal de Materiales Peligrosos "Federal Hazardous Materials Regulations (FHMR)". Estas reglamentaciones aprobadas por el Congreso de Estados Unidos en 1982 bajo la "Surface Transportation Assistance Act (STAA)" y firmada por el Presidente el 6 de enero de 1983 autoriza el establecimiento de medidas de seguridad uniformes en toda la Nación.

A tales efectos es responsabilidad del Estado atemperar sus leyes estatales de acuerdo a las federales para establecer mediante reglamentos, leyes, o normas los criterios de seguridad pública ante los graves peligros que representa el movimiento comercial de vehículos de motor con peso bruto mayor de diez mil libras, vehículos que transporten diez o más pasajeros, incluyendo el conductor, y todo vehículo que transporte materiales peligrosos.

Este reglamento tiene como propósito hacer viable esta encomienda delegada a la Comisión de Servicio Público, por lo cual complementa la Ley 109- Ley de Servicio Público a los fines de reglamentar la seguridad de vehículos de servicio público que comercialmente transitan por nuestras carreteras.

Las definiciones de este reglamento tan sólo complementan las definiciones de la Ley 109, sin que se entienda que intentan crear una categoría distinta y aparte. Siempre que se emplee el término "acarreador" deberá entenderse como toda aquella compañía de servicio público, empresas, transporte y planta, según sea aplicable, tal y como definido en la Ley de Servicio Público. Asimismo deberá entenderse cuando los mismos lleven a cabo una actividad bajo la jurisdicción del reglamento. De la misma manera entiéndase que los demás reglamentos de la Comisión de Servicio Público y el presente reglamento se complementan mutuamente y el cumplimiento de uno u otro no releva el cumplimiento de los demás.

3511

PARTE 386 REGLAS DE PRACTICA PARA LOS PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE Y MATERIALES PELIGROSOS

Subparte A -Alcance de las Reglas; Definiciones

Sec.

- 386.1 Alcance de las reglas en esta parte
- 386.2 Definiciones

Subparte B -Inicio de los procedimientos, Alegaciones

- 386.11 Inicio de los procedimientos
- 386.12 Querella
- 386.13 Peticiones de revisión; contestaciones
- 386.14 Contestaciones y requerimientos de vista: Procedimientos civiles de multa.
- 386.15 Contestaciones y solicitudes para vista: Aviso de procedimientos de Investigación
- 386.16 Acción en peticiones o contestaciones
- 386.17 Intervención

Subparte C Procedimiento de Orden por Consentimiento

- 386.21 Orden por consentimiento
- 386.22 Contenido de la orden por consentimiento

Subparte D - Reglas Generales y Vista

- 386.31 Citación (Emplazamiento)
- 386.32 Computos de tiempo
- 386.33 Extensión de tiempo
- 386.34 Conocimiento oficial
- 386.35 Mociones
- 386.36 Mociones para desestimar y mociones para una exposición más definida
- 386.37 Métodos de descubrimiento
- 386.38 Alcance del descubrimiento
- 386.39 Ordenes protectoras
- 386.40 Suplementación de respuestas
- 386.41 Estipulación sobre descubrimiento
- 386.42 Interrogatorios escritos a las partes.
- 386.43 Producción de documentos y otra evidencia; entrada a terrenos para inspección y otros propósitos; y exámenes físicos y mentales.
- 386.44 Requerimiento de admisiones
- 386.45 Moción para compeler a descubrimiento.
- 386.46 Depositiones.
- 386.47 Uso de depositions en las vistas
- 386.48 Registros médicos y reportes médicos
- 386.49 Forma de la evidencia escrita

- 386.50 Comparecencia y derechos de los testigos
- 386.51 Enmienda y retiro de las alegaciones
- 386.52 Apelaciones de decisiones interlocutorias
- 386.53 Citaciones, dietas a testigos
- 386.54 Oficial examinador
- 386.55 Conferencias preliminares
- 386.56 Vistas
- 386.57 Conclusiones de hechos y derecho propuestos
- 386.58 Peso de la prueba

Subparte E - Decisión

- 386.61 Decisión
- 386.62 Revisión de la decisión del oficial examinador
- 386.63 Decisión en revisión
- 386.64 Reconsideración
- 386.65 Fallar en cumplir con la orden final
- 386.66 Mociones para nueva vista o modificación
- 386.67 Apelación

Subparte F - Interdicto y Peligros Inminentes

- 386.71 Interdicto
- 386.72 Peligro Inminente

Autoridad: El Acta de Seguridad en el Transporte de 1984, Pub. L.98-554, 98 Stat. 2829 (49 U.S.C. 2501 et seq.); la recodificación del Título 49, U.S. Code, Transportation, Pub. L. 97-449, 96 Stat. 2413 (49 U.S.C. 104 (c) (2), 501 et seq.,3101 et seq.,et seq.); el Acta de Transportación de Materiales Peligrosos, Pub. L. 93-633, 88 Stat. 2156 (49 U.S.C. 1801 et seq.); el Acta de Reforma Regulatoria de Autobús de 1982, Pub. L. 97-261, 96 Stat. 1121 (49 U.S.C. 10927, note), y el Acta de Seguridad en el Transporte de 1980, Pub. L. 97-424, 96 Stat. 2158 (49 U.S.C. 10927, note); 49 CFR 1.45, 1.48, Parte 301.

Fuente: 50 FR 40306, Oct. 2, 1985, a menos de otra forma anotado.

Subparte A - Alcance de las reglas; Definiciones

- 386.1 Alcance de las reglas en esta parte

Las reglas en esta parte gobiernan los procesos en los procedimientos ante [la Comisión de Servicio Público] autorizado por el Acta de Seguridad en el Transporte de 1984, Pub. L. 98-554, 98 Stat. 2829 (49 USC 2501 et seq.) [y la ley 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada]; la recodificación del Título 49, Código de los Estados Unidos,Transportación, Pub. L. 97-449, 96 Stat. 2413 (49 USC 104 (c) (2),501 et seq., 3101 et seq.); el Acta de Transportación de Materiales Peligrosos, Pub. 93-633, 88 Stat. 2156 (49 USC 1801 at seq.); el Acta de Reforma

Regulatoria de Omnibus de 1982, Pub. L. 97-261, 96 Stat. 1121 (49 USC 10927, note.) y el Acta de Seguridad en el Transporte de 1980, Pub. L. 96-296, 94 Stat. 820, según enmendada por Pub. L. 97-424, 96 Stat. 2158 (49 USC 10927, note.) El propósito de los procedimientos es habilitar a [la Comisión de Servicio Público] para determinar si cualquier acarreador, su agente, empleado u otra persona sujeta a la jurisdicción de la [Comisión de Servicio Público] bajo cualquiera de las Actas antes mencionadas [y/o la ley habilitadora de la Comisión de Servicio Público] ha fallado en cumplir con cualquiera de las disposiciones o requisitos de dichos estatutos o regulaciones expedidos bajo ellos y, si dicha violación es encontrada, para expedir la orden apropiada para compeler al cumplimiento con el estatuto o reglamentación, cobrar una penalidad civil, o ambas.

386.2 Definiciones

["Comisión "] significa la [Comisión de Servicio Público].

"Juez de Derecho Administrativo" significa un juez de derecho administrativo designado de acuerdo a las disposiciones de [la ley 109 del 28 de junio de 1962, según enmendada].

["Director(a)"] significa el administrador para Seguridad en el Transporte de la [Comisión] o su delegado.

"Procedimientos Civiles de Multa" significa los procedimientos para coleccionar penalidades civiles por violaciones bajo [la ley 109 y] el Acta de Transportación de Materiales Peligrosos, 49 USC 2501 et seq.; sección 30 del Acta de Seguridad en el Transporte de 1980, 49 USC 10927, note.; o la sección 18 del Acta de Reforma Regulatoria de Omnibus de 1982, 49 USC 10927, note.

Reclamante" significa el representante de la [Comisión] autorizado para hacer reclamos.

"Procedimiento de Cualificaciones del Conductor" significa un procedimiento iniciado bajo el 49 CFR 391.47 o por la expedición de una carta de descualificación.

"Acarreador" significa un acarreador, acarreador por contrato, acarreador de obreros migrantes según definido en USC 3101 y 10102.

"Petitionario" significa una parte solicitando que se revoque una determinación en un procedimiento de cualificaciones del conductor.

"Apelado" significa la parte contra la cual el remedio es solicitado o la reclamación es hecha.

**Subparte B - Inicio de los Procedimientos;
Alegaciones**

386.11 Inicio de los procedimientos

(a) Procedimiento de Cualificaciones del Conductor. Estos procedimientos se inician por la expedición de una determinación por el Director(a) del Negociado de Seguridad en el Transporte, en un caso que surja bajo la Sec. 391.47 de este capítulo o por la expedición de una carta de descualificación.

(1) Dicha determinación y/o carta deben estar acompañadas con lo siguiente:

(i) La cita de la reglamentación bajo la cual la acción es tomada;

(ii) Una copia de toda la evidencia documental basada en o considerada para tomar dicha acción, o en el caso de evidencia voluminosa un resumen o sumario de dicha evidencia;

(iii) Aviso al conductor y acarreador envuelto en el caso de que pueden pedir una revisión de la acción;

(IV) Aviso de que una vista sería otorgada si [la Comisión] determina que existe una controversia de hechos relevantes;

(V) Aviso de que la ausencia de petición de revisión constituirá una renuncia del derecho de disputar la acción;

(VI) Aviso de que el peso de la prueba recaerá en el peticionario en los casos que surjan bajo la Sec. 391.47 de este capítulo.

(2) En cualquier tiempo antes de la terminación de la vista, mediante petición de la parte, la carta o determinación puede ser enmendada a discreción del juez de derecho administrativo bajo aquellos términos que él apruebe.

(b) Procedimiento civiles de multa. Estos procedimientos se inician por la expedición de una orden para mostrar causa.

(1) Toda orden de mostrar causa debe contener lo siguiente:

(i) Una declaración de las disposiciones de ley que alegadamente han sido violadas;

(ii) Una breve relación de los hechos constitutivos de cada violación;

(iii) Aviso de la cantidad reclamada, y notificación de la cantidad máxima autorizada a ser reclamada bajo el estatuto;

(IV) La forma en la cual, y el lugar donde el apelado puede pagar la multa; y

(V) Notificación de que el apelado puede, dentro de 15 días de la notificación, notificar al reclamante de que el apelado intenta responder, y que si la notificación es contestada al apelado se le otorgará la oportunidad de ser oído.

(2) En adición a la información requerida el inciso (b)(1) de esta sección la orden puede contener aquellas otras materias que el reclamante estime apropiado.

(3) En los procedimientos para el cobro de penalidades civiles por violaciones de las reglamentaciones de seguridad en el transporte bajo [la ley 109], el reclamante puede requerir del apelado que publique una copia de la orden para mostrar causa en aquel lugar o lugares y por aquel periodo de tiempo que el reclamante determine apropiado para ayudar en la aplicación de la ley y reglamentaciones.

(c) Aviso de procedimientos de investigación. Todos los demás procedimientos se inician por la expedición de un aviso de investigación. [La Comisión] puede expedir un aviso de investigación por iniciativa propia o por querrela radicada de acuerdo a la Sec. 386.12.

(1) Todo aviso de investigación debe contener lo siguiente:

(i) Una declaración de la jurisdicción y autoridad legal para la institución de los procedimientos;

(ii) El nombre y dirección de cada acarreador contra el cual el remedio es solicitado;

(iii) Uno o más párrafos claros, concisos y numéricamente separados estableciendo los hechos que alegadamente constituyen una violación de la ley;

(IV) El remedio solicitado, el cual, cuando sea practicable debe ser en forma de una orden para la firma [de los Comisionados], la cual deberá contener un tiempo razonable para el cese de las violaciones, y puede especificar las acciones a ser tomadas para que de tal manera cesen las violaciones;

(v) Una declaración de que las reglas de esta parte requieren una contestación a ser radicada dentro de los 30 días de la entrega del aviso de investigación; y

(VI) Un certificado que el aviso de investigación fue entregado de acuerdo con la Sec. 386.31.

(2) En cualquier tiempo antes de la terminación de la vista o por solicitud de parte, el aviso de investigación puede ser enmendado a la discreción del oficial examinador bajo aquellos términos que estime apropiado.

(3) Un procedimiento civil de multa puede ser combinado con un aviso de investigación en un solo procedimiento. En tal procedimiento combinado el periodo límite de 30 días para contestar, según especificado en el inciso(c)(1)(v), aplica.

386.12 Querella

(a) Radicación de querella. Excepto según provisto en el inciso (c) de esta sección, cualquier persona, junta estatal, organización, o cuerpo político puede radicar una querella escrita con [la Comisión] requiriendo la expedición de un aviso de investigación bajo la Sec. 386.11(c) Toda querella debe contener:

(1) El nombre y dirección de la parte que la radica, y una declaración especificando la autoridad para que la parte (que no sea una persona natural) radique la querella;

(2) Una declaración del interés de la parte en los procedimientos;

(3) El nombre y dirección de cada acarreador contra el cual el remedio es solicitado;

(4) Las razones por las cuales la parte considera que un aviso de investigación debe ser expedido;

(5) Una declaración de cualquier acción anterior que la parte haya tomado para corregir las violaciones de ley alegadas en la querella y los resultados de dicha acción; y

(6) El remedio el cual la parte considera que la [Comisión] debe implementar.

(b) Acción sobre querella bajo el inciso (a). Con la radicación de una querella bajo el inciso (a) de esta sección, [la Comisión] deberá determinar si establece base razonable para investigación y acción por la [Comisión]. Si ésta determina que la querella establece dichas bases, [la Comisión] expedirá, o autorizará la expedición de, un aviso de investigación bajo la Sec. 386.11 (c). Si determina que no establece base razonable para investigación y acción por la [Comisión], [la Comisión] la desestimarà.

(c) Querrela de violación sustancial. Cualquier persona puede radicar querrela escrita con [la Comisión] alegando que una violación sustancial, de cualquier reglamentación expedida bajo [la ley 109], está ocurriendo o ha ocurrido dentro de los 60 días precedentes. Una violación sustancial es una, la cual puede razonablemente llevar a, o ha resultado en, daño personal serio o muerte. Toda querrela debe estar firmada por el querellante y debe contener:

(1) El nombre, dirección y número de teléfono de la persona que la radica;

(2) El nombre y dirección del alegado violador y, en relación a cada alegado violador, las provisiones específicas de las reglamentaciones que el querellante cree que fueron violadas; y

(3) Una declaración concisa pero completa de los hechos basados para sustanciar cada alegación, incluyendo la fecha de cada alegada violación.

(d) Acción sobre querrela de violación sustancial. Con la radicación de la querrela de violación sustancial bajo el inciso (c) de esta sección, [la Comisión] deberá determinar si es o no frívola y cumple con los requisitos del inciso (c) de esta sección. Si [la Comisión] determina que la querrela no es frívola y cumple con los requisitos del inciso (c) ésta debe investigar la querrela. El querellante deberá ser notificado a tiempo de los hallazgos resultantes de dicha investigación. [La Comisión] no podrá ser requerida a conducir investigaciones separadas de querrelas duplicadas. Si [la Comisión] determina que la querrela es frívola o no cumple con los requisitos del inciso (c), ésta deberá desestimar la querrela y notificar al querellante por escrito de las razones para dicha desestimación.

(e) Independientemente de las provisiones de la sección 552 del Título 5 del Código de Estados Unidos, [la Comisión] no revelará la identidad de querellantes a menos que se determine que dicha revelación es necesaria para procesar por la violación. Si la revelación es necesaria, [la Comisión] deberá utilizar todo medio práctico dentro de su autoridad para asegurarse que el querellante no es sujeto a hostigamiento, intimidación, acción disciplinaria, discriminación, o pérdida financiera como resultado de dicha revelación.

386.13 Peticiones de Revisión, Contestaciones

(a) Procedimientos de cualificaciones del conductor. Dentro de 60 días después de notificado de la determinación bajo la Sec. 391.47 de este capítulo o la carta de descualificación, el conductor o acarreador puede pedir la revi-

si3n de dicha acci3n. Dichas peticiones deber3n ser sometidas a [la Comisi3n] y deber3n contener lo siguiente:

(1) Identificaci3n de la acci3n que el peticionario desea sea revocada;

(2) Copia de toda la evidencia en la cual el peticionario se basa, en la forma prescrita en la Sec. 386.49;

(3) Todo argumento, jur3dico o no, el cual el peticionario desea hacer en apoyo de su posici3n;

(4) Un requerimiento de vista oral, si una es deseada, deber3 presentarse controversias basadas en hechos relevantes que se considera est3n en disputa;

(5) Certificaci3n de que la contestaci3n ha sido radicada de acuerdo con la Sec. 386.31; y

(6) Cualquier otro material pertinente.

(b) Fallar en someter una petici3n seg3n se especifica en el inciso (a) de esta secci3n constituir3 un relevo del derecho a solicitar revisi3n de la determinaci3n o carta de descualificaci3n. En estos casos la determinaci3n o descualificaci3n expedida, autom3ticamente se convierte en la decisi3n final [de la Comisi3n] 30 d3as despu3s del tiempo para someter la constestaci3n o petici3n de revisi3n haya expirado, a menos que [la Comisi3n] ordene lo contrario.

(c) Si la petici3n no requiere una vista [la Comisi3n] puede expedir una decisi3n y orden final basada en la evidencia y los argumentos sometidos.

386.14 Contestaciones y requerimientos de vista:

Procedimientos civiles de multa

(a) Tiempo para contestar. El apelado deber3 contestar dentro de 15 d3as despu3s que la orden para mostrar causa es notificada, excepto seg3n provisto en la Sec. 386.11 (c)(3).

(b) Contenido de la contestaci3n. La contestaci3n deber3 contener lo siguiente:

(1) Una admisi3n o negaci3n de cada alegaci3n en la orden y una declaraci3n concisa de los elementos constitutivos de cada defensa;

(2) Si el apelado disputa la orden, una solicitud para una vista formal administrativa tipo juicio, o aviso de la intenci3n de someter evidencia sin una vista formal. Una

solicitud de vista deberá contener un listado de todas las controversias de hechos relevantes que se cree están en disputa. Fallar en requerir una vista dentro de 15 días después que la orden para mostrar causa es notificada, excepto según provisto en la Sec. 386.11 (c)(3), constituirá un relevo de cualquier derecho a vista;

(3) Una declaración de si el apelado desea discutir los términos de pago o transacción de la cantidad reclamada; y

(4) Certificación de que la contestación ha sido notificada de acuerdo con la Sec. 386.31

(c) Sometimiento de evidencia. Si un aviso del intento de someter evidencia sin vista formal es radicado bajo el inciso (b)(2) de esta sección y el apelado disputa la orden, toda la evidencia debe ser sometida en forma escrita no más tarde del día 40 siguiente a la notificación de la orden para mostrar causa. La evidencia debe ser sometida en la manera especificada en la Sec. 386.49.

(d) Solicitud del querellante para una vista. Si el apelado radica un aviso de intención de someter evidencia sin una vista formal, el querellante puede dentro de los 15 días después que la contestación es radicada, someter una solicitud para una vista formal. La solicitud deberá incluir un listado de todas las controversias de hechos relevantes que se cree están en disputa.

(e) Fallar en contestar. Si el apelado no contesta dentro del tiempo provisto en esta sección, la orden para mostrar causa se convierte en la orden final de la agencia en el procedimiento 25 días después que es notificada.

386.15 Contestaciones y solicitudes para vista: Aviso de procedimientos de investigación

(a) Dentro de 30 días después que se avise la investigación el apelado deberá radicar una respuesta. La respuesta deberá contener la siguiente información:

(1) En casos donde una alegación del aviso de investigación es disputada:

(i) Una concisa declaración de los hechos constitutivos de cada defensa y una admisión, negación o explicación específica de cada alegación; y

(ii) Una solicitud para vista oral, si una es deseada, debe establecer controversia de hechos relevantes que se considera están en disputa, o, si no es solicitada, cualquier evidencia y argumentos en apoyo de la posición del recurrido en la manera prescrita en la Sec. 386.49.

(2) En los casos en que el recurrido decide no disputar las alegaciones, la contestación así deberá especificarlo. El recurrido puede también proponer la orden apropiada disponiendo de los procedimientos o proponiendo que la materia sea terminada por una orden de consenso bajo la Subparte C. Una declaración decidiendo no disputar releva la vista sobre los hechos alegados en el aviso de investigación y provee una base en el registro para una decisión en el caso.

(3) En todos los casos iniciados por un aviso de investigación, la contestación debe contener una certificación de que fue notificada de acuerdo a la Sec. 386.31.

(b) Cuando no se recibe contestación al aviso de investigación, o el recurrido contesta pero no pide vista, [la Comisión] puede, mediante moción de parte, encontrar los hechos tal y como son alegados y expedir una orden final en el procedimiento.

386.16 Acción en peticiones o contestaciones

(a) Contestaciones no requiriendo una vista oral. Si la contestación sometida no requiere una vista oral, [la Comisión] puede expedir una decisión y orden final basada en la evidencia y argumentos sometidos.

(b) Requerimiento de vista oral. Si un requerimiento de vista oral ha sido radicado, [la Comisión] deberá determinar si hay controversias de hechos materiales en disputa. Si los hay, él o ella deberá citar la materia para vista. Si no hay, deberá expedir una orden a dicho efecto y establecer un término para la sumisión de argumentos por las partes. Con el sometimiento de los argumentos deberá decidir el caso

(c) Transacción de multas civiles. (1) Cuando la contestación a una orden para mostrar causa indica que el recurrido desea discutir el pago, y negociaciones producen un acuerdo, un acuerdo de transacción será redactado y firmado por el recurrido y [la Comisión]. Dicho acuerdo de transacción deberá contener lo siguiente:

(i) La base estatutaria de la reclamación;

(ii) Una breve declaración de las violaciones;

(iii) La cantidad reclamada y la pagada;

(iv) La fecha, tiempo y lugar y la forma de pago; y

(v) Una declaración de que el acuerdo no es obligatorio para [la Comisión] hasta que sea formalizado por ésta.

(2) Cualquier acuerdo de transacción puede contener una orden por consentimiento.

(3) Un acuerdo de transacción formalizado es obligatorio para el recurrido y el reclamante de acuerdo a sus términos. El consentimiento del recurrido en un acuerdo de transacción que no ha sido formalizado por [la Comisión] no puede ser retirado por un periodo de 30 días después que es formalizado por el recurrido.

386.17 Intervención

Después que la materia es citada para vista y antes de la fecha establecida para comenzar, cualquier persona puede pedir permiso para intervenir. La petición debe ser notificada al oficial examinador. La petición deberá establecer las razones por las cuales el peticionario alega tener derecho a intervenir. La petición tiene que ser notificada a todas las partes de acuerdo con la Sec. 386.31. Cualquier parte puede radicar una respuesta dentro de diez días de notificada la petición. El oficial examinador deberá entonces determinar si permite o deniega la petición. La petición será permitida si el oficial examinador determina que la decisión final puede directa y adversamente afectar al peticionario o la clase que representa, y si el peticionario puede contribuir materialmente a la disposición de los procedimientos y su interés no está adecuadamente representado por las partes existentes. Una vez admitido, el peticionario es una parte para todos los propósitos en todos los procedimientos subsiguientes.

Subparte C - Procedimiento de Orden por Consentimiento

386.21 Orden por consentimiento

Cuando el recurrido ha radicado su decisión de no disputar bajo la Sec. 386.15(a), o ha accedido a un acuerdo de multa civil, y en cualquier tiempo antes que la vista concluya, las partes pueden formalizar el acuerdo apropiado para la disposición del caso por consentimiento para la consideración [de la Comisión]. El acuerdo es radicado con [la Comisión], la cual puede (a) aceptarlo, (b) rechazarlo y disponer que los procedimientos continúen, o (c) tomar aquella otra acción que estime apropiada. Si [la Comisión] acepta el acuerdo, deberá emitir una orden de acuerdo con los términos de ésta.

386.22 Contenido de la orden por consentimiento

(a) Todo acuerdo radicado con [la Comisión] bajo la Sec. 386.21 deberá contener:

(1) Una orden para la disposición del caso de una manera adecuada para la firma [de los Comisionados] que haya sido firmada por el recurrido;

(2) Una admisión de todos los hechos jurisdiccionales;

(3) Un relevo de pasos procesales adicionales, del requisito que la decisión u orden deberá contener conclusiones de hecho y conclusiones de derecho, y de todo el derecho a buscar revisión judicial o de otra forma retar o disputar la validez de la orden;

(5) Disposiciones de que la orden tiene la misma fuerza y efecto, es final, y puede ser modificada, alterada o puesta a un lado en la misma manera que cualquier otra orden expedidas bajo 49 USC 501 et seq., 2501 et seq., 3101 et seq., y 10927 et. seq., y [la ley 109], y

(6) Disposiciones de que el acuerdo no formará parte del "record" en los procedimientos a menos, y hasta, que [la Comisión] lo haya formalizado.

(b) Un acuerdo radicado con [la Comisión] bajo la Sec. 386.21 puede contener:

(1) Una declaración de que es llevado a cabo para propósitos de transacción tan sólo y no admite cualquiera de las violaciones de ley alegadas en el aviso de investigación, y

(2) Disposiciones para el compromiso de cualquier reclamación por una multa civil.

Subparte D - Reglas Generales y Vistas

386.31 Citación (Emplazamiento)

(a) Toda citación requerida por estas reglas deberá ser hecha por correo o mediante entrega personal. La citación por correo se entiende hecha cuando ésta es depositada.

(b) Un certificado de citación deberá acompañar todas las alegaciones, mociones y documentos cuando sean presentados para radicación, y deberá consistir de un certificado de entrega personal o de un certificado de envío por correo, llevado a cabo por la persona haciendo la entrega personal o el envío por correo del documento. La primera alegación del Gobierno en un procedimiento iniciado bajo esta parte deberá tener anexado una lista de citación con las personas a ser notificadas. Esta lista será puesta al día según sea necesario.

(c) Copias de todas las alegaciones, mociones y documentos deberá ser notificada y/o entregada en Secretaría y a

todas las partes en los procedimientos por la persona que las radica, en el número de copias indicadas en la lista de citación inicial del Gobierno.

386.32 Cómputos de tiempo

(a) Generalmente, al calcular cualquier periodo de tiempo establecido en estas reglas o en cualquier orden expedida por éstas, la computación del tiempo comienza al día siguiente del acto, evento o falta. El último día del periodo es incluido, a menos que sea sábado, domingo o día de fiesta oficial, en cuyo caso el periodo de tiempo correrá hasta el final del siguiente día que no sea un sábado, domingo o día de fiesta oficial. Todos los sábados, domingos y días de fiestas oficiales, excepto aquellos cayendo en el último día del periodo, deberán ser computados.

(b) Fecha de entrada de órdenes. Al computarse cualquier periodo de tiempo que envuelva la fecha de entrada de una orden, la fecha de entrada será la fecha en que la orden es notificada.

(c) Computación de tiempo para envío por correo. (1) Los documentos no se estiman radicados hasta que hayan sido recibidos en Secretaría. Sin embargo, cuando los documentos son radicados por correo, cinco (5) días serán añadidos al periodo prescrito.

(2) La notificación de todos los documentos se estima efectuada al momento de depósito en el correo.

(3) Siempre que una parte tenga el derecho o sea requerido a tomar alguna acción dentro del periodo de tiempo prescrito después de la notificación de una alegación, aviso u otro documento sobre dicha parte, y la alegación, aviso o documento es notificado a dicha parte por correo, cinco (5) días serán añadidos al periodo prescrito.

386.33 Extensión de tiempo.

Todas las solicitudes para extensiones de tiempo deberán ser radicadas [en la Comisión] o, si la materia ha sido llamada para vista, con el oficial examinador. Todas las solicitudes deberán establecer las razones para la solicitud, sólo aquellas solicitudes que demuestren justa causa serán otorgadas. Ninguna moción para la continuación o posposición de la fecha de una vista radicada dentro de los siete (7) días de la fecha establecida para la vista será otorgada a menos que sea acompañada por un affidavit o declaración jurada demostrando que circunstancias extraordinarias ameritan el aplazamiento.

386.34 Conocimiento oficial

[La Comisión] o el oficial examinador pueden tomar conocimiento oficial de cualquier hecho que no conste en evidencia si éstos notifican a todas las partes de sus intenciones. Cualquier parte que objete el conocimiento oficial deberá radicar su objeción dentro de diez (10) días después de notificado.

386.35 Mociones

(a) En general. Una solicitud para una orden o decisión que no esté cubierta por estas reglas será hecha mediante moción. Todas las mociones radicadas con anterioridad al llamamiento de la materia para vista deberá ser hecha [a la Comisión]. Todas las mociones radicadas después que la materia es llamada para vista deberán ser hechas al oficial examinador.

(b) Forma. A menos que sean hechas durante la vista, las mociones deberán ser por escrito, deberán establecer con particularidad las bases para el remedio solicitado, y deberán estar acompañadas por affidavit o declaración jurada y otra evidencia en que se basen.

(c) Respuestas. Excepto cuando una moción es radicada durante una vista, cualquier parte puede radicar una respuesta en apoyo u oposición a la moción, acompañada por affidavit u otra evidencia en que se basen. Dichas respuestas deberán ser notificadas dentro de los (7) días después que la moción es notificada o dentro de aquel tiempo que [la Comisión] o el oficial examinador determinen.

(d) Argumento. Argumento oral o resúmenes pueden ser ordenados por [la Comisión] o el oficial examinador.

(e) Disposición. Las mociones pueden ser decididas inmediatamente o en cualquier otro tiempo especificado por [la Comisión] o el oficial examinador.

(f) Suspensión de tiempo. La pendencia de una moción no afectará ningún límite de tiempo establecido en estas reglas, a menos que se ordene lo contrario por [la Comisión] o el oficial examinador.

386.36 Mociones para desestimar y mociones para una exposición más definida

(a) Las mociones para desestimar deberán ser hechas dentro del tiempo establecido para contestar o pedir revisión, excepto mociones para desestimar por falta de jurisdicción, la cual puede ser hecha en cualquier momento.

(b) Las mociones para una exposición más definida pueden ser hechas en vez de una contestación. La moción deberá señalar los defectos por los cuales se queja y los detalles deseados. Si la moción es declarada con lugar, la alegación objetada deberá ser aclarada dentro de 15 días de la aprobación de la moción o será desestimada. Si la moción es denegada, la parte que solicitó la exposición más definida deberá radicar sus alegaciones dentro de diez (10) días después de la denegación.

386.37 Métodos de descubrimiento.

Las partes pueden obtener descubrimiento por uno o más de los siguientes métodos: deposiciones mediante examen oral o preguntas escritas; interrogatorios escritos; producción de documentos u otra evidencia para inspección y otros propósitos; exámenes físicos y mentales; y requerimientos de admisiones. A menos que [la Comisión] o, en los casos que han sido llamados a vista, el oficial examinador ordene otra cosa, la frecuencia o secuencia de dichos métodos no es limitada.

386.38 Alcance del descubrimiento.

(a) A menos que de otra manera sea limitado por orden [de la Comisión] o, en casos que han sido llamados a vista, el oficial examinador, de acuerdo con estas reglas, las partes pueden obtener descubrimiento sobre cualquier materia no privilegiada, la cual es relevante a la materia envuelta en el procedimiento, incluyendo la existencia, descripción, naturaleza, custodia, condición y localización de cualesquiera libros, documentos u otras cosas tangibles y la identidad y localización de personas que tengan conocimiento de cualquier materia descubrible.

(b) No es base para objetar que la información buscada no sería admitida en la vista si la información buscada aparenta ser calculadamente razonable para dirigirse al descubrimiento de evidencia admisible.

(c) Una parte puede obtener descubrimiento de documentos y cosas tangible que de otra forma serían descubiertas bajo el inciso (a) de esta sección y preparados con anticipación de o para la vista por, o para el representante de otra parte (incluyendo su abogado, consultor, fiador, indemnizador, asegurador, o agente) sólo con la demostración de que la parte solicitando descubrimiento tiene una necesidad sustancial de los materiales en la preparación de su caso y que estaría imposibilitado sin un gravamen indebido para obtener el equivalente sustancial de los materiales por otros medios. Al ordenar el descubrimiento de dichos materiales cuando la demostración requerida ha sido hecha, [la Comisión] o el oficial examinador deberán

proteger en contra de la divulgación de las impresiones mentales, conclusiones, opiniones, o teorías legales de un abogado u otro representante de la parte en lo concerniente al procedimiento.

386.39 Ordenes protectoras.

Mediante moción de una parte u otra persona contra la cual el descubrimiento es solicitado, y mediante la demostración de justa causa, [la Comisión] o el oficial examinador, si uno ha sido designado, puede expedir cualquier orden la cual la justicia requiera para proteger una parte o persona de molestia, bochorno, opresión o carga o expensa indebida, incluyendo uno o más de los siguientes:

- (a) Que no se lleve a cabo el descubrimiento;
- (b) El descubrimiento puede ser sólo en términos y condiciones específicas, incluyendo la designación de tiempo y/o lugar;
- (c) El descubrimiento puede ser sólo por un método de descubrimiento que no sea el seleccionado por la parte solicitando el descubrimiento;
- (d) Ciertas materias no relevantes no pueden ser investigadas, o que el alcance del descubrimiento sea limitado a ciertas materias;
- (e) El descubrimiento debe ser conducido con nadie presente excepto las personas designadas por [la Comisión] o el oficial examinador; o
- (f) Un secreto de negocio u otra investigación, desarrollo, o información comercial confidencial no puede ser divulgado o sólo ser divulgado de una manera designada.

386.40 Suplementación de respuestas.

Una parte que ha respondido a un requerimiento de descubrimiento con una respuesta que fue completa al momento de ser hecha, no está en la obligación de suplementar su respuesta para incluir información adquirida con posterioridad, excepto como sigue:

- (a) Una parte está obligada a suplementar periódicamente su respuesta en relación con cualquier pregunta directamente dirigida a:

- (1) La identidad y localización de personas que tengan conocimiento de materias descubribles; y

(2) La identidad de cada persona que se espera sea llamada como perito a la vista, la materia sobre la cual se espera que testifique y la sustancia de su testimonio.

(b) Una parte está bajo el deber de enmendar periódicamente una respuesta anterior si posteriormente obtiene información sobre la base de la cual:

(1) Conoce que la respuesta era incorrecta al momento de ser hecha; o

(2) Conoce que la respuesta, aunque correcta al momento de ser hecha ya no lo es y las circunstancias son tales que fallar para enmendar la respuesta es, en substancia, un encubrimiento intencional.

(c) Un deber para suplementar respuestas puede ser impuesto por orden [de la Comisión] o el oficial examinador o por acuerdo de las partes.

386.41 Estipulaciones sobre descubrimiento.

A menos que se ordene de otra forma, una estipulación escrita sometida por todas las partes y radicadas con [la Comisión] o el oficial examinador, si uno ha sido designado, puede:

(a) Proveer que las deposiciones sean tomadas ante cualquier persona en cualquier tiempo o lugar, con suficiente aviso, y en cualquier manera, y cuando así sea tomada puede ser usada como las otras deposiciones; y

(b) Modificar los procedimientos provistos por estas reglas para otros métodos de descubrimiento.

386.42 Interrogatorios escritos a las partes

(a) Cualquier parte puede entregar interrogatorios escritos a cualquier otra parte para ser contestados por escrito por la parte notificada, o si la parte notificada es una corporación pública o privada o una sociedad o asociación o agencia gubernamental, por cualquier agente u oficial autorizado, deberá proveer dicha información según le esté disponible a la parte. Una copia de los interrogatorios, contestaciones, y todas las alegaciones relacionadas deberán ser entregadas [a la Comisión] o, en los casos que han sido llamados a vista, al oficial examinador, y a todas las partes en el procedimiento.

(b) Cada interrogatorio deberá ser contestado separadamente y completamente por escrito bajo juramento o afirmación, a menos que sea objetado, en cuyo caso las razones para la objeción deberán ser declaradas en vez de una contestación. Las contestaciones y objeciones deberán

ser firmadas por la persona que las hace. La parte a la cual los interrogatorios son entregados deberá entregar una copia de la contestación y objeciones a todas las partes en el procedimiento dentro de 30 días después de notificado el interrogatorio, o dentro de aquel periodo acordado o alargado según [la Comisión] o que el oficial examinador permita.

(c) Un interrogatorio de otra manera apropiado no es necesariamente objetable meramente porque una contestación al interrogatorio envuelva una opinión o contención que se relacione al hecho, o la aplicación del derecho al hecho, pero [la Comisión] o el oficial examinador puede ordenar que dicho interrogatorio no necesita ser contestado hasta después que el descubrimiento designado ha sido completado o hasta una conferencia preliminar o cualquier otro tiempo.

386.43 Producción de documentos y otra evidencia; entrada a terreno para inspección y otros propósitos; y exámenes físicos y mentales.

(a) Cualquier parte puede entregar a cualquier otra parte una petición para:

(1) Producir y permitir a la parte que hace la petición, o una persona actuando en su beneficio, a inspeccionar y copiar cualquier documento designado, o para inspeccionar y copiar, examinar, o probar cualquier cosa tangible, las cuales están en la posesión, custodia o control de la parte a la cual la petición es entregada; o

(2) Permitir la entrada en terreno designado u otra propiedad en la posesión o control de la parte a la cual la petición es entregada para el propósito de inspección y medida, fotografiar, examen o para otros propósitos según establecido en el inciso (a)(1) de esta sección.

(3) Someterse a un examen físico o mental por un médico.

(b) La petición puede ser entregada a cualquier parte sin permiso [de la Comisión] o el oficial examinador.

(c) La petición deberá:

(1) Establecer los artículos a ser inspeccionados por categorías o individualmente;

(2) Describir cada artículo o categoría con particularidad razonable;

(3) Especificar un tiempo, lugar y manera razonable para hacer la inspección y llevar a cabo actos relacionados;

(4) Especificar el tiempo, lugar, manera, condiciones y alcance del examen físico o mental y la persona o personas por las cuales será hecha. Un reporte del médico examinador deberá ser hecho de acuerdo con la [Regla 32.2 de las Reglas de Procedimiento Civil de 1979, según enmendada.]

(d) La parte a la cual la petición es entregada deberá entregar a la parte que lo somete una contestación escrita dentro de 30 días de entregada la petición.

(e) La respuesta deberá establecer, en relación a cada artículo o categoría:

(1) Que la inspección y actividades relacionadas será permitida según requerida; o

(2) Que se objeta en todo o en parte, en cuyo caso las razones para la objeción deberán ser declarada.

(f) Una copia de cada solicitud para producción y cada respuesta escrita deberá ser entregada a todas las partes y registrada con [la Comisión] o el oficial examinador, si uno ha sido designado.

386.44 Requerimiento de Admisiones

(a) Requerimiento de admisiones. (1) Cualquier parte puede entregar a cualquier otra parte una petición para admisiones de cualquier materia relevante o la autenticidad de cualquier documento relevante. Copias de cualquier documento sobre el cual una admisión es solicitada deberá acompañar la petición.

(2) Cada materia para la cual una admisión es solicitada deberá ser presentada separadamente y numerada. La materia es admitida a menos que dentro de 15 días después de entregada la petición, la parte contra la cual la petición es dirigida entregue a la parte que solicita la admisión una contestación escrita y firmada por la parte o su abogado.

(3) Cada contestación deberá especificar si la parte admite o niega la materia. Si la materia no puede ser admitida o negada, la parte deberá establecer en detalle las razones.

(4) Una parte no puede expedir una negación o fallar en contestar basada en que carece de conocimiento a menos que haya hecho una investigación razonable para conseguir información suficiente que le permita admitir o negar.

(5) Una parte puede radicar una objeción a una petición para admisión dentro de diez (10) días después de

notificado. Dicha moción deberá ser radicada con el oficial examinador, si uno ha sido designado, de otra manera deberá ser radicada con [la Comisión]. Una objeción deberá explicar en detalles las razones de la parte para no contestar. Una contestación a la objeción puede ser entregada por la parte requiriendo la admisión dentro de los diez (10) días después de notificada la objeción. No es suficiente base de objeción el reclamar que la materia sobre la cual una admisión es requerida presente una controversia de hechos para la vista.

(b) Efecto de la admisión. Cualquier materia admitida es concluyentemente establecida a menos que [la Comisión] o el oficial examinador permita su retiro o enmienda. Cualquier admisión bajo esta regla es para propósitos de la acción pendiente solamente y no puede ser usada en cualquier otro procedimiento.

(c) Si una parte rehusa admitir una materia o la autenticidad de un documento lo cual es posteriormente probado, la parte requiriendo la admisión puede pedir por los gastos incurridos para hacer la prueba. Dicha moción deberá ser otorgada a menos que exista una buena razón para fallar en admitir.

386.45 Moción para compeler a descubrimiento.

(a) Si un deponente falla en contestar una pregunta propuesta o una parte a la cual una petición es hecha de acuerdo a la Sec. 386.42 a 386.44, o una parte a la cual interrogatorios son notificados falla en responder adecuadamente y objeta el requerimiento, o cualquier parte de ésta, o falla en permitir la inspección según requirida, la parte descubridora puede pedir [a la Comisión] o al oficial examinador, si uno ha sido designado, una orden para compeler una respuesta o inspección de acuerdo con la petición.

(b) La moción deberá establecer:

(1) La naturaleza de las preguntas o requerimientos;

(2) La respuesta u objeciones de la parte a la cual la petición fue notificada; y

(3) Argumentos en apoyo de la moción.

(c) Para propósitos de esta sección una contestación evasiva o incompleta deberá ser tratada como fallar en contestar o responder.

(d) Al decidirse en una moción hecha de acuerdo con esta sección, [la Comisión] o el oficial examinador, si uno ha sido designado, puede expedir una orden protectora tal y

como él, o ella, está autorizado para entender en una moción hecha según la sección 386.39 (a).

386.46 Depositiones.

(a) Donde, cómo y por quién serán tomadas. La deposición de cualquier testigo puede ser tomada en cualquier etapa de los procedimientos en momentos razonables. Las deposiciones pueden ser tomadas mediante examen oral o interrogatorios escritos ante cualquier persona que tenga el poder de administrar juramentos.

(b) Aplicación. Cualquier parte que desee tomar la deposición de un testigo deberá indicar al testigo y las otras partes del tiempo, el lugar y el nombre y dirección de la persona ante la cual la deposición será tomada; el nombre y dirección de cada testigo; y la materia la cual cada testigo se espera que testifique.

(c) Aviso. Será dado aviso para la toma de deposición, el cual será no menor de cinco días de aviso escrito cuando la deposición sea tomada dentro del [E L A de Puerto Rico] y no menor de 20 días de aviso escrito cuando la deposición sea tomada en otra parte.

(d) Ofrecimiento y admisión en evidencia. Cada testigo testificando mediante deposición deberá ser jurado, y cualquier otra parte tendrá el derecho de contrainterrogar. Las preguntas propuestas y las contestaciones a éstas, juntas con todas las objeciones hechas deberán ser reducidas a escrito, leídas por o para, y suscritas por los testigos; y certificadas por la persona administrando el juramento. De ahí en adelante, dicho oficial deberá sellar la deposición en un sobre y enviarlo por correo certificado [a la Comisión] o al oficial examinador, si uno ha sido designado. Con sujeción a aquellas objeciones a las preguntas y respuestas como fueron señaladas al momento de tomar la deposición y las cuales hubieran sido válidas si el testigo estuviera personalmente presente y testificando, dicha deposición puede ser leída y ofrecida en evidencia por la parte tomándola como contra cualquier parte presente o representada en la toma de la deposición o que tuvo debido aviso de ésta.

(e) Moción para terminar o limitar el examen. Durante la toma de una deposición, una parte o deponente puede requerir la suspensión de la deposición basado en la mala fe en la dirección del examen, opresión de un deponente o parte o preguntas impropias. La deposición será entonces aplazada. Sin embargo, la parte o deponente objetante deberá inmediatamente solicitar [a la Comisión] o al oficial examinador una decisión en sus objeciones a la dirección de la deposición o procedimientos. [La Comisión] o el oficial examinador pueden entonces limitar el alcance o manera de la toma de deposición.

386.47 Uso de la deposición en las vistas.

(a) En general. En la vista, cualquier parte o toda la deposición, según sea admisible bajo las reglas de evidencia, puede ser usada en contra de cualquier parte presente o representada en la toma de deposición o que tuvo debido aviso de ésta de acuerdo con una de las siguientes disposiciones:

(1) Cualquier deposición puede ser usada por cualquier parte para propósitos de contradecir o impugnar el testimonio del deponente como testigo.

(2) La deposición de peritos, particularmente la deposición de médicos, puede ser usada por cualquier parte para cualquier propósito, a menos que [la Comisión] o el oficial examinador decida que dicho uso sería injusto o en violación del debido procedimiento.

(3) La deposición de una parte o de cualquiera que al momento de tomarse la deposición era un oficial, director, o agente debidamente autorizado de una organización o asociación pública o privada, o una asociación la cual es una parte, puede ser usada por cualquier parte para cualquier propósito.

(4) La deposición de un testigo, sea o no parte, puede ser usada por cualquier parte para cualquier propósito si el oficial presidiendo encuentra:

(i) Que el testigo falleció; o

(ii) Que el testigo está fuera del [E.L.A. de Puerto Rico] a menos que aparezca que la ausencia del testigo fue procurada por la parte ofreciendo la deposición; o

(iii) Que el testigo está imposibilitado de atender a testificar por razón de edad, enfermedad o encarcelamiento; o

(iv) Que la parte ofreciendo la deposición se ha visto imposibilitada de procurar la comparecencia del testigo mediante citación; o

(v) Mediante solicitud y aviso, que tales circunstancias excepcionales existen como para ser deseable, al interés de la justicia y con el debido respeto a la importancia de presentar el testimonio de testigos oralmente en vista abierta, para permitir que la deposición sea usada.

(5) Si sólo un fragmento de la deposición es ofrecida en evidencia por una parte, cualquier otra parte puede requerirle la presentación de todo lo que sea relevante al fragmento presentado, y cualquier parte puede presentar cualquier otro fragmento.

En caso en que estén involucrados las calificaciones físicas de conductores, copias de todos los reportes médicos, resultados de exámenes y otros registros médicos en los que una parte intenta basarse, deberán ser notificados a las otras partes por lo menos 30 días con anterioridad a la fecha establecida para la vista. Excepto que sean relevados por el Director(a) del Negociado de Seguridad en el transporte, los reportes, resultados de exámenes y registros médicos no notificados bajo esta regla deberán ser excluidos como evidencia en cualquier vista.

386.48 Registros médicos y reportes médicos.

(c) Efecto de toma y uso de deposiciones. Una parte no deberá ser juzgada como para hacer a una persona su testigo para cualquier propósito por la toma de su deposición. La presentación en evidencia de la deposición o cualquier parte de ésta para cualquier propósito que no sea el de contradecir o impugnar el deponente hace al deponente el testigo de la parte presentando la deposición, pero esto no aplica al uso por cualquier otra parte de una deposición según descrita en el inciso (a)(2) de esta sección. En la vista cualquier parte puede refutar cualquier evidencia relevante contenida en una deposición independientemente que haya sido presentada por él o cualquier otra parte.

(3) Objeciones a la forma o interrogatorios escritos son renunciados a menos que se notifiquen por escrito a la parte proponiéndolos.

(2) Errores e irregularidades que ocurran en el examen oral en la manera de tomar la deposición, en la forma de las preguntas o respuestas, en el juramento o afirmación, o en la conducta de las partes y errores de cualquier clase los cuales pudieron ser obviados, removidos o remedios si prontamente presentados, son renunciados a menos que una objeción razonable a ellos sea hecha en la toma de la deposición.

(1) Objeciones a la competencia de un testigo o a la competencia, relevancia o materialidad del testimonio no son renunciadas por fallar en hacerlas antes o durante la toma de la deposición, a menos que la base para la objeción sea una la cual pudo haber sido obviada o removida si se hubiera presentado en dicho momento.

(b) Objeciones a la admisibilidad, Excepto según provisto en este inciso, la objeción puede ser hecha en la vista para recibir en evidencia cualquier deposición o parte de ésta por cualquier razón la cual requeriría la exclusión de la evidencia si el testigo estuviera presente y testificando.

386.49 Forma de la evidencia escrita.

Toda la evidencia escrita deberá ser sometida en la siguiente forma:

(a) Un affidavit de la persona que tenga conocimiento personal de los hechos alegados; o

(b) Evidencia documental en la forma de pruebas (exhibits) anexada a un affidavit identificando la prueba (exhibit) y proveyendo su fuente.

386.50 Comparecencia y derechos de los testigos.

(a) Cualquier parte en un procedimiento puede comparecer y ser oído en persona o por abogado. Un empleado regular de una parte que comparezca a favor de la parte puede ser requerido por el oficial examinador a demostrar su autoridad para de tal forma comparecer.

(b) Cualquier persona sometiendo datos o evidencia en un procedimiento gobernado por esta parte puede, mediante requerimiento a tiempo y pago de gastos, procurar una copia de cualquier documento sometido por ella o de cualquier transcripción. Documentos originales, datos o evidencia pueden ser retenidos mediante permiso del oficial examinador o [la Comisión] mediante la sustitución de una copia por éste.

386.51 Enmienda y retiro de alegaciones.

(a) Excepto en las instancias cubiertas por otras reglas, en cualquier momento mayor de 15 días con anterioridad a la vista, una parte puede enmendar sus alegaciones mediante notificación de la alegación enmendada [a la Comisión] o al oficial examinador, si uno ha sido designado, y a todas las partes. Dentro de 15 días con anterioridad a la vista, una enmienda deberá ser permitida sólo en la discreción del oficial examinador. Cuando la alegación enmendada es radicada, las otras partes pueden radicar una respuesta y objeción dentro de diez (10) días.

(b) Una parte puede retirar su alegación sólo con la aprobación del oficial examinador o [la Comisión].

386.52 Apelaciones de decisiones interlocutorias.

Las decisiones del oficial examinador no pueden ser apeladas [a la Comisión] con anterioridad a su consideración en la totalidad del procedimiento excepto, bajo circunstancias excepcionales y con el consentimiento del oficial examinador. Para decidir si permite apelaciones, el oficial examinador deberá determinar si la apelación es necesaria para prevenir perjuicio indebido a una parte o para prevenir detrimento sustancial al interés público.

386.53 Citaciones, dietas a testigos.

(a) Solicitudes para la expedición de citaciones deberán ser sometidas [a la Comisión] o, en casos que han sido llamados a vista, al oficial examinador. La solicitud deberá demostrar la relevancia general y alcance razonable de la evidencia buscada. Cualquier persona notificada con una citación puede, dentro de siete (7) días después de notificada, radicar una moción para desestimar o modificar. La moción debe ser radicada con el oficial que aprobó la citación. La radicación de la moción deberá paralizar el efecto de la citación hasta que se llegue a una decisión.

(b) Los testigos tendrán derecho a las mismas dietas y/o millaje que son pagados a los testigos en los tribunales de [Puerto Rico]. Las dietas serán pagadas por la parte en cuya instancia los testigos aparecen o son citados.

(c) El inciso (a) de esta sección no aplica [a la Comisión] o empleados de ésta o a la producción de documentos en su custodia. Solicitudes para la comparecencia de dichas personas o la producción de dichos documentos en la vista serán hechas [a la Comisión] o al oficial examinador, si uno ha sido designado, y deberá establecer la necesidad para dicha evidencia y su relevancia.

386.54 Oficial examinador.

(a) Designación. Después que la materia es llamada para vista, [la Comisión] deberá designar un oficial examinador.

(b) Poderes y deberes. Excepto según provisto en el inciso (c) de esta sección, el oficial examinador tiene el poder para tomar cualquier acción y para hacer todas las reglas y reglamentaciones necesarias para gobernar la conducta de los procedimientos para asegurar una vista justa e imparcial y para evitar demora en las disposición de los procedimientos. Sus poderes incluyen lo siguiente:

(1) Para administrar juramentos y afirmaciones;

(2) Para expedir órdenes permitiendo la inspección y examinación de terrenos, edificios, equipo y cualquier otra cosa física y el copiado de cualquier documento;

(3) Para expedir citaciones para la comparecencia de testigos y la producción de evidencia según autorizado por ley;

(4) Para decidir en ofrecimientos de prueba y recibo de evidencia;

(5) Para regular el curso de la vista y la conducta de los participantes;

(6) Para considerar y decidir sobre mociones procesales y de otra naturaleza, excepto mociones las cuales, bajo esta parte, son hechas directamente [a la Comisión];

(7) Para celebrar conferencias para transacción, simplificación de controversias y cualquier otro propósito adecuado;

(8) Para hacer y radicar decisiones; y

(9) Para tomar cualquier otra acción autorizada por estas reglas y permitidas por ley.

386.55 Conferencias preliminares.

(a) Convocación. En cualquier momento antes de que la vista comience, el oficial examinador por propia iniciativa o mediante moción de parte, puede indicarle a las partes o a sus abogados a participar con él en una conferencia preliminar para considerar lo siguiente:

(1) Simplificar y clarificación de las controversias;

(2) Necesidad o deseabilidad de enmendar las alegaciones;

(3) Estipulaciones de hechos y del contenido y autenticidad de documentos;

(4) Expedición y respuestas a citaciones.

(5) Toma de deposiciones y el uso de éstas en los procedimientos;

(6) Ordenes para el descubrimiento, inspección y examen de lugares, producción de documentos y otros objetos físicos, y respuestas a dichas órdenes;

(7) Revelación de los nombres y direcciones de los testigos y el intercambio de los documentos que se intentan ofrecer en evidencia; y

(8) Cualquier otra materia que tienda a simplificar las controversias o expeditar los procedimientos.

(b) Orden. El oficial examinador deberá expedir una orden la cual recite las materias discutidas, los acuerdos alcanzados y las decisiones hechas en la conferencia preliminar. La orden será notificada a las partes y radicada en el registro de los procedimientos.

386.56 Vistas.

(a) Tan pronto como sea practicable después de su designación, el oficial examinador deberá expedir una orden estableciendo la fecha, tiempo y lugar para la vista. La orden deberá ser notificada a las partes y formar parte del registro de los procedimientos. La orden puede ser enmendada por justa causa demostrada.

(b) Conducción de la vista. El oficial examinador presidirá la vista. Las vistas son públicas a menos que el oficial examinador ordene lo contrario.

(c) Evidencia. Excepto de otra forma provisto por estas reglas [y la ley 109]., las Reglas de Evidencia deben ser seguidas.

(d) Información obtenida por investigación. Cualquier otro material obtenido por la [Comisión] en una investigación bajo su autoridad estatutaria puede ser revelada por la [Comisión] durante el procedimiento y puede ser ofrecida en evidencia por el abogado de la [Comisión].

(e) Registro. La vista será transcrita estenográficamente y reportada. La transcripción, pruebas y otros documentos radicados en los procedimientos constituirán el registro oficial de los procedimientos. Una copia de la transcripción y prueba estará disponible a cualquier persona mediante el pago de los gastos prescritos.

386.57 Conclusiones de hechos y derecho propuestas.

El oficial examinador deberá otorgar a las partes oportunidad razonable para someter propuestas de conclusiones de hecho y derecho y las razones en que se apoya. Si el oficial examinador ordena propuestas y argumentos escritos, cada conclusión propuesta deberá incluir una citación de la porción específica del registro en que se basa para apoyarlo. Sometimientos escritos, si alguno, deberán ser notificados dentro del periodo de tiempo prescrito por el oficial examinador.

386.58 Peso de la prueba.

(a) Casos de cumplimiento. El peso de la prueba recaerá en la [Comisión] en los casos de cumplimiento.

(b) Conflicto de opiniones médicas. El peso de la prueba en casos que surjan bajo la Sec. 391.47 de este capítulo recaerá en la parte pidiendo revisión bajo la Sec. 386.13 (a).

Subparte E - Decisión

386.61 Decisión.

Después de recibir las conclusiones de hecho y derecho propuestas y los argumentos de las partes el oficial examinador deberá expedir una decisión. Si las conclusiones de hecho y derecho propuestas, y los argumentos fueron orales, el oficial examinador puede expedir una decisión oral. La decisión del oficial examinador se convierte en la decisión final [de la Comisión] 45 días después que es notificada a menos que una petición o moción para revisión sea radica bajo la Sec. 386.62. La decisión deberá ser notificada a todas las partes y [a la Comisión].

386.62 Revisión de la decisión del oficial examinador.

(a) Todas las peticiones para revisar deberán ser acompañadas por excepciones y resúmenes. Cada petición deberá establecer en detalle las objeciones a la decisión inicial y deberá establecer si dichas objeciones están relacionadas a alegados errores de hechos o derecho. Deberá establecer también el remedio solicitado. Fallar en objetar cualquier error en la decisión inicial deberá relevar el derecho para alegar dicho error en procedimientos subsecuentes.

(b) Los resúmenes de contestación pueden ser radicados dentro de 30 días después de notificada la apelación.

(c) Ningún otro resumen será permitido, excepto mediante requerimiento [de la Comisión].

(d) Copias de todos los resúmenes deben ser notificadas a todas las partes.

(e) Ningún argumento oral será permitido excepto por orden [de la Comisión].

386.63 Decisión en revisión.

Mediante revisión de una decisión, [la Comisión] puede adoptar, modificar o echar a un lado las conclusiones de hecho y derecho del oficial examinador. Puede también devolver los procedimientos al oficial examinador con instrucciones para aquellos procedimientos adicionales que estime apropiado. Si no es devuelto, [la Comisión] deberá expedir una orden final disponiendo de los procedimientos, y notificar a todas las partes.

386.64 Reconsideración.

Dentro de 20 días después de la orden final [de la Comisión], cualquier parte puede pedir la reconsideración

[de la Comisión] de sus conclusiones de hechos y derecho, u orden final. La radicación de una petición de reconsideración no paraliza la efectividad de la orden final a menos que [la Comisión] así lo ordene.

386.65 Fallar en cumplir con la orden final.

Si, dentro de 30 días del recibo de una orden final de la agencia expedida bajo esta parte, el apelado no somete por escrito su aceptación de los términos de una orden instruyendo cumplimiento, o, cuando sea apropiado, pagar una penalidad civil, o radicar una apelación bajo la Sec. 386.67, el caso puede ser referido al [Secretario de Justicia] con una solicitud de que una acción sea llevada en [el tribunal] para hacer cumplir los términos de la orden de cumplimiento o colectar la penalidad civil.

386.66 Mociones para nueva vista o modificación.

(a) Ninguna moción para nueva vista o modificación de una orden será tomada en consideración por un año siguiente a la fecha que la orden [de la Comisión] entra en vigor. Después de un año, cualquier parte puede radicar una moción con [la Comisión] requiriendo una nueva vista o modificación de la orden. La moción deberá contener lo siguiente:

(1) Una copia de la orden sobre la cual un cambio es solicitado;

(2) Una declaración de las circunstancias cambiantes que justifican la solicitud; y

(3) Copias de toda la evidencia en que la parte que somete la moción intenta descansar.

(b) Con el recibo de la moción, [la Comisión] puede hacer una decisión denegando la moción o modificando la orden en todo o en parte. Puede también, con anterioridad a su decisión, ordenar aquellos procedimientos bajo estas reglas que estime necesarios y puede solicitar información adicional de la parte haciendo la moción.

386.67 Apelación.

Cualquier persona agraviada, que después de una vista, es adversamente afectada por una orden final expedida bajo [la ley 109] puede, [antes o después de solicitar reconsideración], dentro de 30 días, pedir revisión de la orden en [el Tribunal Superior, Sala de San Juan]. La revisión de la orden deberá estar basada en una determinación de si los hallazgos y conclusiones [de la Comisión] están apoyados por evidencia substancial o, de otra forma, no están conformes a derecho. Ninguna objeción que no haya

sido planteada ante [la Comisión] deberá ser considerada por el tribunal, a menos que exista base razonable para fallar o dejar de hacerlo. El inicio de los procedimientos bajo esta sección, a menos que sea ordenado por el tribunal, no operará como una paralización de la orden [de la Comisión].

Subparte F - Interdictos y Peligros Inminentes

386.71 Interdicto

Siempre que se determine que una persona está involucrada, o está por involucrarse en cualquier acto o práctica que constituya una violación de la [la ley 109] o cualquier reglamentación u orden expedida bajo dicha [ley] para las cuales [la Comisión] ejerce responsabilidad de cumplimiento, [la Comisión] puede solicitar al [Secretario de Justicia] que lleve una acción en [el Tribunal] apropiado para dicho remedio, según sea necesario o apropiado, incluyendo el remedio de interdicto mandatorio o prohibitivo, según provisto por la [ley 109].

386.72 Peligro Inminente.

(a) Siempre que sea determinado que existe una probabilidad substancial de muerte, enfermedad seria o severo daño personal que pueda resultar de la transportación de un material peligroso por vehículo de motor, antes de que un procedimiento de aviso de investigación, u otra vista administrativa, o procedimiento formal para eliminar el riesgo de daño pueda ser completado, [la Comisión] puede llevar o solicitar al [Secretario de Justicia] que lleve una acción en [el tribunal] para una orden suspendiendo o restringiendo la transportación por vehículo de motor del material peligroso o para cualquier otra orden que sea necesaria para eliminar o aminorar el peligro inminente, según provisto por la [ley 109].

(b) (1) Siempre que sea determinado que una violación de [la ley 109] o una regulación expedida bajo dicha [ley] o, combinación de dichas violaciones, presenta un peligro inminente a la seguridad, [la Comisión] ordenará a un vehículo o empleado operando dicho vehículo fuera de servicio, u ordenar al patrón a desistir todas o parte de las operaciones comerciales de vehículos de motor según provisto por la [ley 109]. Al hacer cualquiera de dichas órdenes, ninguna restricción deberá ser impuesta en cualquier empleado o patrono más allá de lo requerido para eliminar el peligro. En este párrafo "peligro inminente" significa cualquier condición de vehículo, empleado u operaciones comerciales de vehículos de motor las cuales pueden resultar en heridas serias o muerte si no es descontinuada inmediatamente.

(2) Subsecuente a la expedición de una orden bajo el inciso (b) (1) de esta sección será provista la oportunidad para una revisión de acuerdo con [la ley 109], excepto que tal revisión deberá ocurrir no más tarde de diez (10) días después de la expedición de dicha orden, según provisto por [dicha ley].

Sec.

- 388.1 Elegibilidad
- 388.2 Alcance de aceptación
- 388.3 Cancelación
- 388.4 Intercambio de información
- 388.5 Solicitud de asistencia
- 388.6 Investigación, inspección o examen conjunto
- 388.7 Actividades administrativas conjuntas relacionadas con el cumplimiento de leyes y reglamentos de seguridad y materiales peligrosos
- 388.8 Acuerdos suplementarios

Autoridad: Sec. 1, 49 Stat. 546, según enmendado;
49 U.S.C. 304. Interpretar o aplicar Sec. 1,
49 Stat. 550, según enmendado; 49 U.S.C. 305.
Fuente: 33 FR 19725, 25 de diciembre de 1968,
a menos de otra forma anotado.

388.1 Elegibilidad

Cualquier Estado puede acordar con la Administración Federal de Carreteras el poner en vigor las leyes y reglamentos de seguridad de dicho Estado y los Estados Unidos concernientes a la transportación de acarreadores mediante radicación con el Administrador en Washington D. C. 20591, de una aceptación escrita de los términos aquí incluidos.

388.2 Alcance de aceptación

La aceptación escrita puede ser en forma de carta, firmada por autoridad competente de dicho Estado a cargo de la Reglamentación de Seguridad en el Transporte y Transportación de Materiales Peligrosos y deberá especificar los términos aquí incluidos pertinentes a las obligaciones de un Estado en el cual dicho Estado participará. En la medida en que un Estado acuerde participar en los términos aquí incluidos, los oficiales de la Administración Federal de Carreteras correspondarán.

388.3 Cancelación

Cualquier cancelación o retiro, en todo o en parte, de cualquier acuerdo hecho bajo este capítulo puede ser efectuado mediante aviso escrito de cualquier parte indicando la fecha de efectividad de dicha cancelación o retiro.

388.4 Intercambio de información

(a) La Administración Federal de Carreteras proveyendo información al Estado. Información que llegue a la

(b) Solicitud de asistencia de la Administración Federal de Carreteras al Estado. Mediante solicitud escrita de un Administrador Regional de la Administración Federal de Carreteras o su designado, la autoridad estatal apropiada, según el tiempo, personal y los fondos permitan, deberá, según evidencia en el Estado para el uso por la Administración Federal de Carreteras en el cumplimiento de las leyes y regulaciones de seguridad y materiales peligrosos de los Estados Unidos pertinentes a transporte de carretera. La evidencia obtenida de esta manera deberá ser transmitida al Administrador Regional de la Administración Federal de Carreteras o su designado junto con el nombre y dirección de un agente o empleado, si alguno, que

(a) Solicitud del Estado para asistencia de la Administración Federal de Carreteras. Mediante solicitud escrita de la autoridad estatal apropiada, los oficiales del Negociado de Seguridad en el Transporte de la Administración Federal de Carreteras para dicho Estado deberán, según el tiempo, personal, y los fondos permitan, obtener evidencia para el uso por dicho Estado en el cumplimiento de sus leyes y regulaciones pertinentes a operaciones inseguras de acarreadores. La evidencia obtenida de esta manera deberá ser transmitida a la autoridad estatal apropiada junto con el nombre y dirección de un agente o empleado, si alguno, que tenga conocimiento de los hechos, el cual se hará disponible cuando sea necesario para testificar como testigo en un procedimiento de cumplimiento u otra acción.

388.5 Solicitud de asistencia

Carreteras o su designado para dicho Estado. deberá ser comunicada al Administrador Regional Federal de Carreteras o su designado para dicho Estado. nistración Federal de Carreteras prescrita bajo esta, portación en carreteras o las regulaciones de la Administración de los Estados Unidos pertinentes a transporte de cualquier provisión de ley de seguridad o material-acarreador u otros, y que se considere que sea una violación o examen de la propiedad, equipo, y registros de un curso de sus deberes oficiales de investigación, inspección de un agente debidamente autorizado del Estado en el Federal de Carreteras. Información que llegue a la atención de un agente debidamente autorizado del Estado en el

(b) El Estado proveyendo información a la Administración Federal de Carreteras. Información que llegue a la atención de un agente debidamente autorizado del Estado en el curso de sus deberes oficiales de investigación, inspección, o examen de la propiedad, equipo, y registro de un acarreador u otros, de acuerdo con la Sec. 220 (d) del Acta Interestatal de Comercio, y que se considere sea una violación de cualquier ley o regulación del Estado pertinente a operaciones y prácticas inseguras de los acarreadores, deberá ser comunicada a la autoridad estatal apropiada por un oficial de la Administración Federal de Carreteras.

tenga conocimiento de los hechos, el cual se hará disponible cuando sea necesario para testificar como testigo en un procedimiento de cumplimiento u otra acción.

388.6 Investigación, inspección o examen conjunto

Mediante acuerdo por el Administrador Regional de la Administración Federal de Carreteras o su designado y la autoridad estatal apropiada, será conducida una investigación, inspección o examen conjunto de la propiedad, equipo o registros de acarreadores u otros para el cumplimiento de las leyes y reglamentaciones de seguridad y materiales peligrosos de los Estados Unidos y el Estado pertinente a la transportación por carretera. Dicho Administrador Regional o su designado de la Administración Federal de Carreteras y la autoridad estatal apropiada deberá decidir la localización y el tiempo, los objetivos buscados, y la identidad de la persona que supervisará el esfuerzo conjunto y tomará las decisiones necesarias. Cualquier agente o empleado de cualquier agencia que tenga conocimiento personal de hechos pertinentes deberá estar disponible cuando sea necesario para testificar como testigo en un procedimiento de cumplimiento u otra acción.

388.7 Actividades administrativas conjuntas relacionadas con el cumplimiento de leyes y reglamentaciones de seguridad y materiales peligrosos

Para facilitar el intercambio de información y evidencia, y la conducción de investigaciones conjuntas y acciones administrativas, el Administrador Regional de Carreteras de la Administración Federal de Carreteras o su designado y la autoridad estatal apropiada deberán, cuando se justifique, programar conferencias conjuntas de oficiales de ambas agencias. La información deberá ser intercambiada según la naturaleza y extensión de la autoridad y capacidades de las agencias respectivas para hacer cumplir las leyes y reglamentaciones de seguridad y materiales peligrosos del Estado o de los Estados Unidos pertinentes a transportación por acarreador. La Administración Federal de Carreteras y el Estado o autoridad estatal apropiada, deberán usar sus mejores esfuerzos para informarse mutuamente de cambios en sus reglas y reglamentaciones y cooperar y asistirse mutuamente en la conducción de escuelas de entrenamiento para oficiales estatales y federales involucrados en dichos deberes.

388.8 Acuerdos suplementarios

Los términos antes mencionados pueden ser suplementados ocasionalmente mediante acuerdo específico entre la Administración Federal de Carreteras y la apropiada autoridad estatal para que de tal manera se puedan implantar las provisiones de 49 U.S.C. 305 (f).

**PARTE 389 - PROCEDIMIENTO DE ADOPCION DE REGLAS-
REGLAMENTACION FEDERAL DE SEGURIDAD EN EL
TRANSPORTE**

Subparte A - En General

Sec.

- 389.1 Aplicabilidad
- 389.3 Definiciones
- 389.5 Sumario reglamentario
- 389.7 Registros

**Subparte B - Procedimientos para Adopci3n de
Reglas**

- 389.11 En general
- 389.13 Inicio de adopci3n de regla
- 389.15 Contenido de avisos de regla propuesta para
adopci3n
- 389.17 Participaci3n por personas interesadas
- 389.19 Peticiones de extensi3n de tiempo para comentar
- 389.21 Contenido de comentarios escritos
- 389.23 Consideraci3n de comentarios recibidos
- 389.25 Procedimientos de adopci3n de regla adicionales
- 389.27 Vistas
- 389.29 Adopci3n de reglas finales
- 389.31 Peticiones de adopci3n de reglas
- 389.33 Procesamiento de petici3n
- 389.35 Peticiones de reconsideraci3n
- 389.37 Procedimiento de peticiones de reconsideraci3n
- 389.38 Cl3usula de salvedad

Autoridad: Secs. 204, 220, 224, 49 Stat. 546, 563, 566,
seg3n enmendado; Sec. 6, 80 Stat. 391; 49
U.S.C. 304, 320, 324, 1655; 49 CFR 1.45(b),
1.48

Fuente: 35 FR 9209, 12 de junio de 1970, a menos de
otra forma anotado

Subparte A - En General

389.1 Aplicabilidad

Esta parte prescribe los procedimientos de adopci3n de reglas que aplican a la expedici3n, enmienda y revocaci3n de reglas bajo las secciones 204, 220 y 224 de la parte II del Acta de Comercio Interestatal.

389.3 Definiciones

"Acta" significa la Parte II del Acta de Comercio Interestatal.

"Negociado" significa el Negociado de Seguridad en el Transporte, Administraci3n Federal de Carreteras.

"Director" significa el Director(a) del Negociado de Seguridad en el Transporte.

"Regla" incluye cualquier orden o reglamentación expedida bajo el Acta.

389.5 Sumario reglamentario

(a) La información y data estimada relevante por el Director(a) relacionada a las acciones de adopción de regla, incluyendo avisos de propuestas en la adopción de reglas; comentarios recibidos en respuesta a los avisos; peticiones para adopción de reglas y reconsideración; denegaciones de peticiones para adopción de reglas y reconsideración; registros de procedimientos adicionales de adopción de reglas bajo la Sec. 389.25; y reglas finales, son mantenidos en las Oficinas Principales, Negociado de Seguridad en el Transporte, Oficina 5306, Edificio Nassif, 400 Seventh Street SW, Washington, D.C. 20591.

(b) Cualquier persona puede examinar material sumariado, en cualquier tiempo durante horas regulares de oficina después que el sumario sea establecido, excepto aquel material retenido al público bajo la sección 552(b) del Título 5 del Código de los Estados Unidos, del cual puede obtener copia mediante el pago requerido.

389.7 Registros

Registros del Negociado relacionado a los procedimientos de adopción de reglas están disponibles para inspección según provisto en la sección 552 (b) del Título 5 del Código de los Estados Unidos y la Parte 7 de las reglamentaciones del Secretario de Transportación (Parte 7 de este título; 32 FR 9284 et. seq).

Subparte B - Procedimientos para la Adopción de Reglas

389.11 En general

A menos que el Director(a), por justa causa encuentre que un aviso es impráctico, innecesario, o contrario al interés público, e incorpora dicho hallazgo y una breve declaración de las razones en la regla, un aviso de propuestas de adopción de regla es expedido, y las personas interesadas son invitadas para participar en los procedimientos de adopción de regla que contengan las reglas bajo las secciones 204, 220 y 224 del Acta.

389.13 Inicio de adopción de regla

El Director(a) inicia la adopción de regla por propia iniciativa. Sin embargo, al así hacerlo, puede, en su

discreción, considerar las recomendaciones de sus oficiales u otras agencias de los Estados Unidos o de otras personas interesadas.

389.15 Contenido de los avisos de regla propuesta para adopción.

(a) Todo aviso de regla propuesta para adopción es publicado en el "Federal Register", a menos que todas las personas sujetas a ella sean nombradas y sean personalmente notificadas con una copia.

(b) Todo aviso, independientemente que haya sido publicado en el "Federal Register" o notificado personalmente, incluye:

(1) Una declaración del tiempo, lugar y naturaleza del procedimiento de adopción de regla propuesta;

(2) Una referencia a la autoridad bajo la cual es expedida;

(3) Una descripción de los temas y controversias envueltas o la substancia y términos de la regla propuesta;

(4) Una declaración del tiempo dentro del cual los comentarios escritos deben ser sometidos; y

(5) Una declaración de cómo y en que extensión personas interesadas pueden participar en el procedimiento.

389.17 Participación por personas interesadas

(a) Cualquier persona interesada puede participar en los procedimientos de adopción de regla sometiendo comentarios por escrito conteniendo información, puntos de vista o argumentos.

(b) En su discreción, el Director(a) puede invitar a cualquier persona interesada a participar en los procedimientos de adopción de reglas descrito en la Sec. 389.25.

389.19 Peticiones de extensión de tiempo para comentar

Una petición de extensión de tiempo para someter comentarios deberá ser sometida en duplicado no más tarde de tres (3) días antes de la expiración del tiempo establecido en el aviso. La radicación de la petición no extiende automáticamente el tiempo para los comentarios del peticionario. Dicha petición será otorgada solamente si el peticionario demuestra justa causa para la extensión y si la misma es consistente con el interés público. Si una extensión es otorgada será otorgada a todas las personas y será publicada en el "Federal Register."

389.21 Contenido de los comentarios escritos

Todos los comentarios escritos deberán ser en Inglés Y sometido en cinco (5) copias legibles, a menos que el número de copias sea especificado en el aviso. Cualquiera persona interesada deberá someter como parte de sus comentarios escritos todo el material que considere relevante a cualquier declaración de hecho hecha por él. La incorporación de material por referencia será evitado. Sin embargo, si dicha incorporación es necesaria, el material incorporado deberá ser identificado con respecto al documento y página.

389.23 Consideración de comentarios recibidos

Todos los comentarios recibidos a tiempo serán considerados antes que una acción final sea tomada en la propuesta adopción de regla. Comentarios radicados tardíamente pueden ser considerados tanto como sea practicable.

389.25 Procedimiento de adopción de reglas adicionales

El Director(a) puede iniciar cualquier procedimiento adicional de adopción de regla que encuentre necesario o deseable. Por ejemplo, personas interesadas pueden ser invitadas a hacer argumentos orales, para participar en conferencias entre el Director(a) o su representante en la cual minutas son mantenidas, para comparecer en vistas informales presididas por oficiales designados por el Director(a) en la cual una transcripción o minutas son mantenidas, o participar en cualquier otro procedimiento para asegurar acción administrativa informada y para proteger el interés público.

389.27 Vistas

(a) Las secciones 556 y 557 del Título 5 del Código de Estados Unidos no aplica a vistas celebradas bajo esta parte. A menos que se especifique de otra manera, las vistas celebradas bajo esta parte son informales, no adversativas, procedimientos descubridores de hechos en las cuales no hay alegaciones formales o partes adversas. Cualquier regla expedida en un caso en el cual una vista informal es celebrada no necesariamente está basada exclusivamente en el registro de la vista.

(b) El Director(a) designa un representante para conducir cualquier vista celebrada bajo esta parte. El Consejero Principal de la Administración Federal de Carreteras designa un miembro de su personal para servir como oficial legal en la vista.

(d) Notificación. Siempre que el Director(a) determine que una petición debe ser otorgada o denegada, la oficina del Consejero Principal preparará un aviso de dicha otor-

(c) Denegaciones. Si el Director(a) determina que la petición no justifica la adopción de regla, denegará la petición.

(b) Otorgamientos. Si el Director(a) determina que la petición contiene justificación adecuada, iniciará la acción de adopción de regla bajo esta Subparte B.

(a) En general. Cada petición recibida bajo la Sec. 389.31 es referida al Director(a) del Negociado. A menos que el Director(a) lo especifique de otra manera, ninguna vista pública, argumento, u otro procedimiento es celebrado directamente en una petición antes de su disposición bajo esta sección.

389.33 Procesamiento de petición

[35FR 9209, 12 de junio de 1970 según enmendado en 45 FR 46424, 10 de julio de 1980].

(4) Contener cualquier información y argumentos disponibles al peticionario para apoyar la acción solicitada.

(3) Explicar el interés del peticionario en la acción solicitada;

(2) Establecer el texto o sustancia de la regla o emienda propuesta, o especificar la regla que el peticionario desea que sea rechazada, según sea el caso;

(1) Ser sometida en duplicado al Negociado de Seguridad en el Transporte " Nassif Building, 400 Seventh Street S.W. Washington, D. C. 20590;

(b) Toda petición radicada bajo esta sección deberá:
(a) Cualquier persona interesada puede pedir al Director(a) que establezca, emiende, o rechaze una regla.

389.31 Peticiones para adopción de regla

Las reglas finales son preparadas por representantes de la oficina concernida y la Oficina del Consejero Principal. La regla es entonces sometida al Director(a) para su consideración. Si el Director(a) adopta la regla, es publicada en el "Federal Register" a menos que todas las personas sujetas a ésta sean nombradas y sean personalmente notificadas con una copia.

389.29 Adopción de reglas finales

gación o denegación para expedirla al peticionario, y el Director(a) la expide al peticionario.

389.35 Peticiones de reconsideración

(a) Cualquier persona interesada puede pedir al Director(a) la reconsideración de cualquier regla expedida bajo esta parte. La petición deberá ser en Inglés y sometida en cinco (5) copias legibles al Negociado de Seguridad en el Transporte, Oficina 5306, "Nassif Building 400 Seventh Street S.W., Washington D.C., 20591", y recibidas no más tarde de 30 días después de la publicación de la regla en el "Federal Register". Peticiones radicadas después de dicha fecha serán consideradas como peticiones radicadas bajo la Sec. 389.31. La petición deberá contener una breve declaración de la queja y una explicación de por qué el cumplimiento con la regla no es practicable, irrazonable o en contra del interés público.

(b) Si el peticionario solicita la consideración de hechos adicionales deberá establecer la razón por la cual no fueron presentados al Director(a) dentro del periodo descrito.

(c) El Director(a) no considerará peticiones repetitivas.

(d) A menos que el Director(a) disponga de otra manera, la radicación de una petición bajo esta sección no paraliza la efectividad de la regla.

389.37 Procedimientos en peticiones de reconsideración

El Director(a) puede conceder o denegar, en todo en parte, cualquier petición de reconsideración sin procedimientos posteriores. En el evento que determine reconsiderar cualquier regla, puede expedir una decisión final en reconsideración sin procedimientos posteriores, o puede proveer aquella oportunidad para someter comentarios o información y data que estime apropiada. Siempre que el Director(a) determine que una petición debe ser otorgada o denegada, preparará un aviso de otorgación o denegación de la petición de reconsideración, para expedición al peticionario, y expedírsela al peticionario. El Director(a) puede consolidar peticiones relacionadas a la misma regla.

389.38 Cláusula de salvedad

Todas las reglas y avisos de adopción de reglas propuestas en efecto el 12 de junio de 1970, las cuales hayan sido expedidas o hechas en o antes de dicha fecha bajo la autoridad delegada bajo esta parte continuarán en efecto hasta que sean modificadas, terminadas, revocadas, puestas a un lado o rechazadas por el Director, por cualquier tribunal de jurisdicción competente o por operación de ley.

PARTE 390- REGLAMENTO FEDERAL DE SEGURIDAD EN
EL TRANSPORTE: EN GENERAL

Subparte A - Definiciones

Sec.

- 390.1 Vehículo de motor
- 390.2 Vehículo
- 390.3 Omnibus
- 390.4 Camión
- 390.5 Camión tractor o remolcador
- 390.6 Semi-remolque o semi-arrastre ("Semi-trailer")
- 390.7 Remolque o arrastre completo ("Full trailer")
- 390.8 Remolque o arrastre ajustable ("Pole trailer")
- 390.9 Operación de carga y/o remolque
- 390.10 Peso bruto
- 390.11 Conductor
- 390.12 Distrito comercial
- 390.13 Distrito residencial
- 390.15 Empresa de transporte o acarreador
- 390.16 Operación intraciudad exenta
- 390.17 Vehículo liviano

Subparte B - En General

- 390.28 Otros términos
- 390.30 Leyes estatales y locales, en efecto
- 390.31 Vehículos utilizados para propósitos que no sean los definidos
- 390.32 La empresa de transporte o el acarreador deberá requerir el cumplimiento de las reglamentaciones para conductores
- 390.33 Aplicabilidad de las reglamentaciones
- 390.40 Lugares para la radicación de reportes de accidentes y notificaciones
- 390.45 Copias fotográficas de registros o documentos

Autoridad: Sec. 204, 49 Stat. 546, según enmendado; (49 U.S.C. 304) Sec. 6 Department of Transportation Act (49 U.S.C. 1655) delegaciones de autoridad en 49 CFR 1.48 y 389.4, a menos de otra forma anotado.

Fuente: 33 FR 19727, 25 de diciembre de 1966, a menos de otra forma anotado.

Subparte A - Definiciones

390.1 Vehículo de motor

El término "vehículo de motor" significa cualquier vehículo, máquina, remolcador o arrastrador, remolque o arrastre o semi-remolque o semi-arrastre impulsado o tirado por poder mecánico y utilizado en las carreteras en la transportación de pasajeros o mercancía o cualquier combinación de éstas determinado por la Administración

Federal de Carreteras, [y/o la Comisión de Servicio Público] pero no incluye cualquier vehículo, locomotora, o carro operado exclusivamente en rieles, o un tranvia operado por energía eléctrica derivada de un alambre fijo elevado, proveyendo a pasajeros locales transportación similar al servicio de ferrocarril de tráfico ligero o tranvías.

390.2 Vehículo

El término "vehículo" significa cualquier transporte de cualquier tipo operado en las carreteras.

390.3 Omnibus

El término ómnibus significa cualquier vehículo de motor diseñado, construido y utilizado para la transportación de pasajeros; incluyendo taxi o carro de alquiler.

390.4 Camión ("Truck")

El término camión significa cualquier vehículo de motor auto-impulsado, a excepción de un camión remolcador diseñado y utilizado o exclusivamente utilizado, independientemente que esté o no diseñado, para la transportación de carga.

390.5 Camión tractor o remolcador ("Truck Tractor")

El término "camión tractor o remolcador" significa un vehículo de motor auto-impulsado diseñado y utilizado primariamente para tirar o remolcar otros vehículos y no construido para llevar una carga que no sea parte del peso del vehículo y la carga remolcada.

390.6 Semi-remolque o semi-arrastre ("Semitrailer")

El término "semi-remolque o semi-arrastre" significa cualquier vehículo de motor que no sea un remolque ajustable, con o sin fuerza motriz, diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y de tal forma construido, que parte de su peso descansa en el vehículo remolcador.

390.7 Remolque o arrastre completo ("Full trailer")

El término "remolque o arrastre completo" significa cualquier vehículo de motor, con o sin fuerza motriz, que no sea un "remolque o arrastre ajustable", diseñado para ser remolcado por otro vehículo de motor y de tal forma construido que ninguna parte de su peso, excepto el artefacto de remolque descansa sobre el vehículo remolcador. Un semi-remolque o semi-arrastre equipado con un eje auxiliar delantero ("dolly") será considerado como un remolque o arrastre completo.

390.8 Remolque o arrastre ajustable ("Pole trailer")

El término "remolque o arrastre ajustable" significa cualquier vehículo sin fuerza motriz, posiblemente con base de rueda variable, diseñado para ser remolcado por otro vehículo, y fijado al vehículo remolcador por medio de una "barra" o "pértiga" o de otra forma fijado al vehículo remolcador, y ordinariamente usado para transportar cargas largas o irregulares tales como pértigas, postes, tubos o partes estructurales capaces, generalmente, de sostenerse por sí solos como vigas entre las conexiones de apoyo.

390.9 Operaciones de carga y/o remolque

El término "operaciones de carga y/o remolque" significa cualquier operación en la cual cualquier vehículo de motor o vehículos de motor, nuevos o usados, constituyen los bienes o mercancías a ser transportados, cuando un juego o más de ruedas de cualesquiera de dichos vehículos de motor están en la vía de rodaje durante el curso de la transportación; independientemente de que dichos vehículos provean o no la fuerza motriz.

390.10 Peso bruto

El término "peso bruto" significa el peso combinado de vehículo de motor y su carga.

390.11 Conductor

El término "conductor" significa cualquier persona que conduce cualquier vehículo de motor.

390.12 Distrito comercial

El término "distrito comercial" significa el territorio contiguo a, y que incluye una carretera cuando dentro de 600 pies a lo largo de dicha carretera existen edificios en uso para propósitos comerciales o industriales, incluyendo, pero no limitándose a hoteles, bancos o edificios de oficinas, estaciones de tren, y edificios públicos los cuales ocupan, por lo menos, 300 pies de frente en un lado o 300 pies colectivamente en ambos lados de la carretera.

390.13 Distrito residencial

El término "distrito residencial" significa el territorio contiguo a, y que incluye una carretera que no comprometa un distrito comercial, cuando en una distancia de 300 pies o más sean las propiedades en dicha carretera principalmente mejoradas con residencia o residencias y edificios con fines comerciales.

390.15 Empresa de transporte o acarreador

Excepto cuando se defina específicamente de otra forma, el término "empresa de transporte o acarreador" incluye una empresa o acarreador común de transporte sobre vehículos de motor, una empresa o acarreador que contrata vehículos de motor para el transporte, y una empresa o acarreador privado de transporte por vehículos de motor.

390.16 Operación intraciudad exenta*

El término "operación intraciudad exenta" significa un vehículo o conductor utilizado enteramente dentro de una municipalidad, o la zona comercial de ésta, según definida por la Comisión Interestatal de Comercio en la Parte 1048 del 49 CFR Partes 1000 a 1199, revisado al 1ero. de octubre de 1975, y transportando:

(a) Pasajeros, propiedad, o ambos para el cual no se requiere placado u otro marcado especial bajo la Sec. 177.823 de este título; o

(b) Propiedad consistente de materiales peligrosos de un tipo y cantidad que requiera que el vehículo sea marcado o placado bajo la Sec. 177.823 de este título, y que pese menos de 2,500 libras, en el caso de un solo artículo peligroso, o menos de 5,000 libras en el caso de más de un artículo peligroso.

Sin embargo, el término "operación intraciudad exenta" no incluye un vehículo o conductor utilizado enteramente en el estado de Hawaii.

390.17 Vehículo liviano

(a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, el término "vehículo liviano" significa un vehículo de motor que:

(1) Fue construido en o después del 1 de enero de 1972 y el vehículo tiene un peso bruto de manufacturero (según definido en la Sec. 571.3 de este título) de diez mil libras o menos, en el caso de un vehículo sencillo, o un peso bruto combinado (según definido en la Sec. 571.3 de este título) de diez mil libras o menos, en el caso de un vehículo articulado; o

(2) Fue construido antes del 1 de enero de 1972 y tiene un peso bruto, incluyendo su carga y el peso bruto del vehículo siendo remolcado por el vehículo de motor, de diez mil libras o menos.

(b) El término "vehículo liviano" no incluye:

*No aplica en P.R.

(1) Un vehiculo que es utilizado para transportar pasajeros mediante paga; o

(2) Un vehiculo que es utilizado para transportar materiales peligrosos de un tipo o cantidad que requiere que el vehiculo sea marcado o placado de acuerdo con la Sec. 177.823 de este titulo.

Subparte B - En General

390.28 Otros términos

Cualquier otro término utilizado en las Partes 390 a la 397 de este subcapitulo es utilizado con su significado comúnmente aceptado, excepto cuando dichos términos han sido definidos en otro lugar en esta parte o en la sección 203(a) del Acta de Comercio Interestatal (49 U.S.C. 203 (a), en cuyo caso aplicará dicha definición.

390.30 Leyes estatales y locales, efecto en.

Excepto cuando se indique lo contrario, las partes 390 a la 397 de este subcapitulo no intentan evitar que los Estados o subdivisiones de éstos establezcan o pongan en vigor leyes estatales o locales relativas a la seguridad, cuyo acatamiento no evitará el cumplimiento total con estas Reglamentaciones por las personas sujetas a éstas.

390.31 Vehículos utilizados para propósitos que no sean los definidos.

Siempre que cualquier vehiculo de motor, que no sea un ómnibus, es utilizado para llevar a cabo las funciones normalmente llevadas a cabo por un ómnibus, las reglamentaciones pertinentes a ómnibus y a la transportación de pasajeros aplicará a dicho vehiculo de motor y a su operación como si fuera un ómnibus, excepto en aquellos vehiculos operados por una empresa para transportar sus empleados hacia y desde su lugar de trabajo en el curso regular de las operaciones del acarreador. De igual manera, siempre que un vehiculo de motor de un tipo se utilice para realizar funciones normalmente llevadas a cabo por otro tipo de vehiculo de motor, los requerimientos de las Partes 390 a la 397 de este subcapitulo se aplicarán a dicho vehiculo de motor y a su operación en la misma manera como si dicho vehiculo de motor fuera un vehiculo de motor del tipo anterior.

390.32 La empresa de transporte o el acarreador deberá requerir el cumplimiento de las reglamentaciones para conductores

Siempre que en las Partes 390 a la 397 de este subcapitulo un deber le sea prescrito a un conductor o una prohibición le sea impuesta, será el deber del acarreador

el requerir la observancia de dicha prescripción o prohibición; y, si el acarreador es a su vez conductor, queda por la presente igualmente obligado.

390.33 Aplicabilidad de las reglamentaciones

(a) Las reglas en las Parte 390 a la 397 de este subcapítulo aplican a las empresas de transporte o acarreadores comunes, empresas de transporte o acarreadores por contrato y empresa de transporte o acarreadores privados, sujetos al Acta del Departamento de Transportación (49 U.S.C. 1651 et. seq.) de acuerdo con la Tabla 390.33.

(b) Acarreadores privados de mercancía en vehículos de motor están sujetos a las reglas de las Partes 390 a 397 de este subcapítulo. El término "acarreador privado de mercancía en vehículo de motor" es definido en la Sec. 203 (a)(17) del Acta de Comercio Interestatal como cualquier persona no incluida en los términos "acarreador común por vehículo de motor" o "acarreador por contrato por vehículo de motor", quien o el cual transporta en el comercio interestatal o extranjero propiedad por vehículo de motor de la cual dicha persona es el dueño, arrendatario o depositario y cuando dicha transportación es con el propósito de venta, alquiler o arrendamiento, o en la promoción de cualquier empresa comercial.

(c) Excepto que de otra forma específicamente se provea, un vehículo de motor controlado y operado por un agricultor, cuando sea usado en la transportación de productos agrícolas y productos de su finca, o en la transportación de provisiones a su finca, está sujeto a las mismas reglamentaciones que le son aplicables a los acarreadores privados de mercancía.

[39 FR 27443, 29 de julio de 1974, según enmendado en 41 FR 8175, 25 de febrero de 1976]

390.40 Lugares para la radicación de reportes de accidentes y notificaciones

Las empresas de transporte o acarreadores deberán radicar los reportes requeridos por las secciones 394.9 y 394.11 de este subcapítulo mediante entrega personal, o por correo de primera clase a [Comisión de Servicio Público, División de Seguridad en el Transporte, G.P.O. Box C.P., San Juan, PR 00919-3806;] en caso de el que acarreador sea interestatal, también a la Oficina Regional del FHWA correspondiente al lugar principal o sede de la empresa.

390.45 Copias fotográficas de registros o documentos

Todos los registros y documentos a ser mantenidos bajo el Subcapítulo B, Capítulo III de este título serán

TABLA 390.33

	Partes Aplicables de las Reglamentaciones						
	391	392	393	394	395	396	397
A. Vehículos y conductores utilizados enteramente dentro de una municipalidad o dentro de la zona comercial de ésta según definida por la Comisión Interestatal de Comercio (Parte 1048, 49 CFR, Partes 1000 a 1199 revisada al 1 de octubre de 1975)							
1. Cuando se transporta propiedad consistente de materiales peligrosos de un tipo y cantidad que requiere que el vehículo sea marcado o rotulado bajo la Sec. 177.823 de las Reglamentaciones de Materiales Peligrosos (177.823 de este título) y que pese 2,500 libras o más en el caso de un artículo peligroso o 5,000 libras o más en caso de más de un artículo peligroso.	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..
2. Cuando esté operando en el estado de Hawaii.	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..
3. Cuando esté operando bajo condiciones que no sean aquellas especificadas en el párrafo A-1 y 2 de esta tabla.	No..	No..	No..	Si..	Si..	No..	No..
B. Vehículos y conductores utilizados fuera de una municipalidad o la zona comercial de ésta según definida por la Comisión Interestatal de Comercio (Parte 1048, 49 CFR Partes 1000 a 1199 revisada al 1 de octubre de 1975)							
1. Cuando transporte explosivos u otros artículos peligrosos.	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..
2. Cuando no transporte explosivos u otros artículos peligrosos.	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	Si..	No.

NOTA: Las operaciones descritas en los párrafos A y B de esta tabla incluyen ciertas actividades de transportación las cuales son o pueden estar exentas de regulación económica de la Comisión de Comercio Interestatal bajo la Sec. 203(b) del Acta de Comercio Interestatal. En general, dichas actividades incluyen (1) operación de omnibuses escolares; (2) operación de taxis; (3) operación de omnibuses de hotel; (4) operación de vehículos de motor bajo autorización, reglamentación, y control del Secretario del Interior; (5) operación de vehículos de motor de ciertas asociaciones cooperativas de agricultura; (6) operación de vehículos de motor utilizados para acarrear ganado, peces o bienes de agricultura; (7) operación de vehículos de motor utilizados exclusivamente en la distribución de periódicos; (7) transportación incidental a la transportación por aire; (8) transportación enteramente dentro de una municipalidad, entre municipalidades contiguas, o dentro de una zona adyacente a y comercialmente parte de dicha municipalidad o municipalidades, y (9) transportación de emergencia de un vehículo de motor accidentalmente chocado o averiado. La transportación casual, ocasional o recíproca de pasajeros (cuando arreglada por corredores u otras personas por compensación) y propiedad consistente de explosivos u otros artículos peligrosos está sujeta a las reglas de las Partes 390 a la 397 de este subcapítulo. Otra transportación casual, ocasional o recíproca de pasajeros o propiedad está sujeta a las reglas de las Parte 395 de este subcapítulo.

preservados en su forma original por los periodos especificados, a menos que los registros y documentos sean adecuadamente fotografiados y el microfilm es retenido en vez del registro original por el periodo de retención requerido, sujeto a las limitaciones adelante indicadas:

(a) Todos los registros y documentos a ser mantenidos bajo el Subcapitulo B, Capitulo III de este titulo pueden ser destruidos después que hayan sido adecuadamente fotografiados para su preservación.

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

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

(2) Cualquier característica significativa u otro atributo del registro o documento original, el cual la fotografia en blanco y negro no preserve, deberá ser claramente indicado antes que la fotografia 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 especimen identificado de dicho formulario deberá estar en la película para referencia.

(4) La película utilizada para fotografiar las copias debe ser del tipo de grabado permanente que cumpla, en todos los aspectos, con las especificaciones minimas 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 incluye un microfilm de un certificado o certificados estableciendo que las fotografías son reproducciones directas y facsimiles de los registros originales. Dicho certificado o certificados deberán ser hechos por la persona o personas que posean conocimiento personal del material cubierto por éste.

[41 FR 34969, 18 de agosto de 1976]

PARTE 391 - CUALIFICACIONES DE LOS CONDUCTORES

Subparte A - En General

391.1	Alcance de este capítulo; cualificaciones adicionales; deberes de los acarreadores conductores.
391.2	Exenciones generales
391.3	Definiciones
391.5	Familiaridad con el reglamento
391.7	Ayudar o inducir violaciones
391.11	Cualificaciones de los conductores
391.15	Descualificación de los conductores
Subparte C - Antecedentes y Carácter	
391.21	Solicitud de empleo
391.23	Inquirir e investigar
391.25	Revisión anual del registro de conducir
391.27	Registro de violaciones
Subparte D - Exámenes y Pruebas	
391.31	Examen de carretera
391.33	Equivalente de examen de carretera
391.35	Examen escrito
391.37	Equivalente de examen escrito
Subparte E - Cualificaciones Físicas y Exámenes	
391.41	Cualificaciones físicas para conductores
391.43	Examen médico; certificado de examen físico
391.45	Personas que deben ser médicamente examinadas y certificadas
391.47	Resolución de conflictos de evaluación médica
391.49	Relievo de ciertos defectos físicos
Subparte F - Expedientes y Registros	
391.51	Expediente de cualificaciones del conductor
Subparte G - Exenciones Limitadas	
391.61	Conductores que estaban regularmente empleados con anterioridad al 1ero. de enero de 1971.
391.62	Conductores de vehículos livianos
391.63	Conductores intermitentes, casuales u ocasionales
391.65	Conductores provistos por otros acarreadores

- 391.67 Conductores de vehiculos articulados (combinación) de fincas
- 391.69 Conductores operando en Hawaii
- 391.71 Conductores intraestatales de vehiculos transportando liquidos combustibles

Autoridad: Sec. 204, Acta de Comercio Interestatal, según enmendada, (49 U.S.C. 304) Sec. 6, Acta del Departamento de Transportación, (49 U.S.C. 1655), delegación de autoridad en 49 CFR Parte 1 y Sec. 389.4, a menos de otra forma anotado.

Fuente: 35 FR 6460, 22 de abril de 1970, a menos de otra forma anotado.

391.1 Alcance de este capitulo; Cualificaciones adicionales; deberes de los Acarreadores - Conductores

(a) Esta parte establece los requisitos minimos para aquellas personas que conducen vehiculos de motor como, para y en beneficio de los acarreadores. También establece los deberes minimos de los acarreadores en relación a las cualificaciones de su conductores.

(b) Esta parte no impide que un acarreador imponga mayores cualificacines, requisitos, exámenes o certificados que los que son impuestos por dichas reglas.

(c) Cualquier acarreador que a la vez sea conductor deberá cumplir con los requisitos impuestos a los conductores y también con los impuestos a los acarreadores.

391.2 Exenciones Generales

(a) Operaciones intracuidad*. Las reglas de esta parte no le aplican a un conductor enteramente envuelto en operaciones intraciudad según definido en la Sec. 390.16 de este capitulo.

(b) Operaciones de carros de pasajeros. Las reglas en esta parte no le aplican al conductor que solo conduce un vehiculo de motor que:

(1) Es un vehiculo de transportar pasajeros contruidos en un "chassis" de carro de pasajeros con una capacidad para sentar 10 ó menos personas, incluyendo el conductor; y

(2) No transporta pasajeros por paga; y

(3) No transporta materiales peligrosos de un tipo o cantidad que requiera que el vehiculo sea marcado o placado de acuerdo con la Sec. 177.823 de este capitulo.

*No aplicable en P.R.

(c) Ciertos conductores de vehículo de finca. Las reglas de esta parte no le aplican a un conductor de vehículo 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 de más 10,000 libras. (Para exenciones limitadas para conductores de vehículos de finca de vehículos articulados más pesados véase la Sec. 391.67).

(d) Operaciones acostumbradas en fincas. Las reglas de esta parte no le aplican a un conductor que conduce un vehículo de motor controlado y operado por una persona envuelta en 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.

(e) Industrias de Abejas. Las reglas de esta parte no le aplican a un conductor el cual está operando un vehículo de motor controlado y operado por un abejero envuelto en la transportación de temporada de abejas.

(f) Conductores de vehículos livianos de correo. Las reglas en esta parte no le aplican a un conductor que sólo conduce un vehículo de motor que:

(1) Es usado exclusivamente para transportar correo bajo contrato con el Servicio Postal de E.U.; y

(2) Tiene un peso bruto de manufacturero de 10,000 libras o menos.

[36 FR 24219, 22 de diciembre de 1971, según enmendado en 37 FR 26112, 8 de diciembre de 1972]

391.3 Definiciones

(a) El término "acarreador" incluye al acarreador y sus agentes, oficiales, representantes y empleados del acarreador y que son responsables de la contratación, supervisión, entrenamiento, asignación o despacho de conductores.

(b) El término " Director" significa el Director(a) de Seguridad en el Transporte.

(c) Un acarreador "emplea" a un conductor cuando requiere o permite a dicha persona conducir un vehículo de motor, independientemente de que el vehículo sea propiedad o no del acarreador, en la promoción del negocio o empresa de dicho acarreador.

(d) El término "conductor de vehículo de finca" significa una persona que solo conduce un vehículo de motor que es:

(1) Controlado y operado por un agricultor; y

(2) Es utilizado para transportar:

(i) Productos agrícolas; o

(ii) Maquinaria de finca, suministros para la finca, o ambas, hacia o desde una finca; y

(3) No está siendo utilizado en las operaciones de un acarreador común o por contrato; y

(4) No está transportando materiales peligrosos de un tipo y cantidad que requiera que el vehículo sea marcado o placado de acuerdo a la Sec. 177.823 de este título; y

(5) Cualquiera de:

(i) Un vehículo que tenga un peso bruto de 10,000 libras, incluyendo su carga, o menos; o

(ii) Un vehículo que sea utilizado dentro de 150 millas de la finca del agricultor.*

[35 FR 6460, 22 de abril de 1970, según enmendado en 36 FR 24219, 22 de diciembre de 1971.]

391.5 Familiaridad con el reglamento

Todo acarreador y conductor deberán conocer y estar familiarizados con las reglas de esta parte.

391.7. Ayudar o inducir violaciones

Ninguna persona deberá violar o ayudar, inducir, o requerirle a un acarreador o conductor que viole las reglas de esta parte.

Subparte B - Cualificación y Descualificación de Conductores

391.11 Cualificación de conductores

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

*No aplicable en P. R.

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

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

(2) Puede leer y hablar [español] con suficiente claridad de modo que pueda hacerse entender, y que entienda, a su vez, las señales de tránsito. Y, también, que pueda hacer las entradas pertinentes en los registros y documentos;

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

(4) Puede, por razón de experiencia y/o entrenamiento, determinar si la carga que transporta ha sido debidamente distribuida y asegurada;

(5) Está familiarizada con los métodos y procedimiento de asegurar la carga en el vehículo que conduce.

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

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

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

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

(10) Ha completado exitosamente un examen de carretera y se le ha expedido un certificado de examen de carretera de acuerdo con la Sec. 391.31, o ha presentado un certificado de examen de carretera el cual el acarreador que lo contrata lo acepta como equivalente al examen de carretera de acuerdo con la Sec. 391.33.

(11) Ha tomado un examen escrito y se le ha expedido un certificado de examen escrito de acuerdo a la Sec. 391.35, o ha presentado un certificado de examen escrito el cual el acarreador que lo contrata lo acepta como equivalente al examen escrito de acuerdo a la Sec. 391.37; y

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

391.15 Descualificación de Conductores

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

(b) Descualificación por pérdida de privilegios de conducir. Un conductor queda descualificado por la duración de su pérdida de privilegio para operar un vehículo comercial de motor en las carreteras, 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 restaurada por la autoridad que la revocó, suspendió, retiró o denegó.

(c) Descualificación por conducta criminal. (1) Regla General. Un conductor que haya sido convicto de, o le es confiscada por incumplimiento la fianza o colateral por una acusación de, una ofensa descualificadora especificada en el inciso (c)(2) de esta sección será descualificado por el período de tiempo especificado en el inciso (c)(3) de esta sección, si-

(i) La ofensa fue cometida después del 31 de diciembre de 1970; 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 inter-estatal, intraestatal o extranjero.

(2) Ofensas descualificadoras. Las siguientes ofensas son descualificadoras; [independientemente que reúna o no el requisito del inciso (c) (1) (ii) de esta sección]:

(i) Operar un vehículo de motor bajo la influencia del alcohol, sustancia controlada del listado I u otras sustancias identificada en el Apéndice D de este Subcapítulo, /1, anfetaminas, drogas, narcóticos, una formulación de anfetamina, o un derivado de drogas narcóticas.

(ii) Transportación, posesión o uso ilegal de sustancia controlada del listado u otra sustancia identificada en el Apéndice D de este Subcapítulo, /1, anfetaminas, drogas narcóticas, formulaciones de anfetaminas, o derivados de drogas;

(iii) Abandonar la escena de un accidente el cual resultó en herida personal o muerte.

/1 Copia del Listado I de drogas y otras sustancias controladas pueden solicitarse por escrito a: Director, Bureau of Motor Carrier Safety, Washington, DC 20590 o a cualquier Oficina Regional del FHWA.

(iv) Un delito grave que envuelva el uso de un vehículo de motor. [Esta disposición incluye el homicidio involuntario y la imprudencia crasa y temeraria al conducir un vehículo de motor según definidos en 33 L.P.R.A., Secs. 4005 y 4006 respectivamente].

(3) Duración de la descualificación por conducta criminal.

(i) Primeros ofensores. Un conductor queda descualificado por un año después de la fecha de su convicción o pérdida por incumplimiento de fianza o colateral si, durante los tres (3) años precedentes a dicha fecha no fue convicto de, y no perdió por incumplimiento de fianza o colateral por acusación de, una ofensa que lo descualificaría bajo las disposiciones de esta sección.

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

[37 FR 24902, 23 de noviembre de 1972, según enmendado en 49 FR 44215 del 5 de noviembre de 1984.]

Subparte C -Antecedentes y Carácter

391.21 Solicitud de Empleo

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

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

(1) Nombre y dirección del acarreador;

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

(3) Las direcciones en las cuales el solicitante ha residido durante los tres (3) años precedentes a la fecha en la cual la solicitud es sometida;

(4) La fecha de la solicitud;

(5) El número y fecha de expiración de cada licencia para

(d) Antes que la solicitud sea sometida, el acarreador informará al solicitante que la información provista puede ser usada, y los patrones anteriores pueden ser consultados con el propósito de investigar los antecedentes del solicitante según es requerido por la Sec. 391.23.

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

(Firma del Solicitante)

Fecha

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.

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

(10) Una lista con los nombres y direcciones de los patrones durante los tres (3) años precedentes a la fecha de la solicitud, con la fecha en que fue empleado y la razón de la terminación de dichos empleos; y

(9) Una declaración estableciendo en detalle 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;

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

(7) Una lista de todos los accidentes de vehículos de motor en los cuales el solicitante estuvo envuelto durante los tres (3) precedentes a la fecha en que la solicitud es sometida, especificando la fecha y naturaleza de cada accidente y si se causó alguna fatalidad o herida personal;

(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;

operar vehículos de motor que tenga el solicitante, y la autoridad que la expide;

(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 acarreador por un periodo continuo el cual empezó antes de 1 de enero de 1971:

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

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

(b) La investigación requerida por el inciso (a) (1) de esta sección a las agencias estatales debe ser hecha dentro de 30 días siguientes a la fecha que el empleo del conductor comienza y será hecha en la forma y manera que dichas agencias prescriben. Una copia de la respuesta de cada agencia estatal, demostrando el registro de conducir del conductor o certificado que ningún registro de conducir existe para dicho conductor, deberá ser retenido en el archivo del acarreador como parte del expediente de calificaciones del conductor.

(c) La investigación requerida en el inciso (a) (2) de esta sección deberá ser hecha dentro de los 30 días de la fecha en que el empleo del conductor comienza. La investigación puede consistir de entrevistas personales o por la 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. Dicho registro debe incluir el nombre y dirección de cada patrono anterior, fecha en que fue consultado y sus comentarios en relación al conductor. Dicho registro deberá ser retenido en los archivos del acarreador como parte del expediente de las calificaciones del conductor.

391.25 Revisión anual del registro de conducir.

Excepto según provisto en la Subparte G de esta parte, todo acarreador deberá, por lo menos una vez cada 12 meses revisar el registro de conducir de cada conductor que emplea para determinar si dicho conductor reúne los requisitos mínimos para una conducción segura o si está descalificado para conducir un vehículo de motor de acuerdo con la Sec. 391.15. Al revisar el registro de conducir, el acarreador deberá considerar cualquier evidencia de que el conductor

haya violado las disposiciones aplicables de la Reglamentación Federal de Seguridad en el Transporte y la Reglamentación de Materiales Peligrosos. El acarreador deberá considerar también el registro de accidentes del conductor y cualquier evidencia de que el conductor haya violado las leyes que gobiernan la operación de vehículos de motor, y darle gran peso a violaciones tales como exceso de velocidad, conducir imprudentemente y conducir bajo los efectos del alcohol o drogas, que indican que el conductor ha exhibido un menosprecio por la seguridad del público. Una anotación, estableciendo la fecha en la cual la revisión fue llevada a cabo y el nombre de la persona que revisó el registro de conducir, deberá ser incluida en el expediente de cualificaciones del conductor.

[35 FR 6460, 22 de abril de 1970 según enmendada en 35 FR 17420, el 13 de noviembre de 1970].

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, en las cuales dicho conductor ha incurrido o haya perdido por incumplimiento la fianza durante los 12 meses precedentes.

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

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

CERTIFICACION DE CONDUCTOR DE VEHICULO DE MOTOR

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

Fecha	Infracción	Lugar	Tipo de vehículo que operaba
_____	_____	_____	_____

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

_____	_____
(Fecha de certificación)	(Firma del conductor)

_____	_____
(Nombre de la Compañía)	Dirección

_____	_____
(Revisado por: firma)	(Posición)

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

[35 FR 6460, 22 de abril de 1970, según enmendada en 35 FR 17420, 12 de noviembre de 1970]

Subparte D - Exámenes y Pruebas

391.31 Examen de carretera

(a) Excepto según lo provisto en las Secciones 391.33, 391.61 y 391.67, ninguna persona conducirá un vehículo de motor a menos que primeramente haya completado exitosamente un examen de carretera y se le haya expedido un certificado de examen de carretera según lo provisto en esta sección.

(b) El examen de carretera será ofrecido por el acarreador o una persona designada por éste. Sin embargo, a un conductor que sea acarreador el examen le será ofrecido por otra persona que sea competente para evaluar y determinar si la persona a tomar el examen ha demostrado que es capaz de operar con seguridad un vehículo de motor, o el vehículo de motor que intenta conducir.

(c) El examen de carretera 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. El examen será en el vehículo que el acarreador intenta asignarle y deberá cubrir, por lo menos, lo siguiente:

(1) La inspección previaje según requerida por la Sec. 392.7 de este sub-capítulo;

(2) Enganche y desenganche, cuando sea aplicable;

(3) Encendido del vehículo;

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

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

(6) Viraje del vehículo;

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

(8) Marcha en retroceso y estacionamiento del vehículo.

(d) El acarreador proveerá el formulario de examen de carretera en el cual la persona que ofrece el examen 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 el examen deberá firmarlo.

(e) Si el examen de carreteras es exitosamente completado el examinador expedirá un certificado de examen de carretera. Dicho certificado será, sustancialmente, como especificado en el inciso (f) de esta sección.

(f) La forma para el certificado de examen de carretera del conductor es sustancialmente como sigue:

CERTIFICADO DE PRUEBA DE MANEJO

Nombre del conductor _____ Núm. Seg. Social _____
Núm. de Licencia _____ Estado _____
Tipo de unidad _____ Tipo de remolque(s) _____

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

Hago constar que el conductor mencionado realizó la prueba de manejo bajo mi supervisión el día ___ de _____ de _____ y que esta prueba consistió de aproximadamente _____ millas de manejo.

Considero que el conductor aludido posee los conocimientos y destrezas necesarias para de forma segura manejar el tipo de vehículo de motor arriba indicado.

(Firma del examinador)

(Puesto)

(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 retendrá en el expediente de calificaciones del conductor que fue examinado:

(1) El original de la forma firmada del examen de carretera requerida por el inciso (d) de esta sección; y

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

[35 FR 6460, 22 de abril de 1970, según enmendada en 36 FR FR 223, 7 de enero de 1971]

391.33 Equivalente de examen de carretera

(a) En lugar de, y como equivalente del examen de carretera, una persona que desee conducir un vehículo de motor puede presentar y el acarreador aceptar:

(1) Una licencia válida de conducir que se le haya expedido para operar categorías específicas de vehículos de motor. Dicha licencia tiene que habersele expedido una vez haya exitosamente completado un examen de carretera en un vehículo de motor del mismo tipo que el acarreador intenta asignarle; y/o

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

(b) Si el conductor presenta, y el acarreador acepta, una licencia o un certificado como equivalente al examen de carretera, el acarreador retendrá en su archivo como parte del expediente de las cualificaciones del conductor una copia legible de la licencia o certificado.

(c) El acarreador puede requerir a cualquier persona que presente una licencia o certificado como equivalente al examen de carretera que tome un examen de carretera o cualquier otra prueba de su habilidad para conducir como una condición para su empleo como conductor.

391.35 Examen escrito

(a) Excepto según provisto en las secciones 391.37, 391.61 y 391.67, ninguna persona conducirá un vehículo de motor sin haber tomado con anterioridad un examen escrito y se le haya expedido un certificado de examen escrito de acuerdo a esta sección.

(b) El objetivo del examen escrito es instruir a los posibles conductores sobre las reglas y reglamentaciones establecidas por la Administración Federal de Carreteras relativas a la seguridad de vehículos comerciales. Es tan sólo una herramienta instruccional, y las cualificaciones de una persona para conducir un vehículo de motor bajo las reglas en esta parte no serán afectadas por su desempeño en el examen. Los acarreadores sujetos al Título VII del Acta de Derechos Civiles de 1964 (42 U.S.C. 2000 e-1-2000e-15), Orden Ejecutiva 11246, o ambas, están advertidos que ni los requisitos del examen escrito en esta sección ni ninguna otra regla en esta parte autoriza a un acarreador para violar las provisiones del Acta, la Orden Ejecutiva o las reglamentaciones expedidas bajo éstas en relación a la igual oportunidad en el trabajo.

(c) El examen será ofrecido por el acarreador o por una persona designada por éste en la forma prescrita por el acarreador.

(d) Antes de, y durante el examen, a la persona que lo toma le será permitido examinar y consultar una copia de la

Reglamentación Federal de Seguridad en el Transporte (Subcapítulo B de este título) en adición a cualquier otro material explicando las disposiciones de dicha reglamentación que el acarreador pueda proveer. No hay tiempo límite para completar el examen y las personas tomándolo serán notificadas por adelantado.

(e) El examen consistirá de 66 preguntas que cubran el conocimiento del examinado de las regulaciones federales de Seguridad en el Transporte y las regulaciones de Materiales Peligrosos. Sin embargo, una persona examinada con el propósito de empleo como conductor de un vehículo de motor que no transportará materiales peligrosos de un tipo o cantidad que requiera que el vehículo sea marcado o placado de acuerdo a la Sec. 177.823 de este título no necesita contestar las preguntas 58 a 66 inclusive. Las preguntas hechas durante el examen deberán ser las preguntas publicadas en el Apéndice C de este subcapítulo.

(f) Después que el examinado complete el examen, la persona que lo administró le informará de las respuestas correctas de las preguntas que falle en contestar correctamente. El acarreador puede también ofrecer al examinado con instrucción adicional en las regulaciones pertinentes según sea necesario basado en el desempeño en el examen.

(g) El acarreador, o la persona que administró el examen por el acarreador, deberá proveer a cada persona que complete el examen con un certificado substancialmente en la siguiente forma:

CERTIFICACION DE EXAMEN ESCRITO PARA CONDUCTORES

Certifico que la persona cuya firma aparece abajo ha completado el examen escrito bajo mi supervisión de acuerdo a lo dispuesto en la Sección 391.35 de la Ley Federal de Seguridad en el Transporte.

(Firma del examinado)

(Lugar)

(Fecha del examen)

(Firma del examinador)

(Posición)

(Organización y dirección del examinador)

(h) Una copia de dicho certificado será expedido al examinado. El acarreador retendrá, en el expediente de cualificaciones del conductor que fue examinado, lo siguiente:

- (1) El original del certificado exigido en el inciso (g) de esta sección;
- (2) Las preguntas del examen; y
- (3) Las contestaciones de la persona de dichas preguntas.

391.37 Equivalente de examen escrito

- (a) En lugar de, y como equivalente del examen escrito requerido en la Sec. 391.35, una persona que desee conducir un vehículo de motor puede presentar, y el acarreador aceptar, un certificado válido de examen escrito, expedido de acuerdo a dicha sección, dentro de los tres años precedentes a dicha presentación.
- (b) Si el acarreador acepta dicho certificado como equivalente del examen escrito, deberá retener una copia legible en sus archivos como parte del expediente de cualificaciones del conductor.
- (c) Un acarreador puede requerir de cualquier persona que presente un certificado como equivalente de examen escrito a tomar el examen escrito prescrito en la Sec. 391.35 o participar en cualquier otro proceso instruccional diseñado para familiarizarlo con las provisiones de las Partes 390 a 397 de este subcapítulo.

[35 FR 6460, 22 de abril de 1970, según enmendado en 35 FR 17420, 13 de noviembre de 1970]

Subparte E -Cualificaciones Físicas y Exámenes

391.41 Cualificaciones Físicas para Conductores

- (a) Ninguna persona conducirá un vehículo de motor a menos que esté físicamente cualificado para ello, excepto según provisto en la sección 391.67, y que tenga en su persona el original, o una copia fotostática, del certificado de examen médico estableciendo que está físicamente cualificado para conducir un vehículo de motor.
- (b) Una persona está físicamente cualificada para conducir un vehículo de motor si dicha persona:
 - (1) No ha perdido un pie, una pierna, una mano, un brazo, o le ha sido otorgada una dispensa de acuerdo a la sección 391.49;

(2) No tiene impedimento en:

(i) Una mano o dedo (s) que pueda interferir con la fuerza de agarre o sujeción:

(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 Sec. 391.49.

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

(4) No tiene actualmente un diagnóstico clínico de infarto miocárdico, 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 y conducir un vehículo de motor con seguridad;

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

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

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

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

(10) Tiene agudeza visual a distancia de por lo menos 20/40 (Snellen) en cada ojo sin lentes correctivos o agudeza visual separadamente corregida a 20/40 (Snellen) o mejor con lentes correctivos, agudeza visual binocular de por lo menos 20/40 (Snellen) en ambos ojos con o sin lentes correctivos, campo de visión de por lo menos 70 grados en el

meridiano horizontal en cada ojo, y la habilidad para reconocer los colores de señales de tráfico y mecanismos que enseñen rojo, verde y amarillo;

(11) Primeramente percibe un suspiro 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) No tiene actualmente diagnóstico clínico por el uso de drogas del Listado I u otra sustancia identificada en el Apéndice D de este Subcapítulo uso de anfetaminas, narcóticos, o cualquier otra droga adictiva; y

(13) No tiene actualmente un diagnóstico clínico de alcoholismo.

[35 FR 6460, 22 de abril de 1970, según enmendada en 35 FR 17420, 13 de noviembre de 1970; 36 FR 223, 7 de enero de 1971; 36 FR 12857, 8 de julio de 1971; 43 FR 56900, 5 de diciembre de 1978].

391.43 Examen Médico; Certificado de Examen Médico

(a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, el examen médico será hecho por un doctor en medicina u osteópata que esté debidamente admitido al ejercicio de su profesión.

(b) Un optometrista 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) El examen médico será llevado a cabo, y sus resultados serán registrados, substancialmente de acuerdo con las siguientes instrucciones y forma de examinación:

INSTRUCCIONES PARA LLEVAR A CABO Y REGISTRAR EXAMENES FISICOS

El médico examinador debe revisar estas instrucciones antes de llevar a cabo el examen físico. Contesté cada pregunta si o no donde sea apropiado.

El médico examinador debe estar consciente de las rigurosas demandas físicas y responsabilidades emocionales y mentales colocadas en el conductor de un vehículo de motor comercial. En el interés de la seguridad pública al médico examinador le es requerido

certificar que el conductor no tiene un defecto físico, mental u orgánico de tal naturaleza que afecte la habilidad del conductor para operar con seguridad un vehículo de motor comercial.

Información general. El propósito de este historial y examen físico es para detectar la presencia de defectos físicos, mentales u orgánicos de tal carácter y extensión que afecten la habilidad del solicitante para operar con seguridad un vehículo de motor. El 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 o indicar la necesidad para hacer ciertos exámenes de laboratorio o una adicional y más rigurosa examinación. Defectos pueden ser registrados, sin los cuales, por razón de su carácter o grado, indican que la certificación de aptitud física debe ser denegada. Sin embargo, estos defectos deben ser discutidos con el solicitante y él debe ser aconsejado para tomar los pasos necesarios para asegurar la corrección, particularmente de aquellos los cuales, si descuidados, pueden conducir a una condición que pueda afectar su habilidad para conducir con seguridad.

Apariencia general y desarrollo. Anote marcado sobrepeso. Anote cualquier defecto en la postura, cojera y temblor perceptible, u otros defectos que puedan ser causados por alcoholismo, intoxicación de tiroide, y otras enfermedades. La Reglamentación Federal de Seguridad en el Transporte dispone que ningún conductor deberá usar drogas narcóticas u otras que formen hábito.

Cabeza-ojos. Cuando se utilice una gráfica que no sea la Snellen, los resultados de dicho 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, "Cualificado sólo cuando utilice lentes correctivos". Al registrar la distancia de visión utilice 20 pies como normal. Reporte toda visión como fracción con el 20 como numerador y el tipo más pequeño de letra a 20 pies como denominador. Anote "ptosis", descarga, campos de visión, desbalance del músculo ocular, ceguera de color, cicatriz de la córnea, "exophtalmos", que no sea corregido por los lentes correctivos. Conductores monoculares no están cualificados para operar vehículos comerciales de motor bajo la existente Reglamentación Federal de Seguridad en el Transporte. Si el conductor habitualmente utiliza lentes de contacto, o intenta hacerlo mientras conduce, 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, síntomas de vértigo aurales, o Síndrome de Meniere. Cuando registre la audición, registre la distancia desde el paciente en la cual una voz de murmullo forzado puede ser primeramente escuchada. Si un audiómetro es utilizado para examinar la audición, registre la pérdida de decibeles a 500 Hz, 1,000 Hz y 2,000 Hz.

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

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. Registre con cualquiera de muelle o columna de mercurio de "sphygmomanometer". Si la presión de la sangre está consistentemente sobre 160/90 mm. Hg., exámenes adicionales pueden ser necesarios para determinar si el conductor está cualificado para operar un vehículo de motor.

Pulmones. Si cualquier enfermedad del pulmón es detectada, declare si activa o arrestada; si arrestada, su opinión de cuanto tiempo ha estado quiescente.

Sistema gastrointestinal. Anote cualquier enfermedad del sistema gastrointestinal.

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

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

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

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

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

Extremidades. Examine cuidadosamente las extremidades superiores e inferiores. Registre la pérdida de impedimento de una pierna, pie, dedo, brazo o mano. Anote cualquiera y todas las deformidades, la presencia de atrofia, semiparálisis, o venas varicosas. Si una deformidad en una mano o dedo existe, determine si suficiente agarre está presente que permita al conductor mantener y asegurar el agarre en el guía. Si una deformidad en la pierna existe, determine si existe suficiente movilidad y fuerza que permita al conductor operar los pedales adecuadamente. Atención particular debe ser dada a, y un registro debe ser hecho de, cualquier impedimento o defecto estructural el cual pueda interferir con la habilidad del conductor para operar un vehículo de motor con seguridad.

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

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

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

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

El médico debe fechar y firmar sus hallazgos al completar el examen.

EXAMEN PARA DETERMINAR CONDICIONES FISICAS DEL CONDUCTOR

Nombre del Conductor _____ Certificación Nueva _____
 Núm. Seg. Social _____ Fecha de Nacimiento _____ Recertificación _____
 Edad _____ Estatura _____ pies _____ pulgs. Peso _____ (libras)

Si	No		Si	No	
—	—	Asma	—	—	Lesiones cabeza o espalda
—	—	Trastornos renales	—	—	Accesos, ataques, convulsiones o mareos
—	—	Tuberculosis	—	—	Hospitalización prolongada por enfermedades
—	—	Sífilis	—	—	Padecimientos o lesiones por otras enfermedades
—	—	Gonorrea	—	—	Cualquier otra alteración nerviosa
—	—	Diabetes	—	—	Defectos permanentes por enfermedades, afecciones o lesiones
—	—	Irritabilidad estomacal	—	—	Fiebre reumática
—	—	Enfermedad muscular	—	—	Trastornos psiquiátricos
—	—	Enfermedad cardiovascular	—	—	Úlcera gastrointestinal

EXAMEN FISICO

Aspecto general y desarrollo: Buena _____ Regular _____ Mala _____
Visión: A distancia: Ojo derecho 20/ _____ Ojo izquierdo 20/ _____
Sin lentes correctores _____ Con lentes correctores, si los usa.

Evidencia de enfermedad o lesión:
Ojo derecho _____ Ojo izquierdo _____
Prueba de color: _____
Campo de visión horizontal: _____
Ojo derecho _____ Ojo izquierdo _____

Oído: Derecho _____ Izquierdo _____
Enfermedad o lesión _____
Prueba audiométrica: (Si se usa audiómetro)
Pérdida de decibel a 500HZ _____ a 1,000HZ _____ a 2,000HZ _____

Tórax: Corazón _____
En caso de enfermedad presente ¿está completamente compensada? _____
Presión sanguínea: Sistólica _____ Diastólica _____
Pulso: Antes de cualquier ejercicio _____
Inmediatamente después del ejercicio _____
Pulmones: _____

Abdomen: Cicatrices _____ Masas Anormales _____ Sensibilidad _____
Hernia: Sí _____ No _____ Si la hay ¿donde? Si usa braguero _____

Gastrointestinal: ulceraciones u otras enfermedades Si _____ No _____

Génito-urinarias: cicatrices _____ Decarga uretral _____

Reflejos: Romberg _____
Pupilares _____ Luz der. _____ Izq. _____
Acomodación derecha: _____ izquierda _____
Reflejos rotulianos: Derecha normal _____ en aumento _____ inexistente _____
Observaciones: _____

Extremidades: Superiores _____ Inferiores _____ Columna Vertebral _____

Laboratorios y Orina: Esp. Gr. _____ Alb. _____ Azúcar _____

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

(Dirección del Médico) _____ (Fecha del Examen)

(Nombre del Médico) _____ (Firma del Médico)

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

(Fecha del examen)

(Dirección del Oftalmólogo u Optómetra)

(Nombre del Oftalmólogo u Optómetra (Impreso)

(Firma del Oftalmólogo u Optómetra)

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

(e) El certificado médico será de acuerdo con la siguiente forma:

CERTIFICADO DE EXAMEN MEDICO

Certifico que he examinado al Sr. _____
(Nombre del Conductor)

de acuerdo a lo estipulado por la Ley Federal de Seguridad en el Transporte (49 CFR 391.41-391.49) y que conociendo sus obligaciones lo encuentro calificado según los reglamentos existentes.

- [] Calificado sólo cuando usa lentes correctores.
[] Calificado sólo cuando usa audífono.

El formulario de este examen debidamente complementado se encuentra en los archivos de mi oficina localizada en:

(Dirección del Médico)

(Fecha del Examen)

(Nombre del Médico)

(Firma del Médico)

(Firma del Conductor)

(Dirección)

Si el conductor está cualificado sólo cuando utiliza un mecanismo auditivo, la siguiente declaración debe aparecer en el certificado del médico examinador: "Cualificado sólo cuando utilice un mecanismo auditivo". Si un médico examinador determina que una dispensa es necesaria bajo la Sec. 391.49, la siguiente declaración deberá aparecer en el certificado del médico examinador; "médicamente descualificado a menos que esté acompañado de la dispensa".

[35 FR 6460, 22 de abril de 1970, según enmendado en 35 FR 17420, 13 de noviembre de 1970; 36 FR 8452, 6 de mayo de 1971; 36 FR 12857, 8 de julio de 1971; 43 R 56900, 5 de diciembre de 1978; 46 FR 53418, 29 de octubre de 1981]

391.45 Personas que deben ser médicamente examinadas y certificadas.

Excepto según provisto en la Sec. 391.7, las siguientes personas deberán ser médicamente examinadas y certificadas

de acuerdo con la Sec. 391.43 como físicamente calificadas para conducir un vehículo de motor:

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

(b) Cualquier conductor que no haya sido médicamente examinado y certificado como físicamente apto para conducir un vehículo de motor durante los dos (2) años precedentes; y

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

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 solo si las siguientes condiciones son reunidas.

(1) La solicitud deberá contener el nombre y dirección del conductor, acarreador y todos los médicos envueltos 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 y reporte 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 médico y la declaración de trabajo provista al médico especialista bajo el inciso (b)(5) de esta sección.

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

(8) El solicitante deberá someter una descripción y una copia de toda la evidencia escrita y documental sobre la cual la parte solicitante descansa, en la forma establecida en 49 CFR 386.37

(9) La solicitud deberá estar acompañada por una declaración del conductor de que intenta conducir en el comercio interestatal no sujeto a la exención de zona comercial o una declaración del acarreador de que ha utilizado o intenta utilizar al conductor en dicho trabajo.

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

(c) Información. El Director(a) 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, el Director puede rehusarse a expedir una determinación.

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

(2) Contestación. Cualquier parte puede someter una contestación al aviso dentro de los 15 días de notificado. Dicha contestación deberá estar acompañada por toda la evidencia que la parte desea que el Director(a) considere al hacer su determinación. La evidencia sometida debe incluir todos los registros médicos y resultados de exámenes sobre los cuales descansa.

(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 revisión, peso de la prueba. El conductor o acarreador puede solicitar revisión de la determinación del Director. Dicha solicitud debe ser sometida de acuerdo con la Sec. 386.13(a) de este capítulo. El peso de la prueba en dicho procedimiento es del peticionario.

(f) "Status" del conductor. Una vez la solicitud sea sometida al Director, el conductor se considerará descualificado hasta el momento en que el Director tome una determinación, o hasta que el Director(a) lo ordene de otra forma.

[49 U.S.C. 304, 322; 18 U.S.C. 831'35; Pub. L. 93633, 88 Stat. 8156 (49 U.S.C. 1801, et seq.); 49 CFR 1.48, 301.60) 42 FR 18081, 5 de abril de 1977, según enmendado en 42 FR 53966, 4 de octubre de 1977].

391.49 Dispensa de ciertos defectos físicos.

(a) Una persona que no está físicamente cualificada para conducir bajo la Sec. 391.41 (b) (1) o (2) y que de otra forma esté cualificado para conducir un vehículo de motor, puede conducir un vehículo de motor si el Director(a) del Negociado de Seguridad en el Transporte ha otorgado una dispensa a dicha persona.

(b) Una carta de solicitud de dispensa puede ser sometida conjuntamente por la persona que busca la dispensa de la descualificación física (solicitud del conductor) y por el acarreador que emplearía al conductor solicitante si la solicitud es otorgada. La solicitud debe ser dirigida al Director(a) del [Negociado de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público]. Excepción. Una carta de solicitud para una dispensa puede ser sometida unilateralmente por un conductor solicitante. La solicitud debe ser dirigida al Director(a) del [Negociado de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público]. El conductor solicitante deberá cumplir con todos los requisitos del inciso (c) de esta sección, excepto los incisos (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
- (iv) Una descripción del impedimento del conductor solicitante por el cual la dispensa es solicitada.
- (2) Descripción del tipo de operación que el conductor será empleado para llevar a cabo:
- (i) [Lugares o área geográfica en la cual el conductor operará para el acarreador co-solicitante].
- (ii) Periodo 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 conducir (relevo, propio dueño, ect...); y
- (v) Número de años de experiencia operando el tipo de vehículos 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 conducir:
- (i) Camión o camión tractor o remolque, 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", "low boy", o pértiga ("pole");
- (vi) Número de semi-remolques o remolques completos a ser remolcados de una sola vez; y
- (vii) Descripción de cualquier modificación hecha al

vehículo para el conductor solicitante; incluir fotografía cuando sea aplicable.

(4) De otra manera cualificado:

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

(ii) En el caso de una solicitud unilateral, el conductor solicitante deberá certificar que está de otra manera cualificado bajo las reglamentaciones 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 Sec. 391.43.

(2) Una copia del certificado médico completado de acuerdo a la Sec. 391.43 (e);

(3) Un resumen de la evaluación médica completada por cualquier fisiatra certificado o cualificado por la Junta (doctor en medicina física) o cirujano ortopédico;

Nota: El acarreador co-solicitante o el conductor solicitante deberá proveer al fisiatra o cirujano ortopédico con una descripción de las labores del trabajo que al conductor solicitante le será requerido llevar a cabo;

(i) Si el resumen de evaluación médica aplica al conductor solicitante descualificado bajo la Sec.391.41 (b) (1), el resumen deberá incluir una evaluación de las capacidades funcionales del conductor según se relacionen a la habilidad del conductor para llevar a cabo tareas normales asociadas con la operación de un vehículo de motor; o

(ii) Si el resumen de evaluación médica aplica al conductor solicitante descualificado bajo la Sec.391.41 (b) (2), el resumen deberá incluir una explicación de cómo y por qué el área con impedimento interfiere con la habilidad del conductor para llevar a cabo tareas normales asociadas con la operación de un vehículo de motor. El resumen deberá contener

también, una evaluación de si la condición probablemente permanecerá médicamente estable por el resto de vida del conductor solicitante.

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

(5) Examen de carretera:

(i) Una copia del examen de carretera del conductor solicitante administrado por el acarreador co-solicitante y el certificado expedido de acuerdo a la Sec. 391.31(b) a la (g); o

(ii) Un solicitante unilateral será responsable por la administración del examen de carretera por un acarreador o una persona que sea competente para administrar el examen y evaluar sus resultados.

(6) Solicitud de empleo:

(i) Una copia de la solicitud de empleo del conductor solicitante completada de acuerdo a la Sec. 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 los Estados individuales, cuando sea aplicable; y

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

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

(1) Radicar prontamente (dentro de 30 días) con el [Director(a) del Negociado de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público] aquellos documentos e información que puedan ser requeridos sobre las actividades de conducir, accidentes, arrestos, suspensiones, revocaciones o retiro de licencias, y convicciones que envuelvan al conductor solicitante. Esto aplica independientemente de que la dispensa del conductor sea una unilateral o tenga un acarreador co-solicitante;

(i) Un acarreador que emplee un conductor al cual se le haya expedido una dispensa unilateral deberá radicar los documentos requeridos con el [Director del Negociado de Seguridad

en el Transporte, Comisión de Servicio Público].

(2) Evaluar al conductor que le ha sido otorgado una dispensa para aquellas labores de trabajo no conduciendo relacionadas con la seguridad asociadas con cualquier tipo de remolques serán utilizadas y cualquier otras tareas no conduciendo y relacionadas con la seguridad o las tareas de trabajo particulares a las operaciones del acarreador que emplea; y

(3) 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 con una copia de la dispensa.

(g) [La División de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público], puede requerir al conductor solicitante a demostrar su habilidad para operar seguramente el vehículo de motor que intenta conducir. La demostración evaluará las habilidades de pre y post inspección y su desempeño conduciendo. Ninguna evaluación de tareas no conduciendo relacionadas con la seguridad u otras tareas no conduciendo particulares al tipo de remolque u otras operaciones del acarreador será llevada a cabo durante la Evaluación de Ejecución de Destrezas.

(h) [La Comisión] 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 periodo que no exceda (2) años desde la fecha de expedición, y puede ser renovada con 30 días de anticipación a la fecha de expiración.

(i) La solicitud de renovación de dispensa será sometida al [Director(a) de la División de Seguridad en el Transporte] donde el conductor tiene residencia legal si la dispensa fue expedida unilateralmente. Si la dispensa tiene un co-solicitante, entonces la solicitud de renovación es sometida al [Director(a) de la División de Seguridad en el Transporte] 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 conducidas bajo la actual dispensa;

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

(7) Un reporte 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 Sec. 391.41 (b) (1) son consideradas inestables.

Nota: Refiérase al inciso (c)(3) (iii) para condiciones bajo la Sec. 391.41 (b)(2) las cuales pueden ser consideradas médicamente estables;

(9) Una copia al día del registro estatal del tiempo que la dispensa actual ha estado en efecto;

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

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

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

(j) Con la otorgación de la dispensa, el [Director, División de Seguridad en el Transporte] notificará al conductor solicitante y al acarreador co-solicitante (de ser aplicable) mediante carta. Los términos, condiciones y limitaciones de la dispensa serán establecidos. El acarreador deberá mantener una copia de la dispensa en el expediente de cualificaciones del conductor. Una copia de la dispensa será retenida en archivo del acarreador por un periodo de tres (3) años después de la fecha de terminación del empleo del conductor. El conductor solicitante deberá tener la dispensa o una copia legible en su posesión siempre que se encuentre en servicio.

(k) El [Director, División de Seguridad en el Transporte] puede revocar una dispensa después que la persona a la cual fue expedida le sea notificada de la revocación propuesta y se le haya permitido una oportunidad razonable para apelar.

(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 prohibido.

Aprobado por la Oficina de Presupuesto y Gerencia bajo el número control, 2125-0080.

(49 U.S.C. 3102 y CFR 1.48)
[48 FR 38487, 24 de agosto de 1983]

Subparte F- Expedientes y Registros

391.51 Expediente de cualificaciones del conductor

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

(b) El expediente de cualificaciones para un conductor que ha estado regularmente empleado como conductor de un acarreador por un periodo continuo el cual empezó antes del 1ero. de enero de 1971, incluirá:

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

(2) La carta del [Director, División de Seguridad en el Transporte] otorgando la dispensa de una descualificación física, si una dispensa fue expedida de acuerdo a la Sec. 391.49;

(3) La nota de revisión anual del registro de conducir de cada conductor según se dispone en la Sec. 391.25;

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

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

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

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

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

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

(4) El certificado de examen de carretera del conductor expedido al conductor de acuerdo a la Sec. 391.31(e), o una copia de la licencia o certificado el cual el acarreador aceptó como equivalente al examen de carretera del conductor de acuerdo a la Sec. 391.33; y

(5) Las preguntas hechas, las contestaciones del conductor y el certificado de examen expedido a él de acuerdo a la Sec. 391.35, o una copia del certificado el cual el acarreador aceptó como equivalente al examen escrito de acuerdo a la Sec. 391.37.

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

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

(2) El certificado del examen de carretera del conductor expedido al conductor de acuerdo a la Sec. 391.31(e), o una copia de la licencia o certificado el cual el acarreador aceptó como equivalente al examen de carretera del conductor de acuerdo con la Sec. 391.31;

(3) Las preguntas hechas, las contestaciones del conductor, y el certificado de examen escrito expedido a él de acuerdo a la Sec. 391.35, o una copia del certificado el cual el acarreador aceptó como equivalente al examen escrito de acuerdo a la Sec. 391.37; y

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

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

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

(g) Mediante solicitud escrita a, y con la aprobación de, el [Director, División de Seguridad en el Transporte] el acarreador puede retener uno o más de sus expedientes de cualificaciones del conductor en un terminal u oficina regional.

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

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

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

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

(4) La carta expedida bajo la Sec. 391.49 otorgando una dispensa de una descualificación física.

("Sec. 204, Acta de Comercio Interestatal, según enmendada, (49 U.S.C. 304); Sec. 6, Acta del Departamento de Transportación (49 U. S. C. 1655), y las delegaciones de autoridad por el Secretario de Transportación y Administrador Federal de Carreteras en 49 CFR 1.48 y 301.60, respectivamente) [35 FR 6460, 22 de abril de 1970, según enmendada en 35 FR 17420 13 de noviembre de 1970; 41 FR 36656, 31 de agosto de 1976; 42 FR 37370, 21 de julio de 1977; 45 FR 46424, 10 de julio de 1980]

Subparte G-Exenciones Limitadas

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

Las provisiones de las Secciones 391.21 (relativas a solicitudes de empleo), 391.23 (relativa a investigaciones), 391.31 (relativa a examen de carretera), y 391.35 (relativa a examen escrito) no le son aplicables a conductores que han estado regularmente empleados (según definido en la Sec. 395.2(f) de este subcapítulo) como conductores de un acarreador por un periodo continuo el cual empezó antes del primero de enero de 1971, siempre y cuando continúe siendo un conductor regularmente empleado de dicho acarreador. Dicho conductor está cualificado para conducir un vehículo de motor si llena los requisitos de los incisos (1) al (9) de la sección 391.11(b) (relativa a las cualificaciones de los conductores).

391.62 Conductores de vehículos livianos

(a) Las siguientes reglas en esta parte no le aplican a una persona que sólo conduzca un vehículo liviano:

(1) Subparte C (relativa a la divulgación de investigaciones en, y averiguaciones sobre el carácter y el registro de conducir de conductores).

(2) Subparte D (relativa a exámenes escritos y de carretera).

(3) Aquella parte de las secciones 391.41, 391.43 y 391.45 que requieran al conductor ser médicamente examinado, obtener un certificado de examen médico, y llevar en su persona el certificado de examen médico.

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

(b) Una persona que tenga 18 años o más y quien de otra manera está cualificado para conducir un vehículo de motor bajo, las reglas de esta parte (incluyendo las modificaciones de aquellas reglas especificadas en el inciso (a) de esta sección) puede conducir un vehículo liviano, y la Sec. 391.11(b)(i) (relativa a la edad mínima de los conductores) no le aplica a dicha persona.

[40 FR 1068, 7 de marzo de 1975]

391.63 Conductores intermitentes, casuales u ocasionales

(a) Si un acarreador contrata a una persona, que no está regularmente empleado como conductor, para conducir un vehículo de motor para un solo viaje o en una base intermitente, casual u ocasional, el acarreador deberá cumplir con las disposiciones de esta parte, excepto que no necesita cumplir con lo siguiente:

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

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

(3) La revisión anual del registro de conducir de la persona según se dispone en la Sec. 391.25; o

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

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

391.65 Conductores provistos por otros acarreadores

(a) Un acarreador puede contratar a un conductor que no está regularmente empleado como conductor de dicho acarreador sin cumplir con los requisitos generales aplicables al

expediente de cualificaciones del conductor de esta parte si:

(1) El conductor está regularmente empleado por otro acarreador; y

(2) El acarreador que regularmente emplea al conductor certifica que el conductor está debidamente cualificado para conducir un vehículo de motor en una declaración escrita que:

(i) Está firmada y fechada por un oficial o empleado autorizado del acarreador;

(ii) Contiene la firma y nombre del conductor;

(iii) Certifica que el conductor está empleado regularmente según definido en la Sec. 391.3 (c);

(iv) Certifica que el conductor está debidamente cualificado para conducir 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 (2) años o la fecha de expiración del certificado médico, lo que ocurra primero.

(vii) Después del primero 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 Sec. 391.3(c) está regularmente conduciendo un vehículo operador por el acarreador más adelante mencionado y está completamente cualificado bajo la Parte 391 de la Reglamentación Federal de Seguridad en el Transporte. Su actual certificado médico expira el _____ .
(Fecha)

Este certificado expira:

(Fecha no más tarde que la fecha de expiración del certificado médico).
Expedido en _____ . (Fecha)

Expedido por: _____
(Nombre del acarreador)

(Dirección)

(Firma) _____
(Posición)

(b) Un acarreador que obtenga un certificado de acuerdo con el inciso (a)(2) de esta sección deberá retener una copia de dicho certificado en sus archivos por tres (3) años.

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

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

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

391.67 Conductores de vehiculos articulados (combinación) de finca

Las siguientes reglas en esta parte no le aplican a un conductor de vehiculo de finca (según definido en la Sec. 391.3(d) que tenga 18 años o más y que conduzcan un vehiculo de motor articulado:

(a) Incisos (1), (8), (10), (11) y (12) de la Sec. 391.11

(b) (relativas a las cualificaciones del conductor en general.

(b) Subparte C (relativa al descubrimiento de investigación en y averiguaciones sobre el carácter y registro de conducir de los conductores).

(c) Subparte D (relativa a exámenes escritos y de carretera).

(d) Aquella parte de las secciones 391.41 y 391.45 que requieran que el conductor sea médicamente examinado y que tenga un certificado médico en su persona antes del 1ero. de enero de 1973.

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

[36 FR 24220, 22 de diciembre de 1971]

391.69 Conductores operando en Hawaii*

391.71 Conductores intraestatales de vehiculos transportando liquidos combustibles

(a) Las provisiones de las secciones 391.11 (b) (1) relativa a la edad minima), 391.21 (relativa a la solicitud de empleo, 391.23 (relativa a las investigaciones), 391.31

*No aplica en P.R.

relativa al examen de carretera), y 391.35 (relativa al examen escrito) no aplican a un conductor que está de otra manera cualificado y era un conductor regularmente empleado (según definido en la Sec. 395.2 (f) del subcapítulo) para 1ero. de julio de 1975, y continúa siendo un conductor regularmente empleado de ese acarreador y quien conduce un vehículo de motor que:

(1) Transporta combustible líquidos (según definido en la Sec. 173.115 de este título), y

(2) Está siendo operado en el comercio intraestatal.

(b) En adición a las exenciones provistas en el inciso (a) de esta sección, las provisiones de la Sec. 391.41 (b)(10) (relativa a los requisitos visuales mínimos) no aplican a un conductor que era un conductor regularmente empleado (según definido en la Sec. 395.2(f) de este sub-capítulo) para 1ero. de julio de 1975, y continúa siendo un conductor regularmente empleado de ese acarreador y quien conduce un vehículo de motor que:

(1) Es un camión (según definido en la Sec.390.4 de este subcapítulo) y

(2) Es operado en servicio de entrega al detal, y

(3) Transporta líquidos combustibles (según definidos en la Sec. 173.115 de este título), y

(4) Es operado en el comercio intraestatal.

(40 FR 54796, 26 de noviembre de 1975; 40 FR 58858, 19 de diciembre de 1975)

PARTES 392- MANEJO DE VEHICULOS DE MOTOR

Subparte A - General

Sec.

- 392.1 Alcance de las reglas en esta parte
- 392.2 Reglas de operación aplicables
- 392.3 Conductor enfermo o fatigado
- 392.4 Narcóticos, anfetaminas y otras sustancias peligrosas
- 392.5 Bebidas intoxicantes y/o alcohólicas
- 392.6 Programas de viaje que cumplan con los límites de velocidad
- 392.7 Equipo; inspección y uso
- 392.8 Equipo de emergencia; inspección y uso
- 392.9 Seguridad en cuanto a la carga
- 392.9(a) Lentes correctivos a ser utilizados
- 392.9(b) Aparatos auditivos a ser utilizados

Subparte B - Manejos de Vehículos

- 392.10 Cruce de trenes; pare requerido
- 392.11 Cruce de trenes; reducción requerida
- 392.12 Puentes levadizos; pare de omnibuses
- 392.13 Puentes levadizos; reducción de otros vehículos
- 392.14 Condiciones peligrosas, precaución extrema
- 392.15 Uso de luces direccionales
- 392.16 Uso de cinturones de seguridad

Subparte C - Vehículos Detenidos

- 392.20 Vehículos sin atender; precauciones
- 392.21 Vehículos detenidos no deberán intervenir con el tráfico
- 392.22 Señales de Emergencia; vehículos detenidos
- 392.23 Señales de Emergencia; que produzcan flama
- 392.24 Señales de Emergencia; cargas peligrosas

Subparte D- Uso de Faros Encendidos y Reflectores

- 392.30 Faros encendidos en vehículos en movimiento
- 392.31 Faros encendidos; vehículos detenidos o estacionados
- 392.32 Distribución de luz
- 392.33 Faros o reflectores oscurecidos

Subparte E - Accidentes y Revocación de Licencias; Deberes del Conductor

- 392.40 Todos los accidentes
- 392.41 Vehículos sin atender impactados

392.42 Notificación de revocación de licencia

**Subparte F - Precauciones para Cargar
Combustibles**

392.50 Ignición de combustible; prevención

392.51 Reserva de combustible

392.52 Omnibuses; abastecimiento

Subparte G- Prácticas Prohibidas

392.60 Transportación de personas no autorizadas

392.61 Manejo de vehículo por persona no autorizada

392.62 Conductor de Omnibus; distracción

392.63 Remolque o empuje de omnibus con pasajeros a bordo

392.64 Viajes en vehículo cerrado sin salidas adecuadas

392.65 Coche cama (sleeper berth); traslado

392.66 Monóxido de carbono; uso del vehículo cuando sea detectado

392.67 Calefacción de flama en un vehículo en movimiento

392.68 Fuerza motriz no debe ser desenganchada

392.69 Coche cama (Sleeper berth); ocupación

Autoridad: Sec. 204, 49 Stat. 546, según enmendado, (49 U.S.C. 304, a menos de otra forma anotado).

Fuente: 33 FR 19732, 25 de diciembre de 1968, a menos de otra forma anotado.

Subparte A- En General

392.1 Alcance de las reglas en esta parte.

(a) En general. Excepto según provisto en los incisos (c) y (d) de esta Sección, todo acarreador, sus oficiales, agentes, representantes, y empleados responsables por 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 en esta parte.

(b) Reglas adicionales. Nada de lo contenido en las Partes 390 a 397 de este subcapítulo prohíbe a un acarreador requerir e imponer regulaciones más estrictas relativas a la seguridad en las operaciones.

(c) Operaciones intraciudad.* Las reglas en esta parte no aplican a un conductor o a un vehículo envuelto totalmente en operaciones exentas intraciudad según definido en la Sec. 390.16 de este capítulo.

*No aplicable a P.R.

(d) Camiones livianos de correo. Las reglas en esta parte no aplican a un vehiculo que tiene un peso bruto de manufacturero de 10,000 libras o menos y está totalmente envuelto en la transportación de correo bajo contrato con el Servicio Postal de Estados Unidos o al conductor de dicho vehiculo.

(37 FR 26112, 8 de diciembre de 1972)

392.2 Reglas de operación aplicables.

Todo vehiculo de motor deberá ser operado de acuerdo con las leyes, ordenanzas y regulaciones de la jurisdicción en la cual está siendo operado. Sin embargo, si una regulación de [la Comisión de Servicio Público], impone un deber mayor de cuidado que la ley, ordenanza o regulación se deberá cumplir con la regulación de la [Comisión de Servicio Público].

(35 FR 7800, 21 de mayo de 1970)

392.3 Conductor enfermo o fatigado

Ningún conductor manejará un vehiculo de motor, y ningún acarreador permitirá o requerirá a un conductor manejar un vehiculo 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 vehiculo. Sin embargo, en caso de una emergencia grave donde el peligro a los ocupantes del vehiculo, 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.

(35 FR 7800, 21 de mayo de 1970)

392.4 Narcóticos, anfetaminas y otras sustancias peligrosas.

(a) Ninguna persona manejará, o tendrá el control físico de un vehiculo de motor si posee o está bajo la influencia de alguna de las siguientes sustancias:

- (1) Una droga narcótica o cualquier derivado de ésta;
- (2) Anfetaminas y/o barbitúricos o cualquier formulación de éstos;
- (3) Cualquier otra sustancia que pueda disminuir la capacidad del conductor para manejar con seguridad un vehiculo de motor.

(b) Ningún acarreador deberá, con conocimiento de causa, requerir o permitir a un conductor violar el inciso (a) de esta sección.

(c) El inciso (a) de esta sección no aplica a la posesión o uso de una sustancia administrada al conductor por o bajo las instrucciones de un médico el cual ha notificado al conductor que la sustancia no afectará su habilidad para operar un vehículo de motor.

(d) Según usado en esta sección, "posesión" no incluye la posesión de una sustancia la cual es manifestada y transportada como parte del cargamento.

(49 U.S.C. 3102; 49 CFR 1.48 y 301.60)
(49 FR 44215, 5 de noviembre de 1984)

392.5 Bebidas intoxicantes y/o alcohólicas

(a) Ninguna persona deberá:

(1) Consumir una bebida intoxicante, independientemente de su contenido alcohólico, o estar bajo la influencia de una bebida intoxicante dentro de 4 horas antes de conducir o tener el control físico de un vehículo de motor; o

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

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

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

(1) Violar cualquier provisión 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 4 horas precedentes.

(49 U.S.C. 304, 1655 49 CFR 1,48 (b) y 301.60)
(47 FR 47837, 28 de octubre de 1982)

392.6 Programas de viaje que cumplan con límites de velocidad.

Ningún acarreador programará un viaje, y tampoco permitirá o requerirá la operación de un vehículo de motor, entre puntos o terminales en tal periodo de tiempo que se necesitara operar el vehículo de motor a velocidades mayores que aquellas prescritas por las jurisdicciones en o a través las cuales el vehículo de motor será operado.

392.7 Equipo; inspección y uso.

Ningún vehículo de motor será conducido 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 volante o direccional
- Luces y reflectores
- Llantas y claxon
- Parabrisas y limpiaparabrisas
- Espejos retrovisores
- Mecanismo de acoplamiento

392.8 Equipo de emergencia; inspección y uso.

Ningún vehículo de motor será conducido a menos que el conductor de éste esté satisfecho de que el equipo de emergencia requerido por las secciones 393.95 y 393.96 de este subcapítulo esté en su lugar y listo para su uso; tampoco ningún conductor fallará en hacer uso de dicho equipo cuando y según sea necesario.

(49 FR 38290, 28 de septiembre de 1984)

392.9 Seguridad en cuanto a la carga

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

(1) La carga del vehículo esta adecuadamente distribuida y asegurada según se especifica en las secciones 393.106 de este subcapítulo.

(2) El equipo utilizado en su operación, tales como el "gato", llanta de repuesta, lonas, puertas y los medios de sujetar la carga han sido asegurados; y

(3) La carga del vehículo o cualquier otro objeto no obstruye la vista del conductor hacia adelante o los lados, no interfiere con el libre movimiento de sus brazos o piernas, no impide un acceso libre al equipo requerido en emergencias y tampoco impide una salida libre del compartamiento del conductor.

(b) Conductores de camiones o camiones de arrastre. Excepto según lo provisto en el inciso (b) (4) de este Artículo, el conductor de un camión o de un camión de arrastre debe:

(1) Asegurarse que lo dispuesto en el inciso (a) de esta

sección se haya cumplido antes de conducir el vehículo;

(2) Examinar la carga del vehículo y el equipo de asegurar la carga dentro de las 25 millas de haber comenzado el viaje y hacer los arreglos pertinentes a la carga o mecanismos de asegurar la carga que sean necesarios para mantener una operación segura; y

(3) Reexaminar la carga del vehículo y el equipo de asegurar la carga periódicamente durante el curso de la transportación y hacer los arreglos pertinentes a la carga o mecanismos de asegurar la carga que sean necesarios para mantener una operación segura. Un re-examen periódico y cualquier arreglo necesario debe ser hecho:

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

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

(iii) Una vez el vehículo haya sido conducido por 150 millas, lo que ocurra primero.

(4) Las reglas de este párrafo no aplican al conductor de un vehículo sellado, al cual se le haya ordenado o instruido no abrir el vehículo para inspeccionar su cargamento, o al conductor de un vehículo que ha sido cargado de tal manera que haga la inspección de la carga impracticable.

(c) Omnibuses. Ninguna persona conducirá un ómnibus y ningún acarreador requerirá o permitirá a persona alguna conducir un ómnibus a menos que:

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

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

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

(i) Libertad de movimiento para el conductor y su adecuada operación del ómnibus;

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

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

(36 FR 18863, 23 de septiembre de 1971, según enmendada en 37 FR 12642, 27 de junio de 1972; 38 FR 23522, 31 de agosto de 1973)

392.9(a) Lentes correctivos a ser utilizados.

Un conductor cuya agudeza visual cumpla con cualquiera de los requisitos mínimos de la Sec. 391.41 de este subcapítulo solo cuando utiliza lentes correctivos deberá utilizar lentes correctivos adecuadamente prescritos en todo momento mientras esté conduciendo. Si un conductor utiliza lentes de contacto mientras conduce, deberá tener consigo un par de espejuelos adicionales durante todo el tiempo que esté conduciendo.

(36 FR 8452, 6 de mayo de 1971)

392.9(b) Aparatos auditivos a ser utilizados

Un conductor cuyo sentido de audición reúne los requisitos mínimos de la sección 391.41 (b)(11) de este subcapítulo sólo cuando utiliza un aparato auditivo deberá utilizar dicho aparato auditivo y tenerlo en operación en todo momento mientras esté conduciendo. El conductor también deberá tener en su posesión una fuente de poder adicional para dicho aparato auditivo.

(36 FR 12857, 8 de julio de 1971)

Subparte B - Manejo de los Vehículos

392.10 Cruce de trenes; pare requerido*

392.11 Cruce de trenes; reducción requerida*

392.12 Puentes levadizos; pare de omnibuses*

392.13 Puentes levadizos; reducción de otros vehículos*

392.14 Condiciones peligrosas, precaución extrema

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

*No aplicable en P.R.

hasta el punto más cercano posible en la cual la seguridad de los ocupantes sea la adecuada.

392.15 Uso de Luces Direccionales

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

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

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

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

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

392.16 Uso de cinturones de seguridad

Un vehículo de motor el cual tenga un ensamblaje de cinturón de seguridad instalado en el asiento del conductor no será conducido a menos que el conductor se haya adecuadamente ajustado con el ensamblaje de cinturón de seguridad.

Subparte C - Vehículos Detenidos

392.20 Vehículos sin atender; precauciones

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

392.21 Vehículos detenidos no deben intervenir con el tráfico

Ningún vehículo de motor deberá ser detenido o estacionado, atendido o no, en ninguna porción transitada de la carretera fuera de un distrito comercial o residencial,

cuando sea practicable detener, estacionar o dejar dicho vehiculo fuera de la carretera. En el caso de que las condiciones hagan impracticable mover dicho vehiculo de la porcion transitada de la carretera, el conductor debera hacer todo esfuerzo razonable para dejar el mayor margen posible entre la carretera y el vehiculo para el libre paso de otros vehiculos y debera tomar medidas para proveer una vista clara del vehiculo tan lejos como sea posible hacia el frente y la parte posterior.

392.22 Señales de emergencia; vehiculos detenidos.

(a) Luces direccionales. Cuando un vehiculo de motor se detenga en la porcion transitada de una carretera, por cualquier razon que no sea paradas debidas al trafico, el conductor de dicho vehiculo debera inmediatamente encender las luces intermitentes o señales de emergencia en la parte delantera y posterior del vehiculo como una advertencia de peligro al trafico vehicular, y deberan estar encendidas hasta que el conductor coloque los artefactos de seguridad requeridos en el inciso (b) de esta seccion. Las luces intermitentes seran usadas durante el tiempo en que se remuevan los artefactos de seguridad antes del movimiento del vehiculo. Las luces intermitentes pueden ser usadas cuando el vehiculo este detenido en adiccion a, pero no en vez de, los artefactos de seguridad requeridos en el inciso (b) de esta seccion.

(b) Colocacion de artefactos de seguridad. (1) Regla general. Excepto segun provisto en el inciso (b)(2) de esta seccion, cuando un vehiculo de motor se detenga en la porcion transitada de una carretera, por cualquier razon que no sean paradas debidas al trafico, el conductor debera tan pronto como pueda, pero en cualquier caso dentro de 10 minutos, colocar los artefactos de seguridad con los cuales el vehiculo esta equipado de conformidad con la Sec. 393.95 de este subcapitulo, cualquiera de tres triangulos reflectivos de emergencia, tres linternas electricas de emergencia, tres señales encendidas por combustible liquido, o tres reflectores rojos de emergencia, de la siguiente manera:

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

(ii) Uno a una distancia aproximada de 100 pies del vehiculo detenido en el centro del carril o tramo ocupado por el vehiculo y en direccion del trafico que se acerca por dicho carril o tramo; y

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

(2) Reglas especiales. (i) Fusibles. El conductor de un vehículo equipado con señales encendidas por combustible líquido deberá primero colocar dichas señales en el lugar especificado en el inciso (b) (i) (ii) de esta sección antes de colocarlas en el lugar especificado por el inciso (b) (i) de esta sección.

(ii) Horas del día. Excepto según provisto en el inciso (b) (2) (iii) de esta sección, durante el periodo en que lámpara o luces encendidas no son requeridas, tres triángulos de emergencia serán colocados según se especifica en el inciso (b) (1) de esta sección, o dos banderas rojas según se especifica en el inciso (b) (1) (ii) de esta sección y dentro del lapso de tiempo de 10 minutos.

(iii) Distritos comerciales o residenciales. La colocación de los artefactos de seguridad o advertencia no es requerido dentro de un sector comercial o residencial, excepto durante el tiempo en que lámparas o luces encendidas son requeridas y cuando la iluminación de la calle o carretera sea insuficiente para hacer un vehículo claramente discernible a una distancia de 500 pies para las personas en la carretera.

(iv) Cuestas, curvas y obstrucciones. Si un vehículo de motor se detiene dentro de 500 pies de una curva, cuesta o cualquier otra obstrucción a la vista, el conductor colocará el artefacto de seguridad o advertencia requerido en el inciso (b)(1) de esta sección, en la dirección de la obstrucción a la vista a una distancia de 100 a 500 pies desde el vehículo detenido de tal manera que ofrezca amplia oportunidad para advertir a los otros usuarios de la carretera.

(v) Carreteras divididas o de una sola dirección. Si un vehículo de motor se detiene en una porción o tramo de una carretera de una sola dirección, el conductor colocará los artefactos de seguridad o advertencia requeridos en el inciso (b) (1) de esta sección, uno a una distancia de 200 pies y otro a 100 pies en la dirección en que se aproxima el tráfico en el centro del tramo o carril ocupado por el vehículo. Deberá también colocar un artefacto de seguridad o advertencia al lado del vehículo dentro de 10 pies de la parte posterior del vehículo.

(vii) Exención para vehículos livianos. Las reglas en el inciso (b) de esta sección no aplican a las operaciones de un vehículo liviano.

(49 U.S.C. 304, 1655; 49 CFR 1.48(b) y 301.60)

(37 FR 17175, 25 de agosto de 1972, según enmendado en 40 FR 10685, 7 de marzo de 1975; 47 FR 47837, 28 de octubre de 1982)

392.24 Señales de emergencia que produzcan 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 vehiculo.

392.25 Señales de emergencia; cargas peligrosas

Ningùn conductor usará o permitirá el uso de cualquier señal de emergencia que produzca flama para proteger un vehiculo de motor que transporte explosivos Clase A o B,; tampoco en ningùn vehiculo de motor con tanque de carga usado para la transportación de cualquier liquido inflamable o gas comprimido inflamable, independientemente de que esté lleno o vacío; tampoco en ningùn vehiculo de motor que utilice gas comprimido como combustible de motor. En su defecto se deben utilizar, y la colocación será en la manera prescrita en la Sec. 392.22(b), triángulos reflectores, linternas eléctricas rojas o reflectores de emergencia de color rojo también.

(33 FR 19732,25 de diciembre de 1968, según enmendada en 37 FR 17176, 25 de agosto de 1972)

Subparte D- Uso de Faros Encendidos y Reflectores

392.30 Faros encendidos en vehiculos en movimiento

Ningùn vehiculo de motor será conducido a menos que los faros, requeridos por la parte 393 de este subcapitulo estén encendidos:

(a) Desde media hora después de la puesta del sol hasta media hora antes de la salida del sol;

(b) En cualquier otro momento en que no haya suficiente luz como para discernir claramente a otras personas y vehiculos a una distancia de 500 pies.

392.31 Faros encendidos; vehiculos detenidos o estacionados.

Siempre que cualquier vehiculo de motor sea estacionado o detenido en la carretera dentro de un distrito comercial o residencial de una municipalidad, atendido o no, durante los tiempos mencionados en la sección 392.30, por lo menos una luz ámbar o blanca deberá ser exhibida en el lado hacia el tráfico del vehiculo de motor, visible desde una distancia de 500 pies hacia el frente del vehiculo de motor y por lo menos una luz roja visible desde una distancia de 500 pies hacia la parte trasera; y los faros principales deberán ser disminuidos, si están en uso; Disponiéndose, sin embargo que ninguno faros necesita estar encendido si hay suficiente iluminación en la carretera para hacer claramente discernibles a personas y vehiculos a una distancia de 500 pies, a menos que los faroles encendidos sean requeridos por reglamentación local.

392.32 Distribución de luz

Durante el tiempo en que es requerido tener las luces encendidas, cada conductor hará lo siguiente:

(a) Mayor distribución de luz. Deberá usar una mayor distribución de luz cuando no se aproximen vehículos dentro de 500 pies de distancia. Sin embargo, puede usar una menor distribución de luz cuando por neblina polvo o cualquier otra condición, atmosférica o no, lo haga deseable por razones de seguridad. También podrá usar una menor distribución de luz cuando haya suficiente iluminación de modo que haga claramente discernibles a personas y vehículos a una distancia de 500 pies;

(b) Menor distribución de luz. Dentro de 500 pies de distancia de un vehículo que se aproxima deberá usar tal distribución de luz de modo que ésta no se proyecte en los ojos del conductor que se aproxima, y tal distribución de luz deberá ser usada también cuando esté detrás de un vehículo dentro de 500 pies de distancia.

392.33 Faros o reflectores oscurecidos

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

Subparte E - Accidentes y Revocación de Licencias; Deberes del Conductor

392.40 Todos los accidentes

Todo conductor de un vehículo de motor involucrado en un accidente el cual provoque heridas o muerte a alguna persona, o cualquier clase de daño a la propiedad, independientemente de la cantidad, deberá:

- (a) Detenerse inmediatamente;
- (b) Tomar toda precaución necesaria para prevenir accidentes posteriores en la escena;
- (c) Rendir toda asistencia razonable a las personas heridas (el movimiento de personas heridas no debe llevarse a cabo si, por dicho movimiento, puede causarse daño adicional);
- (d) Darle a cualquier persona que así lo demande, su nombre y dirección, el nombre y dirección del acarreador para el cual conduce, el número de registro del vehículo envuelto y, de ser requerido, mostrar su licencia de conducir;
- (e) Reportar lo antes posible, todos los detalles del accidente al acarreador para el cual conduce al momento del accidente.

392.41 Vehiculos sin atender impactados

Si un vehiculo impacta a otro, que haya sido estacionado o dejado sin atencion en la carretera, el conductor debera inmediatamente detenerse y localizar al conductor o custodio de dicho vehiculo, y si tras un esfuerzo razonable no lo encuentra debera colocar en el vehiculo impactado, en un lugar seguro y conspicuo, su nombre y direccion y la del acarreador para el cual esta conduciendo.

392.42 Notificacion de revocacion de licencia

Un conductor que reciba notificacion que su licencia, permiso o privilegio para operar un vehiculo de motor ha sido suspendida, revocada o retirada debera notificar al acarreador que lo emplea no mas tarde del dia de trabajo siguiente al dia que recibio la notificacion.

(35 FR 6466, 22 de abril de 1970)

Subparte F - Precauciones para cargar combustible

392.50 Ignicion del combustible; prevencion.

Ningun conductor o cualquier otro empleado de un acarreador debera:

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

392.51 Reserva de combustible

Ninguna reserva de combustible para la propulsion del vehiculo o para la operacion de sus accesorios sera transportado en el vehiculo de motor a menos que este adecuadamente almacenado en tanque de combustible.

392.52 Omnibuses; Abastecimiento

Ningun omnibus sera provisto de combustible en un edificio cerrado cuando haya pasajeros abordo. La provision de combustible, cuando se transporten pasajeros, sera reducida al minimo de veces necesarias durante dicha transportacion.

Subparte 6 - Prácticas Prohibidas

392.60 Transportación de personas no autorizadas

A menos que sea autorizado específicamente por escrito por el acarreador ningún conductor deberá transportar a persona alguna o permitir a cualquier persona ser transportada en cualquier vehículo de motor que no sea un ómnibus. Cuando dicha autorización sea expedida deberá contener el nombre de la persona a ser transportada, los puntos o terminales donde la transportación comienza y termina y la fecha en la cual dicha autorización expira. Sin embargo, ninguna autorización escrita será necesaria para la transportación de:

- (a) Empleados y demás personas asignadas al vehículo por el acarreador;
- (b) Cualquier persona transportada en casos de accidentes o emergencias; y
- (c) En casos de transportación de animales, la persona encargada de éstos.

Esta sección no es aplicable a la operación de vehículos de motor controlados y operados por cualquier agricultor y utilizados en la transportación de bienes o productos de agricultura desde su finca o en la transportación de suministros a su finca.

392.61 Manejo de vehículos por persona no autorizada

Excepto en casos de emergencia, ningún conductor permitirá que el vehículo de motor al cual ha sido asignado sea conducido por cualquier persona que no esté autorizada a conducir dicho vehículo.

392.62 Conductor de ómnibus; distracción

Ningún conductor, mientras esté conduciendo un ómnibus, se envolverá en conversación innecesaria o cualquier otra actividad que tienda a distraer su atención de la operación de dicho vehículo.

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 sólo moverse al punto más cercano donde la seguridad de los pasajeros sea la adecuada.

392.64 Viajes en vehiculos cerrados sin salidas adecuadas

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

392.65 Coche cama ("Sleeper berth"); traslado*

392.66 Monóxido de carbono; uso del vehiculo cuando sea detectado

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

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

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

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

392.67 Calefacción de flama en un vehiculo en movimiento*

392.68 Fuerza Motriz desenganchada

Ningún vehiculo de motor será conducido con la fuerza motriz separada de las gomas de conducir, excepto cuando dicho desenganche sea necesario para parar o cambiar velocidades.

392.69 Coche cama ("Sleeper berth"); ocupación*

*No aplicable en P.R.

PARTE 393- PARTES Y ACCESORIOS NECESARIOS

PARA UNA OPERACION SEGURA

Subparte A - En General

Sec.

- 393.1 Alcance de las reglas en esta parte
- 393.2 Accesorios y Equipo Adicional

Subparte B - Artefactos de Iluminación, Reflectores y Equipo Eléctrico

- 393.9 Faros Operables
- 393.11 Faros y Reflectores, Omnibuses pequeños y camiones
- 393.12 Faros y Reflectores, Omnibuses grandes y camiones
- 393.13 Faros y Reflectores, Camión tractor o remolcador
- 393.14 Faros y Reflectores, Semi-remolques grandes y remolques completos
- 393.15 Faros y Reflectores, Semi-remolques pequeños y remolques completos
- 393.16 Faros y Reflectores, Remolques ajustables o pèrtiga
- 393.17 Faros y Reflectores, Combinación en operaciones de carga y/o remolque
- 393.18 Faros en Vehiculos de motor con cargas proyectadas o salientes
- 393.19 Requisitos para los sistema de luces direccionales
- 393.20 Faros de despejo para indicar el ancho y la altura extrema
- 393.22 Combinación de artefactos de iluminación y reflectores
- 393.23 Los artefactos de iluminación deben ser eléctricos
- 393.24 Requisitos para los faros delanteros y faros auxiliares
- 393.25 Requisitos para los faros que no sean delanteros
- 393.26 Requisitos para los reflectores
- 393.27 Especificaciones para la instalación de cables y alambres
- 393.28 Cables y alambres que deben protegerse
- 393.29 Conexión a tierra
- 393.30 Instalación de batería
- 393.31 Aparatos protectores de sobre-carga
- 393.32 Conexiones eléctricas desmontables
- 393.33 Alambrado, instalaciones

Subparte C- Frenos

- 393.40 Sistema de frenos requerido
- 393.41 Sistema de frenos de mano
- 393.42 Frenos requeridos en todas las ruedas
- 393.43 Desprendimiento y frenos de emergencia
- 393.44 Forros de los frenos delanteros, protección
- 393.45 Tuberia y mangas de frenos, instalación

- 393.46 Tuberia de frenos y conexión de mangas
- 393.47 Forro de frenos
- 393.48 Frenos operables
- 393.49 Válvula sencilla para operar todos los frenos
- 393.50 Depósitos requeridos
- 393.51 Artefactos de advertencia y medidores de peligro
- 393.52 Funcionamiento de frenos

Subparte D - Cristales y Construcción de Ventanas

- 393.60 Cristales, aberturas específicas
- 393.61 Ventanas, construcción
- 393.62 Ventanas, obstrucciones
- 393.63 Ventanas, marcado

Subparte E -Sistemas de Combustible

- 393.65 Sistema de combustible
- 393.67 Tanques de combustible líquido
- 393.69 Sistemas de combustible de gas licuado de petróleo

Subparte F - Artefactos de Acoplamiento y Método de Remolque

- 393.70 Artefactos de acoplamiento y métodos de remolque, excepto para operaciones de carga y remolque
- 393.71 Artefactos de acoplamiento y métodos de remolque en operaciones de remolque y carga

Subparte G - Partes Misceláneas y Accesorios

- 393.75 Llantas
- 393.76 Coches cama (sleeper berths)
- 393.77 Calentadores (heaters)
- 393.78 Limpiadores del parabrisas
- 393.79 Aparatos de descongelación
- 393.80 Espejos retrovisores
- 393.81 Claxón (bocina)
- 393.82 Velocímetro
- 393.83 Localización del sistema de escape
- 393.84 Pisos
- 393.85 (Reservado)
- 393.86 Protección trasera
- 393.87 Banderas en las cargas salientes
- 393.88 Receptores de televisión
- 393.89 Omnibuses, protección del eje de transmisión
- 389.90 Omnibuses, barra o línea de pasajeros de pie
- 393.91 Omnibuses, asientos prohibidos en los pasillos
- 393.92 Omnibuses, marcado de salidas de emergencia
- 393.93 Asientos, ensamblado de cinturones de seguridad y su lugar de sujeción
- 393.94 Nivel de ruido en el interior del vehículo

Subparte H - Equipo de Emergencia

393.95 Equipo de Emergencia, en todas las unidades de fuerza motriz

Subparte I- Protección contra desplazamiento en caída de carga

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

393.102 Sistemas de protección

393.104 Bloqueo y soldadura

393.106 Estructura delantera

Autoridad:

Sección 204, 49 Stat. 546, según enmendado (49 U.S.C. 304); Sec. 6 "Department of Transportation Act" (49 U.S.C. 1655 delegación de autoridad en 49 CFR 1.48, 389.4 a menos que se indique lo contrario.

Fuente: 33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968, a menos que se indique lo contrario.

Nota Editorial:

Para cambios en nomenclatura véase 39 CFR 32561, 9 de septiembre de 1974.

Subparte A - En General

393.1 Alcance de las Reglas en esta Parte

(a) En general. Excepto según provisto en el párrafo (b) y (c) de esta sección, toda empresa o acarreador, sus oficiales, agentes, conductores, representantes y empleados directamente relacionados con la instalación y el mantenimiento de equipo y accesorios, deben cumplir y estar familiarizados con los requisitos y especificaciones de esta parte, y ninguna empresa o acarreador debe operar ningún vehículo de motor, causar o permitir que sea operado, a menos que esté equipado de conformidad con estos requisitos y especificaciones.

(b) Operaciones Intraciudad*. Las reglas en esta parte no aplican a conductores o vehículos enteramente comprometidos en operaciones exentas intraciudad como se define en la sección 390.16 de este subcapítulo.

*No aplicable en P.R.

(c) Camiones livianos de correo. Las reglas en esta parte no aplican a conductores o vehiculos que tengan un peso bruto de manufacturero de 10,000 libras o menos y que este enteramente comprometido bajo contrato del servicio postal de Estados Unidos.

[37 FR 26112, 8 de diciembre de 1972; 37 FR 28425, 23 de diciembre de 1972]

393.2 Accesorios y Equipo Adicional

Nada de lo contenido en las Partes 390 a la 397 de este subcapitulo debe ser interpretado como para prohibir el uso de equipo adicional y accesorios no inconsistente o prohibido por las partes 390 a la 397 de este subcapitulo, siempre y cuando que tales equipos y accesorios no disminuyan la seguridad en la operaci3n del vehiculo de motor en que se usan.

Subparte B - Artefactos de Iluminaci3n, Reflectores y Equipo El3ctrico

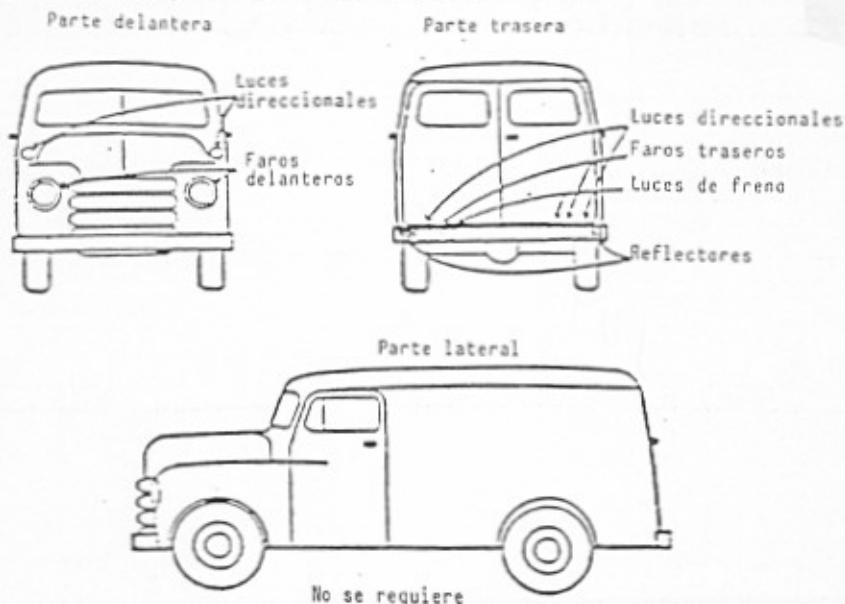
393.9 Faros Operables. Todos los faros requeridos por esta subparte deben ser capaces de ser operados en todo momento.

(49 U.S.C. 304, 1655; 49 CFR 1.48 (b) y 301.60)
[47 FR 47837, 28 de octubre de 1983]

393.11 Faros y Reflectores, Omnibuses pequeños y Camiones

Todo 3nibus o camión con menos de 80 pulgadas de ancho total deber3 estar equipado como sigue:

(Diagrama para ilustrar la Secci3n 393.11)



Los faros se pueden combinar como se seala en la Secci3n 393.22. El color de los artefactos de las luces exteriores debe ser conforme a los requisitos de la 393.25 (e). El color de los reflectores debe ser conforme a los requisitos de la Secci3n 393.26 (d).

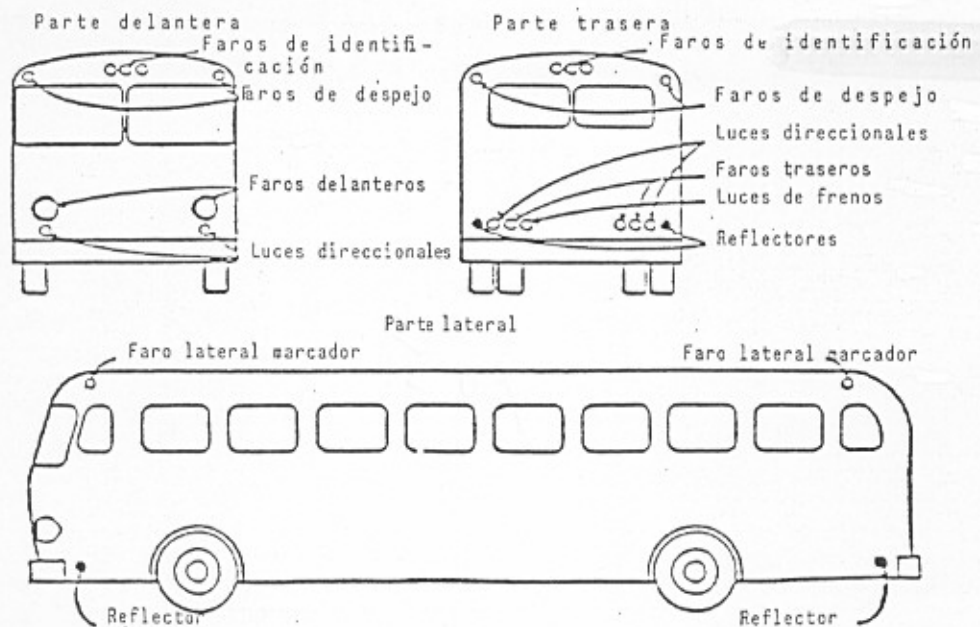
(a) En la parte delantera se colocarán cuando menos dos faros delanteros con igual número a cada lado; dos luces direccionales una a cada lado;

(b) En la parte trasera del vehículo, dos faros traseros, uno a cada lado, dos luces de freno, una a cada lado, dos luces direccionales, una a cada lado y dos reflectores, uno a cada lado.

393.12 Faros y reflectores, omnibuses grandes y camiones

Todo ómnibus o camión con 80 pulgadas o más de ancho total deberá estar equipado según especificado a continuación:

(Diagrama para ilustrar la Sec. 392.12)



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

(a) En la parte delantera del vehículo, por lo menos dos faros principales delanteros con igual número a cada lado; dos luces direccionales una a cada lado; dos faros de espejo uno a cada lado; tres faros de identificación montados en la parte central de la cabina del vehículo o en la línea central de la cabina cuando no coincida con la línea central del vehículo, excepto cuando la cabina no tenga más de 42 pulgadas de ancho en la línea delantera de la capota, en cuyo caso un sólo faro en el centro de la parte superior será suficiente para cumplir con los requisitos de faros de identificación. Ninguna parte de los faros de identificación o su montura deberá extenderse hacia abajo de la parte superior del parabrisas del vehículo.

(b) En la parte trasera del vehículo se colocarán dos faros traseros uno a cada lado; dos luces de freno, una a cada lado; dos luces direccionales, una a cada lado; dos faros de despejo uno a cada lado, dos reflectores, uno a cada lado; tres faros de identificación montados en la línea central del vehículo: Disponiéndose, que los faros de identificación no necesitarán estar encendidos si están obstruidos por un vehículo que está siendo remolcado por el camión.

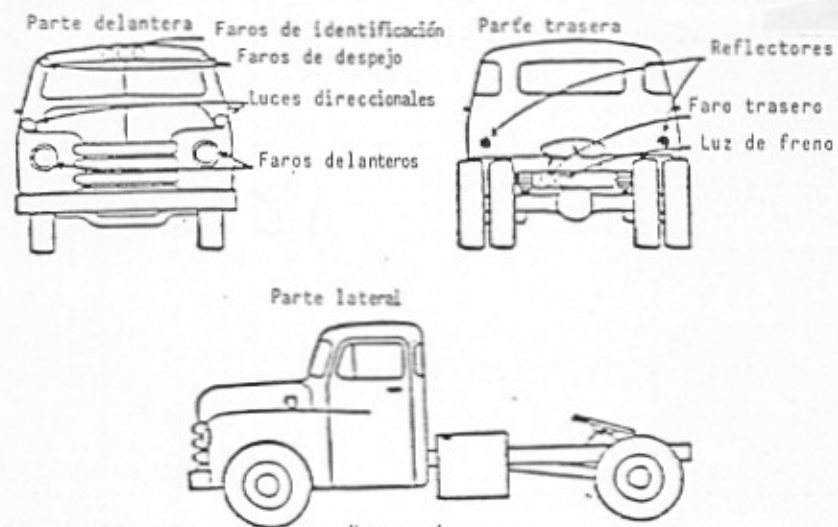
(c) A cada lado del vehículo un faro lateral marcador en o cerca de la parte delantera del vehículo; una luz lateral marcadora en o cerca de la parte trasera del vehículo; un reflector en o cerca de la parte delantera y un reflector en o cerca de la parte trasera del vehículo.

[33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968, según enmendada en el 34 FR 6851 24 de abril de 1969]

393.13 Faros y reflectores, camión tractor o remolcador.

Todo camión o tractor remolcador deberá estar equipado según especificado a continuación:

(Diagramas para ilustrar la Sección 393.13)



No se requiere
Los faros se pueden combinar como se señala en la Sección 393.22. El color de los artefactos de las luces exteriores debe 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).

(a) En la parte delantera se colocarán por lo menos dos faros delanteros principales con igual número a cada lado; dos luces direccionales, una a cada lado; dos faros de despejo, uno a cada lado; tres faros de identificación, montadas en la parte superior central del vehículo o en la parte superior de la cabina central del vehículo cuando no coincida con la parte superior central del vehículo, excepto cuando la cabina no tenga más de 42 pulgadas del

ancho del frente, en cuyo caso un sólo faro en el centro de la cabina será suficiente para cumplir con los requisitos de los faros de identificación. Ninguna parte de los faros de identificación o su montura deberán sobrepasar hacia abajo del nivel superior del parabrisas del vehículo.

(b) En la parte trasera del vehículo, un faro trasero; una luz de freno; dos reflectores, uno a cada lado; y a menos que las luces direccionales delanteras estén construidas de tal manera ("double faced") y localizadas como para ser visibles por los conductores que están rebasando, se requieren dos luces direccionales en la parte trasera de la cabina, una a cada lado.

393.14 Faros y reflectores; semi-remolques grandes y remolques completos.

Todo semi-remolque (semitrailer) o remolque completo (fulltrailer) de 80 pulgadas o más del ancho total, excepto las plataformas convertibles, deberán estar equipados según especificados a continuación:

(a) En la parte delantera del vehículo, dos faros de despejo uno a cada lado;

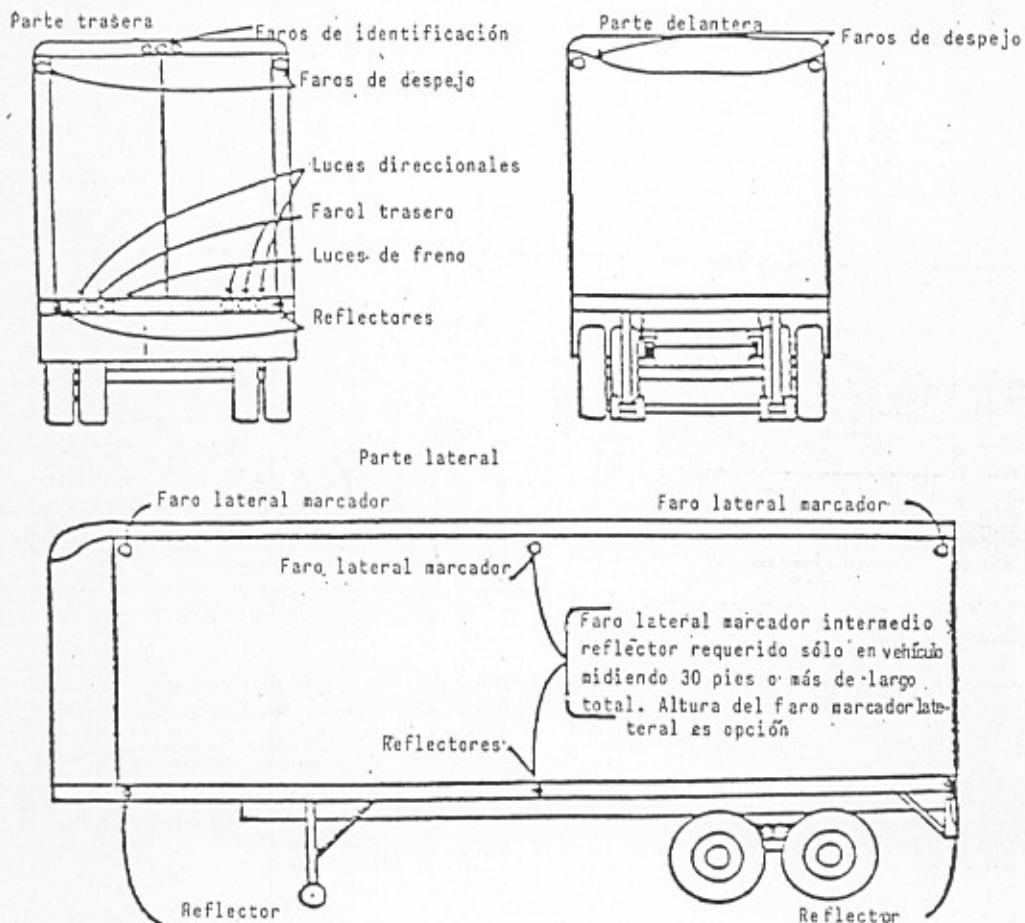
(b) En la parte trasera del vehículo, dos faros traseros, uno a cada lado; dos luces de freno, una a cada lado; dos luces direccionales, una a cada lado; dos faros de despejo uno a cada lado; dos reflectores, uno a cada lado; tres faros de identificación, montados en la línea vertical central del vehículo, disponiéndose que los faros de identificación no necesitan estar encendidos si están obstruidos por otro vehículo en la misma combinación.

(c) En cada lado del vehículo, un faro lateral marcador en o cerca de la parte delantera; un faro lateral marcador en o cerca de la parte trasera; un reflector en o cerca de la parte delantera; un reflector en o cerca de la parte trasera, y en caso de semi-remolques y remolques completos de 30 pies de largo o más se colocará por lo menos un faro lateral adicional a una altura opcional y por lo menos un reflector adicional, los faros laterales adicionales así como el reflector deberán estar en o cerca del centro o a distancia aproximadamente uniforme a lo largo del vehículo.

(1) Excepción: Vehículos manufacturados en y después del 1ero. de marzo de 1979, deben estar equipados con faros laterales marcadores en o cerca de la parte trasera del vehículo, uno a cada lado, y montadas a una altura de no menos de 15 pulgadas y no más de 60 pulgadas sobre la superficie de la carretera, según la medida del centro del faro y sujeto al peso del mismo. El faro lateral trasero debe ser visible desde el espejo retrovisor del vehículo cuando el remolque es conducido en línea recta.

(d) Para los propósitos de este reglamento, una plataforma convertible es un vehículo de motor con una quinta rueda en la mitad inferior o un mecanismo equivalente, la unión convierte un semi-remolque en un remolque completo. Cada plataforma convertible, cuando es remolcada por otro vehículo y no como parte de un remolque completo, deberá estar equipada con una luz de freno, un faro trasero y dos reflectores en la parte trasera. No se requiere ningún aparato de iluminación o reflector en la parte delantera o en los lados de un convertidor.

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.14)



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

(Sec. 204 Acta de Comercio Interestatal, según enmendada (49 U.S.C. 304;) Sec.6, Acta del Departamento de Transportación (49 U.S.C. 1655), y las Delegaciones de Autoridad por el Secretario de Transportación y el Administrador Federal de Carreteras en 49 CFR 1.48 y 301.60 respectivamente).

[33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968, según enmendada en 43 FR 38831, 31 de agosto de 1978; 43 FR 44534, 28 de septiembre de 1978]

393.15 Faros y reflectores, semi-remolques pequeños y remolques completos

Todo semi-remolque o remolque completo con menos de 80 pulgadas del ancho total deberá estar equipado como sigue:

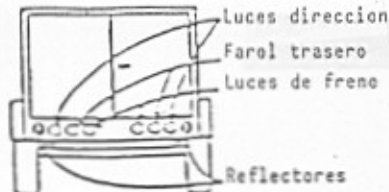
(a) En la parte trasera dos faros traseros, uno a cada lado, dos luces direccionales, una a cada lado; dos reflectores uno a cada lado; y dos luces de freno, una a cada lado.

(Diagrama para ilustrar la Sec. 393.15)

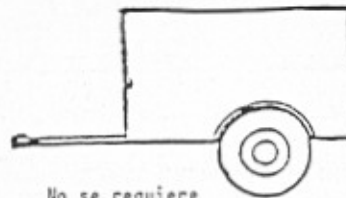
Parte delantera



Parte trasera



Parte lateral



Los faros se pueden combinar como se señala en la Sección 393.22. El color de los artefactos de las luces exteriores debe ser conforme a los requisitos de la 393.25 (e). El color de los reflectores debe ser conforme a los requisitos de la Sección 393.25 (d).

393.16 Faros y reflectores, remolques ajustables o con pèrtiga

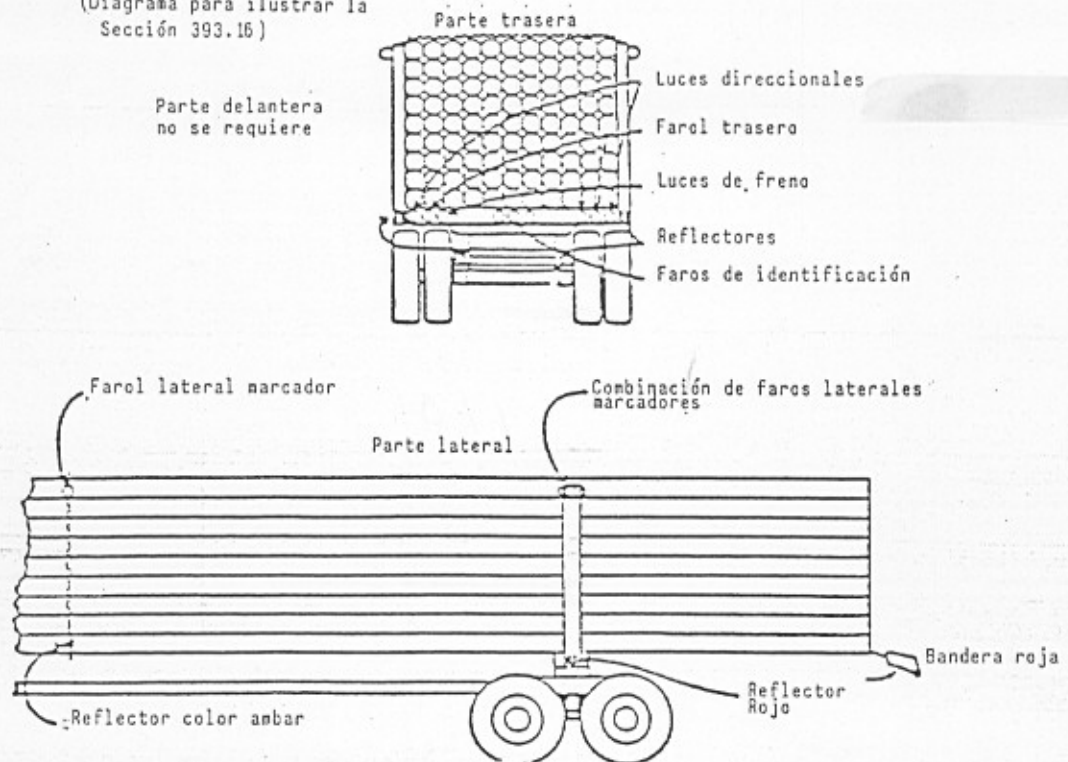
Todo remolque ajustable ("pole trailer") deberá estar equipado como sigue:

(a) En la parte trasera, dos faros traseros, uno a cada lado; dos luces de freno, una a cada lado; dos luces direccionales, una a cada lado; dos reflectores, uno a cada lado; localizado de tal forma que indiquen el ancho total del remolcador ajustable, tres faros de identificación montados en el centro del remolcador ajustable o en lugar de ello, montados en el centro de la parte trasera de la cabina del camión remolcador y que quede más alto que la carga a ser transportada.

(b) En la parte trasera de la carga proyectada. (Véase Sec. 393.18)

(c) A cada lado del vehículo, un faro lateral marcador de color ámbar en o cerca del frente de la carga; un reflector color ámbar en o cerca del frente de la carga; en la parte trasera de la carga una combinación de faros laterales marcadores con color ámbar para el frente y color rojo para los lados y hacia la parte trasera montadas para indicar el ancho máximo del remolque ajustable, y en el último soporte trasero de la carga, un reflector rojo.

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.16)



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

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

Una combinación de vehículos de motor que realiza operaciones de carga y/o remolque, deberán estar equipados con faros operables y reflectores de conformidad con las reglas de esta sección.

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

(1) En la parte delantera, debe tener por lo menos dos faros principales en igual número en ambos lados; dos luces direccionales, una a cada lado; dos faros de despejo uno a cada lado.

(2) En los lados del vehiculo debe tener por lo menos un faro lateral marcador localizado cerca del frente del vehiculo.

(3) En la parte trasera, debe tener por lo menos dos faros traseros, uno a cada lado y dos luces de freno, una a cada lado.

(b) Excepto según provisto en el párrafo (c) de esta sección, la parte trasera del vehiculo remolcado en combinación (incluyendo el vehiculo remolcado o una combinación de remolque con barra, el vehiculo remolcado en una combinación silla de montar, y el remolcado de una combinación doble o triple) o, en el caso de un vehiculo completamente montado o la parte trasera del vehiculo remolcado deberán estar equipado como sigue:

(1) En cada lado del vehiculo, deberá tener por lo menos un faro lateral marcador, localizado cerca de la parte trasera del vehiculo.

(2) En la parte trasera, deberá tener por lo menos dos faros traseros, dos luces de freno, dos luces direccionales, dos faros de despejo y dos reflectores, uno de cada tipo a cada lado. En adición, si cualquier vehiculo en la combinación tiene 80 pulgadas o más del ancho total, deberá tener tres luces de identificación en la parte trasera.

(c) Si el vehiculo remolcado en una combinación es un remolque con estructura movable, tiene que ser equipado en conformidad con los siguientes artefactos de iluminación. Para propósito de este reglamento, "remolque con estructura movable" significa un remolque que tiene capota y paredes de por lo menos 10 pies de ancho y que puede ser usado fuera de la carretera para propósitos residenciales o comerciales.

(1) Cuando el vehiculo 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 separados como sea posible;

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

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

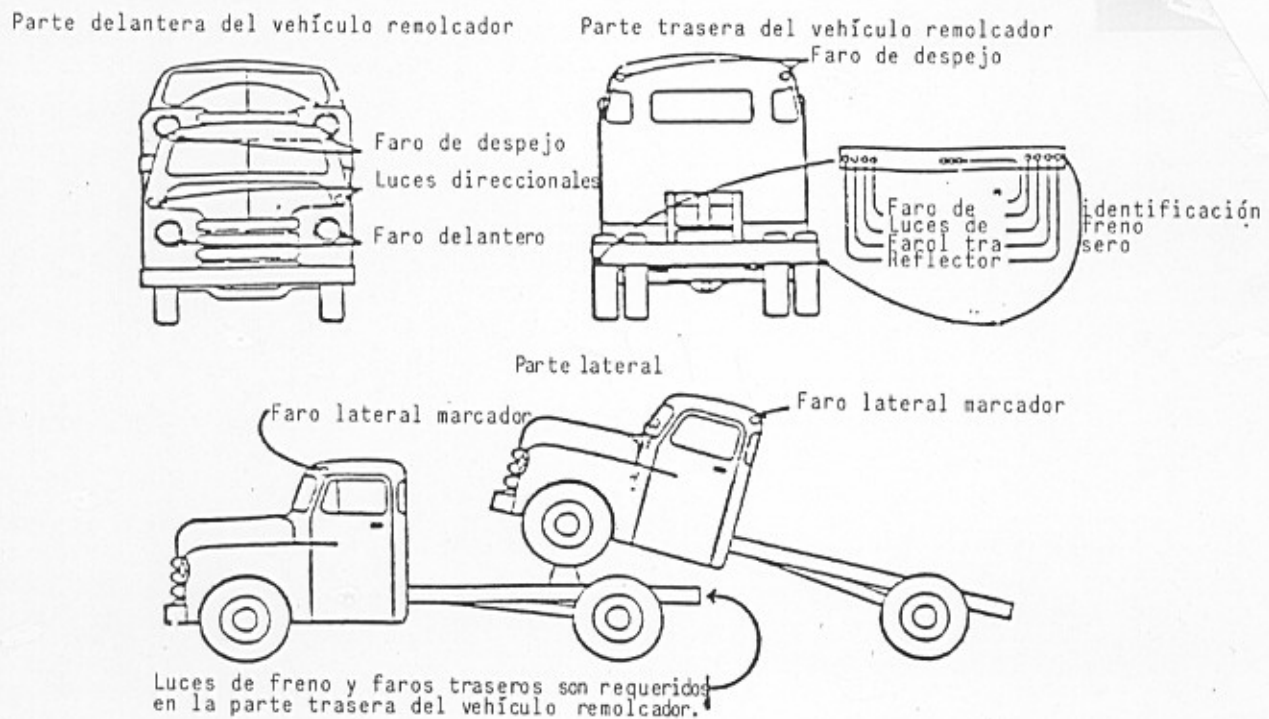
(iv) Dos luces direccionales, una a cada lado, en la

línea central vertical, a la misma altura y tan separada como sea posible.

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

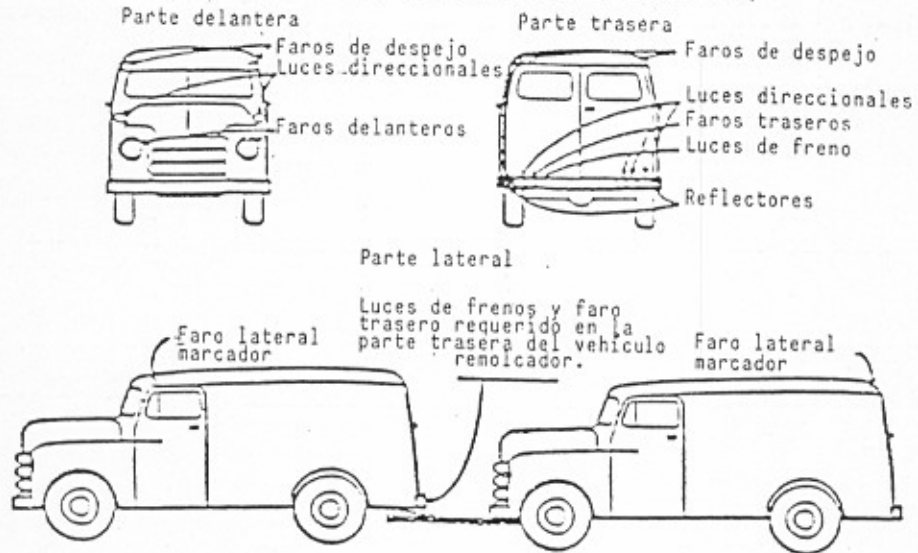
(d) Un vehículo intermedio remolcado en una combinación consistente de dos o más vehículos (incluyendo cualquier vehículo en cualquier combinación de "silla de montar") deberá tener un faro lateral marcador en cada lado, localizado cerca de la parte trasera del vehículo.

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.17)
-Silla de montar sencilla (Single-saddle-mount)



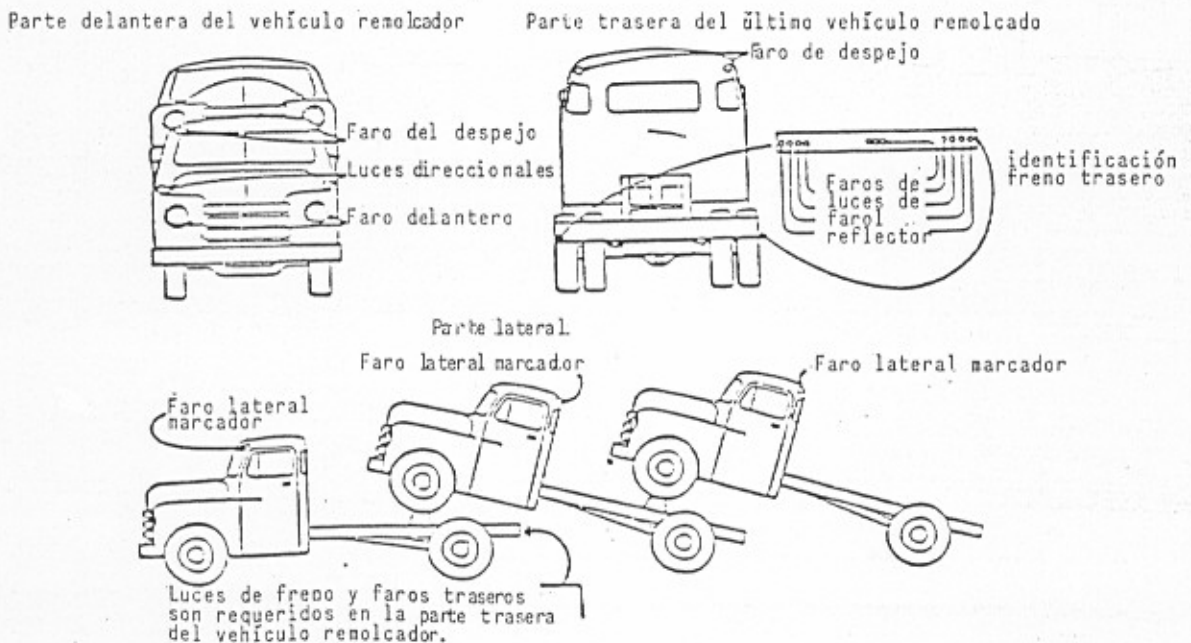
Los faros se pueden combinar como se señala en la Sección 393.22. El color de los artefactos de las luces exteriores debe ser conforme a los requisitos de la 393.25 (e). El color de los reflectores debe ser conforme a los requisitos de la Sección 393.26 (d).

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.17)
 (Combinación de remolque con barra tow-bar)



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

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.17)
 Combinación de silla de montar doble (Double Saddle Mount)



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

(49 U.S.C. 304, 1655; 49 CFR 1.48(b) and 301.60)
[40 FR 36126, 19 de agosto de 1975, según enmendada en 47 FR
47837, 28 de octubre de 1982]

**393.18 Faros en vehículos de motor con cargas proyectadas
o salientes**

Cualquier vehículo de motor que esté transportando una carga la cual se extienda más allá del ancho del vehículo o se proyecte más allá de la parte trasera de dicho vehículo deberá estar equipado con los siguientes faros, en adición a los requeridos. (Véase Sec. 393.87 para colocación de banderas en este tipo de vehículos)

(a) Cargas proyectadas o que sobresalen a las extremidades del vehículo de motor. (1) El borde delantero de la carga que se proyecta en su extremidad externa deberá ser marcada con un faro de color ámbar visible desde el frente y el lado del vehículo.

(2) El borde trasero de la carga que se proyecta en su extremidad externa deberá ser marcada con un faro de color rojo que debe ser visible de la parte trasera y el lado del vehículo.

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

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

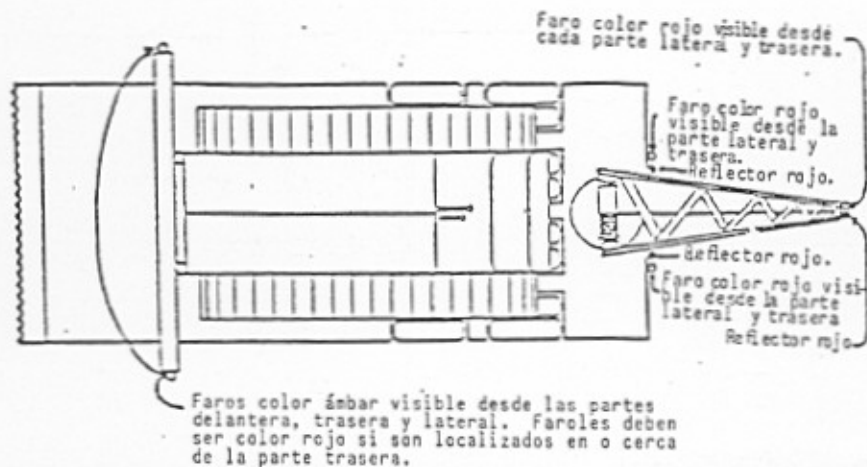
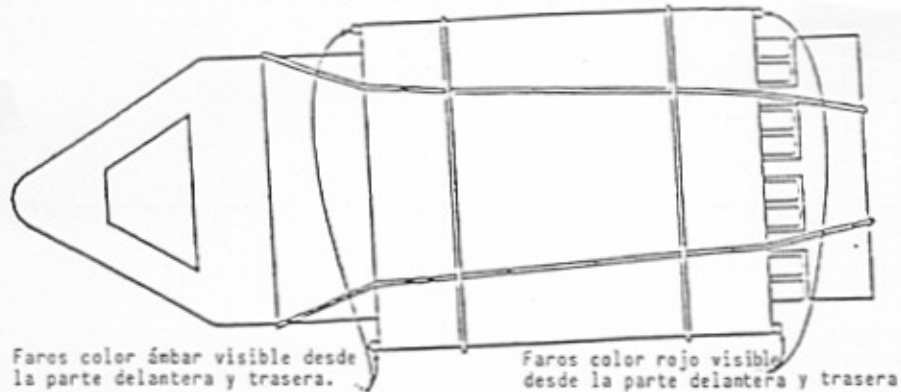
(b) Proyecciones que sobresalen de la parte trasera del vehículo. Vehículos de motor transportando cargas que se extiendan 4 pies más allá de la parte trasera del vehículo de motor o que tengan compuertas o plataforma de cola, que se baja o se quita extendiéndose sobre 4 pies más allá del cuerpo del vehículo deberán tener estas proyecciones marcadas como sigue:

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

(2) En la parte trasera de la carga proyectada, dos faros rojos, visibles desde la parte trasera, uno a cada lado y dos reflectores rojos visibles desde la parte trasera, uno a

cada lado, localizado de tal manera que indiquen el ancho máximo.

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.18)



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

393.19 Requisitos para los sistemas de luces direccionales

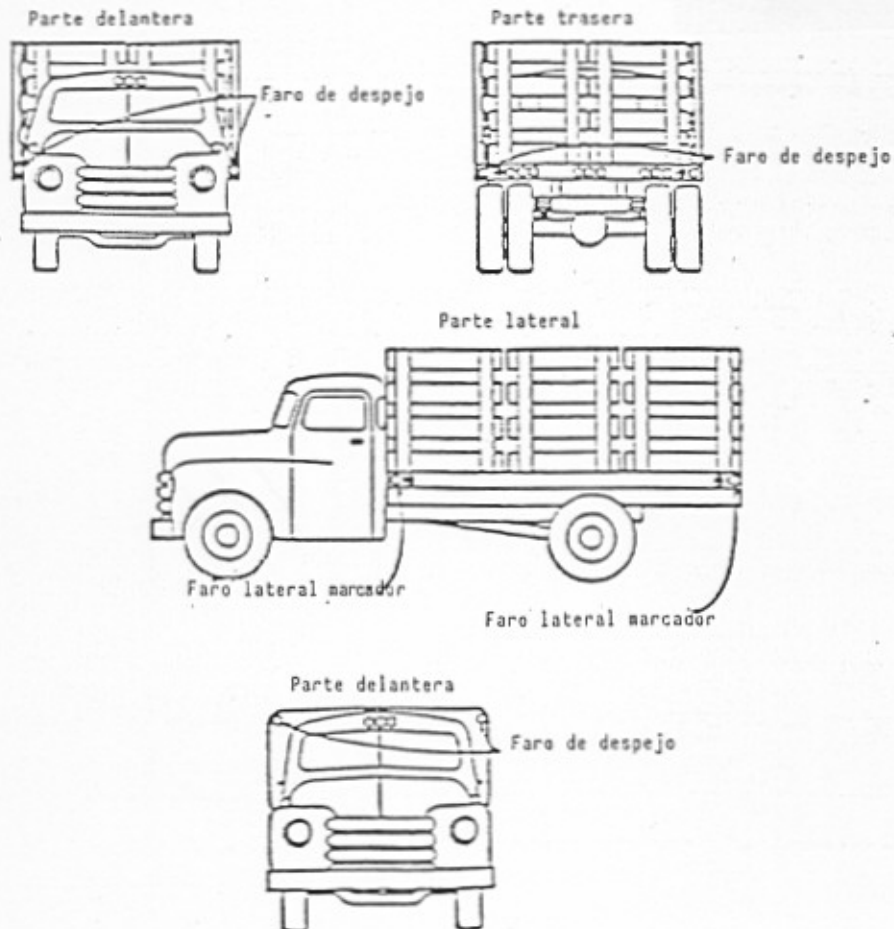
Todo vehículo de motor deberá estar equipado con un sistema de luces direccionales que además de indicar los virajes, según requeridos en la Sec. 392.15, deberá tener un interruptor o combinación de interruptores que permitan que las luces direccionales delanteras y traseras enciendan intermitente y simultáneamente como una advertencia de peligro al tráfico de vehículos, según requerido por la Sec. 393.22(a). El sistema debe ser capaz de encenderse simultáneamente con la ignición del vehículo en posición de encendido o apagado.

[45 FR 46424, 10 de julio de 1980]

393.20 Faros de despejo para indicar el ancho y la altura extrema

Los faros de despejo debe estar montados de tal manera que indiquen el ancho extremo del vehiculo de motor (sin incluir los espejos) y tan cerca de la parte superior como sea posible; Disponiéndose, que cuando los faros de identificación traseros puedan ser montados a la altura máxima del vehiculo, luces de despejo traseras pueden ser montadas a una altura opcional: y Disponiéndose además, que cuando la montura de los faros de despejo delanteros al punto más alto del remolque resulten que tales faros fallen en marcar el ancho extremo del remolque, dichos faros pueden ser montados a una altura opcional, pero tienen que indicar el ancho total del remolque. Los faros de despejo de un camión tractor o remolcador deben estar localizados de tal manera que indiquen el ancho total de la cabina del camión tractor o remolcador.

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.20)



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

393.22 Combinación de artefactos de iluminación y reflectores.

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

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

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

(b) Combinaciones prohibidas. (1) Una luz direccional no puede ser combinada visualmente con un faro principal delantero u otro artefacto de iluminación, o combinación de artefactos de iluminación que produzcan una mayor intensidad de luz que la luz direccional.

(2) La luz direccional no debe ser combinada visualmente con una luz de freno a menos que la función del faro 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.

[39 FR 26908, 24 de julio de 1974]

393.23 Los artefactos de iluminación deben ser eléctricos

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

393.24 Requisitos para los faros delanteros y faros auxiliares

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

(b) Faros delanteros requeridos. Todo ómnibus, camión o camión tractor o remolcador debe estar equipado con un sistema de faros principales delanteros compuestos de por lo menos dos faros delanteros principales sin incluir otras luces auxiliares con igual número a cada lado del vehículo.

El sistema de faros principales delanteros deberá proporcionar una distribución de luces altas y bajas, seleccionadas a voluntad del conductor.

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

(d) Dirección e intensidad.

Los faros principales deberán ser construidos e instalados de tal forma que provean iluminación adecuada y segura y deberán cumplir con las especificaciones de las Normas del "SAE/1 para "Faros Principales Eléctricos para Vehículos de Motor", o "Unidades de Faros Delanteros para Vehículos de Motor".

/1 La referencia a las normas "SAE" (Sociedad de Ingenieros Automóviles) o a sus prácticas recomendadas, se referirá a:

(a) Lo estipulado en el "Manual SAE" edición 1952, relativo a las partes y accesorios que no sean los artefactos de iluminación y reflectores.

(b) Lo estipulado en la misma edición del manual, referente a artefactos de iluminación y reflectores en vehículos de motor manufacturados antes del 1ero. de julio de 1961, excepto las piezas de respuesta especificada en la 393.25 (c) (2) y 393.26 (b) (2).

(c) Lo estipulado en la edición del "Manual SAE" del 1959 y en el Suplemento No. TR-34, publicado en marzo de 1959, con respecto a los artefactos de iluminación y reflectores en vehículos de motor manufacturados en o después del 1ero. de julio de 1961, y con relación a los reemplazos especificados en la 393.25 (c) (2) y 393.26 (b) (2).

El "Manual SAE" y el Suplemento RT-34 fueron publicados por SAE, Inc. 400 Commonwealth Dr., Warrendale, PA. 15096.

[33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968, según enmendada en 41 FR 53031, 3 de diciembre de 1976]

393.25 Requisitos para los faros que no sean delanteros

(a) Montaje. Todos los faros deberán fijarse firme y permanentemente, y montados en un lugar determinado de vehículo del motor, excepto los faros temporeros en vehículos de motor que sean transportados en operaciones de carga y/o remolque y los faros eléctricos temporeros en cargas proyectadas no necesitan estar permanentemente montados, ni montados en una parte del vehículo de motor. Los requisitos para los 3 (tres) faros de identificación en la línea central del vehículo serán cubiertas con la colocación de un faro en la línea central superior del vehículo, con las otras dos a la derecha e izquierda de la primera. Todos los faros temporeros deberán colocarse firmemente.

(b) Visibilidad. Todos los faros exteriores requeridos deberán estar montados de tal manera que puedan ser capaces de ser vistos en todas las distancias entre 500 pies y 50 pies bajo condiciones atmosféricas claras durante el tiempo en que los faros son requeridos que estén encendidos. Los faros de espejo y faros de identificación frontal deberán ser visibles hacia el frente, los faros laterales deben ser visibles hacia los lados, los faros de espejo trasero, los faros de identificación traseros y faros traseros deben ser visibles hacia la parte trasera del vehículo y los faros marcadores de las cargas proyectadas hacia direcciones requeridas por la Sec. 393.18. Esto no debe ser interpretado como que aplica a los faros en una unidad los cuales están oscurecidos por otra unidad en una combinación de vehículos.

(c) Especificaciones. Todos los faros requeridos, excepto aquellos originalmente instalados en vehículos para transporte de carga y/o remolque deben cumplir con los requisitos apropiados de las Normas de SAE y/o las Prácticas Recomendadas como se indica más adelante, excepto que el mínimo requerido en la marcación de faros conforme a los requisitos de 1959 debe ser como se especifica en el párrafo (d) de esta sección. Los faros de marcar las cargas proyectadas deberán concordar con los requisitos de los faros de espejo, marcadores laterales, y faros de identificación. Las señales direccionales deberán concordar con los requisitos para la clase A, Tipo I de señales direccionales.

(1) Faros de vehículos fabricados antes del 1ero. de julio de 1961, a excepción de sustitución de faros como se especifica en el párrafo (c)(2) de esta sección, deberán concordar con los requisitos de 1952.

(2) Faros en vehículos fabricados en y después del 1ero. de julio de 1961 y sustituyendo faros instalados en y después del 1ero. de diciembre de 1961, deberán concordar con los requisitos de 1959.

(3) Los faros temporalmente colocados a vehiculos transportados en operaciones de carga y/o remolque en y después del 31 de diciembre de 1961 deberán concordar con los requisitos de 1959.

(d) Certificación y marcado. Todos los faros requeridos para cumplir con los requisitos de las Normas del SAE de 1959 deberán estar certificados por el fabricante o el proveedor como que cumple con dichos requisitos mediante las marcas que se indican más adelante. La marcación en cada caso, debe ser visible cuando el faro está colocado en su respectivo lugar en el vehiculo.

(1) Las luces de freno deben ser marcadas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre de venta y marcadas "SAE-S".

(2) Las unidades de señales direccionales deben ser marcadas con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre de venta y marcadas "SAE-AI" o "SAE-I".

(3) Los faros traseros deben ser marcados con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre de venta y deben ser marcadas "SAE-T".

(4) Los faros de despejo, marcadores laterales de identificación, y los faros de marcar cargas proyectadas, excepto los faros de combinación, deben estar marcados con el nombre del fabricante o del proveedor o el nombre de venta y deben marcarse "SAE o SAE-P".

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

(e) Color. El color exterior de los artefactos de iluminación no especificados de otra manera en este reglamento debe ser como sigue:

(1) Todos los faros de despejo y faros de identificación delanteros y faros laterales, excepto aquellos en o cerca de la parte trasera deberán, cuando estén encendidas ser de color ámbar.

(2) Ningún faro de luz roja o cualquier otro tipo, debe

ser desplegado en ningún lugar que no sea la parte trasera o en los lados cerca de la parte trasera, excepto que estas prohibiciones no aplican a ningún ómnibus escolar, cuando esté operando como tal o a faros puestos en cargas proyectadas según especificadas por la Sec. 393.18, o señales direccionales que estén de cara a la parte trasera.

(3) Todos los faros de despejo, de identificación traseros y faros marcadores laterales en o cerca de la parte trasera y cualesquiera otros faros montados en la parte trasera o en los lados cerca de la parte trasera deberán, cuando estén encendidos, desplegar un color rojo, excepto como especificado por las Secs. 393.16 y 393.18 y según permitido por los párrafos (e) (4), (5) y (6) de esta sección.

(4) Las luces de freno y las señales direccionales que estén de cara a la parte trasera de cualquier vehículo de motor deben ser rojas, amarillas, ámbar o cualquier tipo de color entre rojo y amarillo y las señales direccionales en el frente de cualquier vehículo deben ser blancas, ámbar o cualquier tipo de color entre blanco y ámbar.

(5) Los faros traseros altos, o faros mostrando un color blanco a ámbar para la parte trasera pueden ser montados en la parte trasera de cualquier vehículo, si dicho faro o faros pueden ser encendidos sólo cuando el vehículo esté en el cambio de marcha hacia atrás o cuando haya un faro piloto visible para el conductor que pueda indicar que dicho faro o faros superiores en la parte superior están encendidos.

(6) Faros blancos pueden ser usados para el propósito de iluminación de las tablillas de licencia en cualquier vehículo o letreros de destinación en un ómnibus.

(7) Esta sección no debe ser interpretada como para prohibir el uso del vehículo de motor en combinación si tal vehículo de motor está separadamente alumbrado según se requiere en la Sección 393.11 a la 393.17 inclusive:

(8) Siempre que se haga referencia en este reglamento a los colores rojos, ámbar o blanco, tales colores deberán ser según se prescribe en "SAE" "Especificaciones de Colores para Faros Eléctricos".

(f) Artefactos de Iluminación que deben estar constantemente Encendidos. Todos los artefactos de iluminación del exterior deberán ser de iluminación fija, excepto las señales direccionales en cualquier vehículo, las luces de freno cuando son utilizadas como señales direccionales, los faros de advertencia en ómibuses escolares cuando sean operados como tales y los faros de advertencia de vehículos de emergencia y vehículos de servicio autorizados por el estado o autoridades locales; y excepto que los faros combinados dentro de la misma cubierta con cualquier señal direccional

y que pueden ser apagados por el mismo interruptor que enciende los faros direccionales para iluminar y encender otra vez cuando la señal direccional como tal esté apagada. Este párrafo no debe ser interpretado como para prohibir el uso de señales direccionales para dar advertencia de peligro al tráfico de vehículos según se requiere en la Sec. 392.22

(g) Operación de luces de freno. Toda luz de freno en cada vehículo de motor o combinación de vehículos de motor deberá ser activada con la aplicación de cualquiera de los frenos de servicio, excepto que tal activación no sea requerida al activarse los frenos de emergencia de los remolques ya sea manual o automático del vehículo remolcador; y excepto que las luces de freno en el vehículo remolcador no necesitan ser activadas cuando los frenos de servicio son aplicados a los vehículos remolcados o vehículos solos; y excepto cuando la luz de freno no necesite ser activada como tal, cuando está en uso como una señal direccional o cuando está apagada por el interruptor de señales direccionales según se especifica en el párrafo (f) de esta sección.

393.26 Requisito para los reflectores

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

(b) Especificaciones. Todos los reflectores requeridos, excepto aquellos ya instalados de antemano en vehículos para transporte en operaciones de carga y/o remolque, deberán cumplir con los requisitos para reflectores clase A del SAE-Prácticas Recomendadas o SAE "Reflectores de Reflejo" según se indica más adelante, excepto que las marcas de reflectores deberán estar conforme a los requisitos del 1959, según se especifica en el párrafo (c) de esta sección.

(1) Reflectores en vehiculos hechos antes del 1ero. de julio de 1961, a excepci3n de los reflectores de reemplazo segun se especifica en el parrafo (b) (2) de esta secci3n, deberan cumplir con los requisitos del 1952.

(2) Reflectores en vehiculos hechos en y despues del 1ero. de julio de 1961, reflectores de reemplazo instalados en y despues del 31 de diciembre de 1961, deberan cumplir con los requisitos de 1959.

(3) Reflectores temporalmente instalados a vehiculos transportados en operaciones de carga y/o remolque en y despues del 31 de diciembre de 1961, deberan cumplir con los requisitos de 1959.

(c) Certificaci3n y marcado

Todos los reflectores que deben cumplir con los requisitos de las Normas del SAE de 1959, deberan ser certificados por el manufacturero o el suplidor de que si cumplen y estaran marcados con el nombre del manufacturero o el suplidor o nombre de venta y las las letras "SAE-A". El marcado en cada caso debe ser visible cuando el reflector este colocado en su lugar en el vehiculo.

(d) Color. Todos los reflectores traseros y mas cercanos a los lados traseros, excepto aquellos referidos en el parrafo (e) de esta secci3n deberan reflejar un color rojo; todos los demas reflectores, excepto aquellos referidos en el parrafo (e) de esta secci3n deberan reflejar un color ambar, disponiendose que este requisito no debe ser interpretado para prohibir el uso de vehiculos de motor en combinaci3n con reflectores como es requerido por las Secs. 393.11 a la 393.17, inclusive. Siempre que se haga referencia a colores rojos y ambar para reflectores, dichos colores deberan corresponder a los requisitos en el SAE Standard "Especificaciones de Colores para Faros Eléctricos".

(e) Superficie retroreflectiva. (fosforescente) Superficies retroreflectivas que no sean reflectores requeridos podran ser usados, disponiendose que:

(1) Diseños no semejantes a las señales de control de tráfico, luces, o artefactos, excepto, aquellas franjas en el borde semejante a diseños de barricada podran ser usadas.

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

(3) Tales superficies deberan ser por lo menos de 3 pulgadas de cualquier faro o reflector requerido, a menos que el faro o reflector sean de igual color.

(4) Ningun color rojo podra ser usado al frente del vehiculo

de motor, excepto para desplegar, marcas, o placas requeridas por la Sec. 177.823 de este título.

(5) Licencia retroreflectiva requeridas por el estado o autoridades locales pueden ser usadas.

[33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968, según enmendada en 35 FR 3167, el 19 de febrero de 1970]

393.27 Especificaciones para la instalación de cables y alambres

Alambrado para circuitos de alta y baja presión deberán ser construidos e instalados adecuada y seguramente, y deberá cumplir con los requisitos del "SAE Standard" para "Cables Insulados" o por alambrado que sea mecánica y eléctricamente iguales a dicho cable. Los faros requeridos deben ser conectados a una fuente de corriente con un alambre de cables entrelazados. La fuente de corriente y la instalación eléctrica deberán ser del tamaño y las características que requieren los faros, cuando estén encendidas deberán ser capaces de ser vistos por lo menos a 500 pies bajo condiciones atmosféricas claras durante el tiempo en que se requiera que estén encendidas. Esto no deberá ser interpretado como para prohibir el uso de un armazón u otras partes del metal de un vehículo de motor con un sistema de retorno a tierra, disponiéndose que en combinación de camión tractor o remolcador, semi-remolque, el camión tractor o remolcador esté asegurado eléctricamente al semi-remolque.

393.28 Cables y alambres que deben protegerse.

Cuando sea posible, los cables deberán ser agrupados y protegidos por cinta no metálica, trenzas u otra cubierta capaz de resistir la abrasión o deben ser protegidos por una capa metálica o tubo. Los cables deben ser adecuadamente fijados. Los alambres no deben ser localizados de tal manera que puedan ser carbonizados, sobrecalentados, o se enreden entre las partes móviles del vehículo. Hasta donde sea practicable, los alambres no deben estar localizados adyacentes a cualquier parte del tanque de combustible. Los bordes de los agujeros en el metal por el cual el alambre pasa, a menos que el alambre sea cubierto de metal, deberá estar enrollado o forrado con un anillo de goma u otro material apropiado.

393.29 Conexiones a tierra

El cable de tierra de la batería y las conexiones de retorno a tierra del remolque deberán estar accesibles y la superficie de contacto de las conexiones eléctricas, deberán estar limpias y libre de óxido, pintura u otra capa no conductiva.

393.30 Instalación de la batería

Cada recipiente de 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 envoltura removible. Las cubiertas o envolturas removibles, deberán estar aseguradas y ajustadas. El lugar y compartimiento de la batería y partes de metales adyacente, las cuales pueden ser corroidas por razón de filtración de la batería, deberá ser pintado con una capa de pintura resistente al ácido y debe estar cubierta 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, el cable debe estar protegido contra tierra por un casquillo insulado a prueba de ácido y agua. Siempre que la batería y el tanque de combustible estén ambos colocados debajo del asiento del conductor, deben ser dividido uno de otro, y cada compartimiento debe estar provisto con una cubierta, ventilación y drenaje independientes.

393.31 Aparatos protectores de sobre-carga

La corriente de todo circuito de baja tensión, deberá pasar a través de un artefacto protector de sobre-carga, excepto que este requisito no es aplicable a la batería para encender el motor, o a la batería para generar circuito encendido, circuito de control del motor, circuito de bocina, circuito de bomba de combustible operada eléctricamente o, circuito de frenos eléctricos. Artefactos protectores para circuitos eléctricos en cada vehículo de motor con fecha de manufactura subsecuente al 30 de junio de 1953, excepto autobuses que tengan capacidad de asientos para ocho (8) personas o menos, o vehículos de motor que sean transportados en operación de carga y/o remolque, deberán estar preparados para que cualesquiera de los circuitos de los faros delanteros o circuitos no se vean afectados por un corto circuito, o cualquier otro circuito de luces en el vehículo de motor, o si el circuito de los faros delanteros están protegidos en común con otro circuito eléctrico, el artefacto de protección será un interruptor del circuito de sobre-carga de reposición automática.

393.32 Conexiones eléctricas desmontables

Las instalaciones eléctricas entre el remolcador y el vehículo remolcado, deberán contener un cable o cables enteramente dentro de otro artefacto construido para protegerlos substancialmente. Toda instalación alámbrica deberá ser mecánica y electricamente adecuada y libre de cortos o abiertos circuitos. Una provisión adecuada deberá ser tomada en cada conexión desmontable para evitar desconexiones o conexiones incorrectas. Conexiones desmontables hechas por alambres trenzados del remolque y la unidad remolcada están prohibidas. Precauciones deben ser tomadas

para proveer suficiente soltura en los cables y conexiones de alambres para acomodarse sin causar daño en todo movimiento normal de las partes a las cuales están fijados.

393.33 Alambrado, instalaciones

Todo el alambrado eléctrico deberá ser sistemáticamente instalado y arreglado a mano y de modo experto. Todos los alambres desmontables, excepto conexiones de alambre temporeros para unas operaciones de carga y/o remolque, deberán fijarse a puntos o terminales por medio de un cable de terminal adecuado los cuales cumplan según lo estipulado en el Stándar SAE para "Terminales de Cables" o mediante terminales de cables que son mecánicos y eléctricamente, por lo menos, iguales a dichos terminales. El número de alambres fijados a cualquier punto deberá ser limitado al número para el cual dicho punto fue diseñado. La presencia de alambres pelados, sueltos, oscilantes, rozando o pobremente conectados, están prohibidos.

SUBPARTE C - FRENOS

393.40 Sistema de Frenos Requeridos

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

(b) Sistema Especificos Requeridos. (1) Todo ómnibus, camión, camión remolque, o combinación de vehículo de motor deberá tener:

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

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

(2) Todo ómnibus, camión, camión remolque, combinación de vehículos de motor construidos en o después del 1 de julio de 1973 deberá tener un sistema de frenos de emergencia que cumpla con los requisitos de la Sección 393.52 (b) y que consista tanto de;

(i) Unas características de emergencia del sistema de frenos de servicio, o

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

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

(c) Sistemas Interconectados. (1) Si los sistemas de frenos especificados en el párrafo (b) de esta sección están interconectados en cualquier forma, deberán ser diseñados, construidos y mantenidos de tal manera que, una vez fallara cualquier parte del mecanismo de operación de uno o más de los sistemas (excepto el pedal o válvula de activación del freno de servicio)-

(i) El vehículo tendrá frenos operables; y

(ii) En el caso de un vehículo construido en o después del 1 de julio de 1973, el vehículo tendrá frenos operables

capaces de funcionar según especificado en la Sección 393.52 (b).

(2) Un vehículo de motor al cual aplicaban los requisitos del sistema de frenos de emergencia del "Federal Motor Vehicle Safety Standard NO. 105" (571.105 de este título) al tiempo de su manufactura cumple con los requisitos del párrafo (c) (1) de esta sección si:

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

(ii) Son capaces de funcionar según se especifica en la Sección 393.52 (b), excepto en fallas estructurales del cuerpo del cilindro maestro de freno o el cuerpo indicador de efectividad.

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

[36 FR 20297, 20 de octubre de 1971, según enmendado 37 FR 5251, 11 de marzo de 1972]

393.41 Sistema de Freno de Mano

(a) Todo vehículo de motor manejado solo o en combinación deberá en todo momento estar equipado con un sistema adecuado de frenos de mano para detener el vehículo o combinación de vehículos en la medida en que sea operado en cualquier condición de carga.

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

(c) El sistema de freno de mano deberá ser sostenido en la posición aplicada por energía otra a presión fluida o presión de aire o energía eléctrica. El sistema de freno de mano deberá ser de tal forma que no se pueda soltar a menos que la energía adecuada esté disponible al soltarse el freno de mano para hacer aplicación inmediata con la efectividad requerida.

[34 FR 15418, 3 de octubre de 1969]

393.42 Frenos Requeridos en Todas las Ruedas

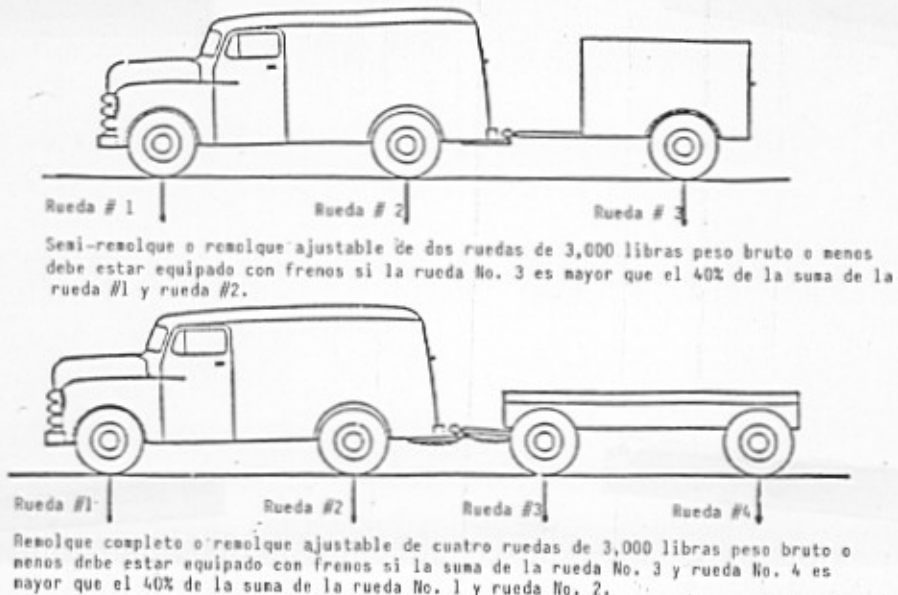
Todo vehiculo de motor debera estar equipado con frenos de servicio en todas las ruedas excepto:

(a) Cualquier remolque completo, semi-remolque o remolque ajustable de un peso bruto que no exceda 3,000 libras; Disponiéndose que el peso bruto de dicho remolque o remolque ajustable de la cual ninguna parte de la carga descansa sobre el vehiculo remolcador, no exceda el 40% del peso bruto del remolcador y que el peso bruto de cualquier parte del semi-remolque o remolque ajustable del cual parte de la carga descansa sobre el vehiculo remolcador, no exceda el 40% del peso bruto del remolcador cuando este conectado a dicho semi remolque o remolque ajustable.

(b) Cualquier vehiculo que sea remolcado en una operacion de carga y remolque, disponiéndose que la combinacion del vehiculo pueda cumplir con la ejecucion requerida en la Seccion 393.52; solo que los frenos del vehiculo o vehiculos que estan siendo remolcados en operacion de carga y/o remolque, necesitan funcionar como seria necesario para asegurar el cumplimiento con la ejecucion requerida en la Seccion 393.52. Este parrafo no es aplicable a cualquier vehiculo de motor remolcado por medio de una barra de remolque cuando algun vehiculo esta totalmente montado en dicho vehiculo de motor o cualquier combinacion de vehiculo de motor utilizando montaje de tres (3) sillas.

(c) Los camiones y camiones remolcadores teniendo tres (3) o mas ejes no necesitan tener frenos en las ruedas delanteras, excepto cuando dicho vehiculo esta equipado con por lo menos dos (2) ejes girables. Las ruedas de uno de esos ejes no necesitan estar equipados con frenos.

(Diagrama para ilustrar la Sección 393.42)



393.43 Desprendimiento y Frenos de Emergencia

(a) Todo vehículo de motor, si es usado para remolcar un arrastre equipado con frenos, deberá estar equipado con medios para proveer que en caso de desprendimiento de dicho arrastre los frenos de servicio del remolque sean suficientemente adecuados para detener el remolque.

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

(c) Todo camión y camión tractor cuando sean usados para remolcar otros vehículos equipados con frenos de vacío o neumático deberán tener, en adición al control sencillo requerido por la Sección 393.49 para operar todos los frenos de la combinación, un segundo instrumento de control manual, el cual puede usarse para accionar los frenos de los vehículos remolcados en emergencia. El segundo control 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 el segundo control, cause que los frenos del vehículo remolcado sean activados automáticamente. No es requerido por este reglamento el segundo control para frenos modulados o graduados.

(d) Todo remolque requerido para estar equipado con frenos deberá estar equipado con frenos de tales características como para ser aplicados en forma automática y rápida en caso de desprendimiento del vehículo remolcador; y deberá contar con medios para mantener accionados los frenos durante por lo menos 15 minutos.

(e) Sistema de frenos de aire instalados en vehículos remolcados deben estar diseñados con válvulas de relevo de emergencia del tipo no sangrado ("no-bleed-back") o instrumentos equivalentes, de modo que la reserva suplidora usada

para proveer aire a los frenos esté asegurada contra reflujos de aire hacia el vehículo remolcador mediante la reducción de la presión de aire del mismo.

(f) Los requisitos de los párrafos (b), (c) y (d) de esta sección no son aplicables a vehículos de motor en operaciones de carga y/o remolque.

393.44 Forros de los Frenos Delanteros, Protección

En todo ómnibus manufacturado después del 30 de junio de 1954, equipados con frenos de aire, excepto omnibuses transportados en operaciones de carga y/o remolque, el sistema de frenos debe estar construido de tal manera que en el caso de que se rompa cualquier conexión en el sistema de freno delantero del asiento del conductor o cualquier línea de freno en cualquiera de las ruedas del frente, el conductor pueda aplicar los frenos sobre las ruedas traseras a pesar de tal ruptura. Los medios para aplicar los frenos en las ruedas traseras deben estar adyacentes a, pero no delante, ni a la izquierda del asiento del conductor.

393.45 Tubería y Manga de Freno, Instalación

(a) Requisitos Generales. Tuberías y mangas de freno deberán:

(1) Estar diseñadas y construidas de tal manera que asegure un funcionamiento propio, adecuado y continuado de las tuberías o mangas;

(2) Estar instaladas de tal manera que asegure el continuo funcionamiento apropiado de la tubería o mangas;

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

(4) Estar propiamente aseguradas contra rozamientos, oscilación u otros daños mecánicos;

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

(6) Cumplan con los requisitos aplicables del párrafo (b) o (c) de esta sección. En adición, toda manga instalada en o después del 1ero. de enero de 1981, deberá cumplir con las secciones aplicables del "FMVSS 106" (49 CFR 571.106).

(b) Requisitos especiales para mangas de frenos de otras tuberías no metálicas. (1) Excepto según se dispone en el párrafo (c) de esta sección, mangas de freno instaladas en

un vehículo de motor en o después del 1 de octubre de 1973, deberán cumplir con una de las especificaciones siguientes:

(i) Mangas de frenos hidráulicas: "Sociedad de Ingenieros Automotrices" (SAE) 1401a, enero 1978.

(ii) Mangas de frenos de aire automotrices: SAE "Recommended Practice J1402c," julio 1976.

(iii) Mangas de freno de vacío: "SAE Standard J1403a" marzo, 1973.

(2) Excepto según se dispone en el párrafo (c) de esta sección, las mangas de frenos instaladas en un vehículo de motor antes del 1ero. de octubre de 1973, deberán cumplir tanto con:

(i) Las especificaciones aplicables dadas a conocer en el párrafo (b), (1), (i), (ii), o (iii) de esta sección, o

(ii) Las especificaciones aplicables en la "SAE, Normas para Mangas de Freno para Automóviles" publicadas en la edición de 1952 del Manual SAE.

(c) Tuberías de frenos no metálicas. Tuberías de freno no metálica enrollada puede ser usada para conexión entre el remolque y el remolcador o entre el amazón de un vehículo remolcado y el sub amazón de la parte sin muelle de un eje ajustable del vehículo si:

(1) Las mangas cumplen con los requisitos para tipo de tubería no metálica dadas a conocer en "SAE Standard J844d", "Tubería no Metálica del Sistema de Freno de Aire", julio 1976.

(2) La tubería enrollada tiene un segmento derecho en cada extremo que es por lo menos de 2 pulgadas de largo y está encasillado en un resorte de seguridad o un artefacto similar el cual previene la tubería de enroscarse en la conexión en la cual éste está conectado al vehículo; y

(3) El resorte de seguridad o instrumento similar tiene por lo menos 2" pulgadas de rollo cerrado o superficie similar en su superficie de contacto con la conexión y extensiones de por lo menos 1 1/2 " pulgadas dentro del segmento de rollo de la tubería desde su segmento derecho.

(d) Tubería de frenos y mangas de freno-definición. Según usado en esta sección, "tubería de frenos" y "mangas de frenos", son conductores o líneas usadas en un sistema de freno para transmitir o contener un medio (fluido, aire o vacío) usado para aplicar fuerza para los frenos del vehículo de motor. La manga de frenos es flexible en comparación con la tubería de frenos, excepto para espirales no metálicas de

tuberia de frenos dada a conocer en el párrafo (c) de esta sección. La manga de freno está destinada para usarse en los sistemas de frenos cuando el movimiento en la línea es anticipada. La tuberia de freno está destinada para usarse en los sistemas de frenos cuando el movimiento en la línea no es anticipado.

(49 U.S.C. 304, 1655; 49 CFR 1.48 (b) y 301.60)
[38 FR 4333, 13 de febrero de 1973, según enmendado en 44 FR 25457, 2 de mayo de 1979; 45 FR 46424, 1 de julio de 1980; 47 FR 47837, 28 de octubre de 1982]

393.46 Tuberia de Frenos y Conexión de Mangas

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

- (a) Ser de material y construcción adecuada para asegurar funcionamiento apropiado y continuo;
- (b) Ser diseñadas, construidas e instaladas de tal forma que asegure, cuando estén propiamente conectadas, a una unión libre de filtraciones u otros defectos;
- (c) Tienen provisión adecuada razonable contra desconexión accidental;
- (d) Tienen conexión múltiple de frenos al vacío con la máquina de por lo menos 3/8 de pulgada de diámetro.
- (e) Si está instalada en un vehículo en o después del 1ero. de enero de 1981, que reúna los requisitos bajo las subsecciones aplicables del FMVSS 106 (49 CFR 571.106)

[33 FR 19735, 28 de diciembre de 1968, según enmendado en 44 FR 254457, 1 de mayo de 1979]

393.47 Forros de Frenos

Los forros de los frenos en todo vehículo de motor deberán ser construidos e instalados de tal forma que no estén expuestos a debilitamiento y enganchamiento y deberán ser adecuados en espesor, medios de acoplamiento, y características físicas para que provean frenado seguro y confiable del vehículo de motor.

393.48 Frenos operables

- (a) Reglas generales. Excepto según provisto en el párrafo (b) y (c) de esta sección, todos los frenos con que está equipado un vehículo de motor deberán ser capaces de operar en todo momento.
- (b) Instrumentos para reducir o remover la fuerza de frenado

de las gomas delanteras. Un vehículo de motor debe ser equipado con un mecanismo para reducir los esfuerzos del frenado sobre sus gomas delanteras o en el caso de un camión o camión remolque de tres ejes construidos antes del 1ero. de mayo de 1975, para remover el esfuerzo del frenaje sobre sus gomas 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) Mecanismo operado manualmente. Un mecanismo operado manualmente para reducir o remover los esfuerzos de freno de las gomas delanteras no debe ser:

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

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

(iii) Usado en modalidad reducida, excepto cuando el vehículo sea operado bajo condiciones adversas, tales como carreteras mojadas.

(2) Mecanismo automático. Un mecanismo automático para reducir los esfuerzos de los freno de las gomas delanteras sobre 50% de la fuerza manual de frenado independientemente de que ocurra o no una falla en el sistema de evitar tranques en cualquier eje, no debe-

(i) Ser operable por el conductor excepto por la aplicación del control que activa el sistema de fuerza;

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

(A) "85% en sistemas de frenos de aire-mecánicos; u

(B) "85% " del mecanismo de presión en el sistema en el caso de vehículos que no utilicen aire comprimido.

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

(1) Un vehículo inservible que está siendo remolcado; o

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

[39 FR 26907, 24 de julio de 1974, según enmendado en 41 FR 29130, 15 de julio de 1976; 41 FR 53031, 3 de diciembre de 1976]

393.49 Válvula Sencilla 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 frenos de potencia ("Power Brakes"), deberá tener sistemas de frenos de tal manera que al accionarse ponga en función una válvula de aplicación que opere todos los frenos de servicio del vehículo de motor o combinación de vehículos de motor. Estos requisitos no deben ser interpretados como para prohibir a los vehículos de motor de ser equipados con una válvula adicional para ser usada para operar los frenos de un arrastre o arrastres 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 operado por una válvula sencilla.

393.50 Depósitos de Reserva Requerido

(a) En General. Según provisto en el párrafo (c) de esta sección, todo ómnibus, camión y camión remolque hecho después del 30 de junio de 1953, y usando aire o vacío para el frenado, deberá estar equipado con un depósito de reserva suficiente para asegurar el accionamiento completo del freno de servicio con el motor apagado sin agotar la presión de aire o vacío bajo 70% de esa presión o grado de vacío, indicado por el marcador inmediatamente antes de accionarse los frenos. Para los propósitos de esta sección, una aplicación completa del freno de servicio es cuando el pedal de freno de servicio es llevado al límite de éste.

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

(2) Se deberá proveer medidas para establecer que la válvula de retención está en condiciones operacionales. A partir del 1ero. de mayo de 1966, medios que no sean el aflojamiento o desconexión de cualquier conexión entre la fuente de aire comprimido o vacío y la válvula de retención y las herramientas necesarias para la operación de dichos medios, deberán ser provistas para comprobar que la válvula de retención está en condiciones operacionales. Los medios deben ser accesibles tanto del frente, lado o parte trasera del vehículo, como del compartimiento del conductor.

(1) En los sistemas de frenos de aire con un depósito, los medios deberán ser una llave, una válvula, un enchufe o un dispositivo equivalente, capaz de ventilar una cabida que

tenga libre comunicación con la conexión entre la válvula de retención y la fuente de aire comprimido o vacío.

(ii) Cuando el aire es suministrado por un compresor a un tanque o compartimiento ("wet tank"), y el aire para el frenado es tomado directamente de otro tanque o compartimiento ("dry tanks") únicamente con la válvula de retención requerida entre los tanques o compartimientos, una llave de operación manual en el primer tanque o compartimiento servirá como el medio aquí requerido para cumplir con esta reglamentación.

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

(c) Esta sección aplica a vehículos transportando pasajeros con capacidad para nueve o más personas, incluyendo el conductor y a todo vehículo de carga y combinaciones de vehículos de carga que tengan tres o más ejes.

393.51 Artefactos de Advertencia y Medidores

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

(b) Frenos hidráulicos. Vehículos manufacturados en o después del 1ero. de julio de 1973, y que posean frenos de servicio activados por fluido hidráulico, deberán estar equipados con una señal de advertencia que funcione como se explica a continuación:

(1) Si la norma No. 105 del "Federal Motor Vehicles Safety Standard" (49 CFR 571.105) es aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, la señal de advertencia deberá cumplir con los requisitos de dicha forma.

(2) Si la norma No. 105 del "Federal Motor Safety Standard" (49 CFR 571.105) no era aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, la señal de advertencia deberá entrar en operación antes o con la aplicación de los frenos en el evento de una completa falla de un sistema parcial en los frenos de tipo hidráulico. La señal deberá ser audible y/o visible al conductor.

(c) Frenos de aire. Excepto según provisto en el párrafo (g) de esta sección, un vehículo (independientemente de la fecha de su manufactura) que tenga frenos de servicios activados por aire comprimido o un vehículo remolcando a un vehículo que tenga frenos de servicio activados por aire comprimido deberá estar equipado y deberá funcionar como sigue:

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

(i) Si la norma No. 121 del "Federal Motor Vehicles Safety Standard" (49 CFR 571.121) es aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, el mecanismo de advertencia deberá cumplir con los requisitos de dicha norma.

(ii) Si la norma No. 121 del "Federal Motor Vehicles Safety Standard" (49 CFR 571.121) no era aplicable al vehículo al momento en que fue manufacturado, el vehículo deberá tener un mecanismo que provea una advertencia fácilmente visible o audible al conductor siempre que la presión de aire comprimido en el sistema de freno esté por debajo de una presión especificada, lo cual debe ser por lo menos la mitad de la presión de desconexión del gobernador del compresor.

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

(d) Freno de Vacío. Excepto según provisto en el párrafo (g) de esta sección, un vehículo (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 8" pulgadas de mercurio; y

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

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

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

(g) Excepción. Las reglas en los párrafos (c), (d), y (e) de esta sección no son aplicables a los siguientes vehículos:

(1) Omnibus con capacidad para diez (10) personas o menos incluyendo el conductor; y

(2) Vehículos que transporten carga y combinaciones de vehículos transportando carga que tenga menos de tres (3) ejes; y tampoco:

(i) a vehículos manufacturados antes del 1ero. de julio de 1973; o

(ii) aquellos con un peso bruto de diez mil libras o menos.

[37 FR 5251, 11 de marzo de 1972]

393.52 Funcionamiento de frenos

(a) Al accionar 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 carretera, 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 los pies por segundo especificados en la tabla del párrafo (d) de esta sección; y

(3) Detenerse a 20 MPH en una distancia medida desde el punto en el cual el movimiento del pedal del freno de servicio comienza, que no sea mayor que la distancia especificada en la tabla del párrafo (d) de esta sección.

(b) Con la aplicación del sistema de frenos de emergencia y con ningún otro sistema de freno aplicado, un vehículo de motor o combinación de vehículos de motor debe, bajo cualquier condición de carga en la cual se encuentre en la carretera, ser capaz de detenerse a 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 hecha 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 12' pies de ancho cuando la prueba comience y no deberá desviarse de dicho carril durante la prueba.

(d) Tabla de Funcionamiento de los Frenos:

TIPO DE VEHICULO DE MOTOR	SISTEMAS DE FRENSOS DE SERVICIO			
	Fuerza de frenado con un porcentaje del peso bruto del vehículo, o combinación de vehículo	Disminución de velocidad en pies por segundo por segundo.	Aplicación del sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 mph.	Sistema de freno de emergencia. Aplicación del sistema de sistema de frenos y distancia de frenado en pies desde velocidad inicial de 20 mph.
A. VEHICULOS DE PASAJEROS				
(1) Vehículos con capacidad de 10 asientos o menos, incluyendo al conductor y construido con chasis de vehículo de pasajeros.....	65.2	21	20	54
(2) Vehículos con capacidad de 10 asientos o más, incluyendo al conductor y construido en chasis de vehículo de pasajeros; vehículo construido en chasis de camión u ómnibus y que su "GVWR" sea de 10,000 libras o menos.....	52.8	17	25	66
(3) Todos los demás vehículos de pasajeros	43.5	14	35	85
B. VEHICULOS DE CARGA				
(1) Unidad sencilla con "GVWR" de 10,000 libras o menos.....	52.8	17	25	66
(2) Unidad sencilla con "GVWR" mayor de 10,000 lbs., excepto camiones, remolcadores. Combinaciones de remolcador de dos ejes y remolque con un "GVWR" de 3,000 lbs. o menos. Todas las combinaciones de dos o menos vehículos en operaciones de carga y remolque.....	43.4	14	35	85
(3) Todo vehículo de carga o combinaciones.....	43.5	14	40	90

Nota:

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

(b) Las deceleraciones que aparecen en la Columna 3 son indicaciones de la efectividad de los frenos básicos y según se miden en la prueba práctica de frenos, son las deceleraciones máximas obtenidas en algún tiempo durante la detención.

Las deceleraciones, como se miden en las pruebas de frenos, no se pueden usar para computar los valores en la Columna 4, porque no es sostenida a la misma tasa durante el período completo de detención. La deceleración aumenta de cero a un máximo durante un período de accionamiento del sistema de frenos y una acumulación de la fuerza del frenado. Asimismo, otros factores pueden causar que la disminución decrezca después de alcanzar un máximo. La distancia agregada que resulta debido a una deceleración máxima no sostenida, se incluye en las cifras de la Columna 4, pero no se indica en los aparatos usuales para probar la deceleración.

(c) Las distancias en la Columna 4 y la deceleración 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 entre el punto en el cual el conductor empieza a mover los controles de frenado y el punto en que el 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 período 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 20 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 manufacturero y al actual peso bruto del vehículo, respectivamente.

[36 FR 20298, 20 de octubre de 1971, según enmendado en el 37 FR 5251, 11 de marzo de 1972; 37 FR 11336, 7 junio 1972]

SUBPARTE D - CRISTALES Y CONSTRUCCION DE VENTANAS

393.60 Cristales en Aberturas Especificas

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

(2) Tabla de requerimientos de cristales y fecha de efectividad:

	DEBERAN CUMPLIR CON:		
	Z 26.1 - 1950	Z 26.1 - 1950 Segùn Suplementado por Z26.1A- 1964	Z 26.1-1966 Segùn Suplementado por Z 26.1A- 1969
VEHICULOS FABRICADOS	Z 26.1 - 1950		
Antes del lro. de enero de 1966.....	X		
Del lro. de enero de 1966 al 31 de diciembre de 1980			X
En y después del lro. de enero de 1981.			X

(b) Condiciones del parabrisas. Todo vehículo de motor debe tener el parabrisas libre de decoloración u otro daño en aquella porción que se extiende hacia arriba de la parte superior del volante, sin incluir un borde de 2 pulgadas del borde superior y otra de 1 pulgada a cada lado del parabrisas o cada uno de sus paneles, excepto que el decoloramiento y daño sea admisible, si: (1) Colores o tintes aplicados en la fabricación, para reducir el resplandor; (2) Cualquier

ruptura no mayor de 1/4 pulgada de ancho, si no está inter-
sectado por cualquier otra ruptura; (3) Cualquier área
dañada que pueda ser cubierta con un disco de 3/4 pulgada de
diámetro, si no está a 3 pulgadas de cualquier otra área
dañada.

(c) Uso de materiales para reducir la visibilidad. Ningún
vehículo de motor puede ser operado con cualquier etiqueta,
calcomanía, u otra materia que reduzca la visibilidad,
cubriendo cualquier porción del parabrisas de las ventanas
de cualesquiera de los lados del compartimiento del conduc-
tor, excepto aquellos marbetes o pegadizos requeridos por la
ley, pueden ser pegados a la parte inferior del parabrisas,
disponiéndose que ninguna porción del marbete, etiqueta,
calcomanía o cualquier otra materia pueda reducir la visibi-
lidad, pueda extenderse hacia arriba más de 4 1/2 pulgadas
de la parte inferior del parabrisas.

[33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968, según enmendado en 41
FR 533031, 3 de diciembre de 1976; 44 FR 25457, 1 de mayo de
1979; 44 FR 31982, 4 de junio de 1979]

393.61 Construcción de ventanas

(a) Ventanas en camiones o remolques. Todo camión y camión
remolque excepto camiones blindados, deberán tener, en adi-
ción al espacio previsto en el parabrisas, cuando menos una
ventana en cada lado del compartimiento del conductor, la
cual debe tener suficiente área para contener tanto un
elipse que tenga un eje mayor de 18 pulgadas cuadradas y
uno menor de 13 pulgadas o una abertura que contenga 200
pulgadas cuadradas formadas por un rectángulo de 13 pulga-
das por 17 3/4 pulgadas con arcos en las esquinas con ra-
dio máximo de 6 pulgadas. El eje mayor del elipse y el eje
largo del rectángulo no deben hacer un ángulo de más de 45
grado con la superficie en la cual vehículo esté parado; sin
embargo, si la cabina es diseñada con puertas plegadizas o
puertas con huecos abiertos donde las puertas o ventanas son
por lo general localizadas, entonces ninguna ventana debe
ser requerida en tales lugares.

(b) Ventanas de Omnibus. (1) Excepto según se dispone en el
párrafo (b) (3) de ésta sección, todo ómnibus fabricado
antes del primero de septiembre de 1973 que tenga capacidad
para mantener sentados a más de ocho (8) personas deberá
tener, en adición al área provista por el parabrisas,
recursos adecuados de escape de pasajeros a través de las
ventanas. Estas deberán estar de acuerdo con las siguien-
tes especificaciones: por cada espacio correspondiente al
asiento de un pasajero, inclusive el del conductor, deberá
haber por lo menos 67 pulgadas cuadradas de cristal, si
dicho cristal no está contenido en una ventana de empuje
hacia afuera, o al menos 67 pulgadas cuadradas de espacio
libre al abrir las ventanas que se abren hacia afuera.

Ningún área debe ser incluida en esta área mínima prescrita, a menos que ésta provea una abertura despejada suficiente para contener elipse que tenga un eje mayor de 18 pulgadas y un eje menor de 13 pulgadas o una abertura que contenga 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° con la superficie en la cual el vehículo se encuentra detenido. El área debe ser medida tanto por remoción de los cristales, si no son de tipo de empuje hacia afuera o los de faja móvil si son del tipo de empuje hacia afuera, y debe ser con cristales de seguridad laminado o que cumpla con el párrafo (c) de ésta sección. No menos del 40% de dichos cristales prescritos o aberturas deberán estar en un solo lado de cualquier ómnibus.

(2) Todo ómnibus, incluyendo los escolares manufacturados en o después del lero. de septiembre de 1973 que tienen capacidad para diez (10) pasajeros o más, deben tener salida de emergencia en conformidad con el "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217, Parts 571".

(3) Omnibuses manufacturados antes del lero. de septiembre de 1973 deberán cumplir con el "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217 Part 571" en lugar de cumplir con el párrafo (b) (1) de ésta sección.

(c) Requerimientos para ventanas de empuje hacia afuera.

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

(2) En un ómnibus manufacturado en o después del 1 de septiembre de 1973 con capacidad de más de diez (10) pasajeros sentados, cada ventana de empuje hacia afuera deberá cumplir con el "Federal Motor Vehicle Safety Standard No.217, (571.217)" de ésta sección.

(3) Un ómnibus manufacturado antes del 1 de septiembre de 1973, debe conformarse al "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217 (571.217)" de éste título, en lugar de cumplir con el párrafo (c) (1) de esta sección.

[33 FR 197 35, 25 de diciembre de 1968, según enmendada en el 37 FR 11677, 10 de junio de 1972]

393.62 Obstrucciones de las ventanas

Las ventanas, si de otra forma fueren capaces de cumplir con la sección 393.61 (a) y (b), no deberán estar obstruidas por barras u otros medios localizados tanto por dentro como por la parte de afuera de tales ventanas que pudieran impedir el escape de los ocupantes, a menos que tales barras u otros medios estén contruidos como para proveer abertura limpia, por lo menos igual a la abertura provista por la ventana a la cual es adyacente, cuando están sujetas a la misma prueba especificada en la sección 393.61 (c). El punto de aplicación de fuerza de dicha prueba deberá ser tal que lo más probable es que resulte en la remoción de la obstrucción.

393.63 Ventanas, marcado

(a) En un ómnibus manufacturado antes del 1 de septiembre de 1973, cada ventana de empuje hacia afuera y cualquier otra ventana de escape, con laminado de seguridad requeridos en la sección 393.61, deberán estar debidamente identificados con rótulos, calcomanías o letreros claros y legibles. Dichos marcados deberán incluir lenguaje apropiado para indicar que ésta es una ventana de escape y el método de como deberá ser usada como salida de emergencia.

(b) En omnibuses fabricados en o después del 1ero. de septiembre de 1973, las salidas de emergencia requeridas en la sección 393.61, deberán ser marcadas con las especificaciones del "Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 217 (571.217)", de éste título.

(c) En omnibuses fabricados antes del 1ero. de septiembre de 1973 deberán ser marcadas las ventanas de emergencia de acuerdo al "Federal Motor Vehicle Safety Standard" No. 217 (571.217)", de este título, en lugar de cumplir con el párrafo (a) de esta sección.

[37 FR 11678, 10 de junio de 1972]

Subparte E - Sistema de Combustible

Autoridad: Sección 204, Acta del Comercio Interestatal según enmendada, 49 U.S.C. 304; Sección 6, Acta del Departamento de Transportación, 49 U.S.C. 1965; delegación de autoridad en la 49 CFR 1.48 y 389.4.

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 cuando se está llenando no podrán entrar en contacto con ninguna parte del sistema de escape o sistema eléctrico del vehículo, excepto el mecanismo del nivel indicador de combustible;
 - (4) La tubería de llenado estará localizada fuera del compartimiento de pasajeros y del compartimiento de carga del vehículo;
 - (5) Ninguna línea de combustible se extenderá entre vehículos que se estén remolcando mientras esa combinación de vehículos está en movimiento;
 - (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 conectado firmemente al vehículo de motor de una manera operable.
- (d) Alimentación por gravedad o sifón está prohibido. El sistema de combustible no deberá suplir combustible por medio de alimentación de gravedad o de sifón directamente al carburador o inyector.
- (e) Localización de la válvula selectora de control. Si el sistema de combustible incluye una válvula selectora 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 tanto-
 - (1) El conductor pueda operarla mientras vigila la ruta de rodaje y sin abandonar su posición para manejar; o

(2) El conductor no tenga que detener el vehículo y abandonar el asiento para poder operar la válvula.

(f) Línea de combustible - Una línea de combustible que no esté completamente encerrada o protegida por cámara, no deberá extenderse más de dos pulgadas debajo del tanque de combustible o sumidero. Las líneas de cruce, retorno y retiro de combustible diesel que se extienden debajo del fondo del tanque de combustible o sumidero, deberán estar protegida contra daño por impactos. Cada línea de combustible deberán estar protegidas-

(1) Lo suficientemente larga y flexible para acomodarse a movimientos normales de las partes a las cuales estén pegadas sin recurrir en daños; y

(2) Aseguradas contra rozadura, retorcimiento y cualquier otra causa de daños mecánicos.

(g) Válvula de flujo en exceso. Cuando artefactos de presión son usados para llevar el combustible desde un tanque, un artefacto para prevenir el flujo de combustible del tanque si la línea de alimentación está rota, deberá ser instalada en el sistema de combustible.

[36 FR 15445 14 de agosto de 1971 según enmendada en 37 FR 4341, 2 de marzo de 1972; 37 FR 28752, 29 de diciembre de 1972]

393.67 Tanques de Combustible Líquido

(a) Aplicación de la Regla de esta Sección. (1) Un tanque de combustible líquido manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1973, y un tanque lateral de gasolina deberá cumplir con todas las reglas de esta sección.

(2) Un tanque de combustible diesel manufacturado antes del 1ero. de enero de 1973 y montado 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 y montado 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 y montado 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 y

montado en un vehículo, que no sea un ómnibus, deberá cumplir con las reglas del párrafo (c) (1 al 10), inclusive, de esta sección.

(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:

(1) Si montado en un camión remolque se extiende fuera del armazón del camión y fuera del contorno de visión de la cabina, o

(ii) Si montado en un camión se extiende fuera de la línea paralela a la línea central longitudinal del camión y tan gente con el lado exterior de una llanta o rueda delantera en una posición derecha. Para determinar cuando un tanque de combustible en un camión o camión remolque es un tanque lateral, no se considera como parte del tanque la tubería de llenado.

(c) Construcción de Tanques de Combustible Líquido- (1) Juntas. Las juntas en el cuerpo de un tanque de combustible deben ser cerradas por arco, soldadura de gas o punto de soldadura dura, o por técnicas que provean resistencia al calor y seguridad mecánica de por lo menos igual a esas especificaciones nombradas. Las juntas no deben ser cerradas o selladas por soldadura con una base de soldadura de plomo o una soldadura blanda.

(2) Conexiones - El cuerpo del tanque deberá tener rebordes o pestañas apropiados para la instalación de todas las conexiones.

(3) Fibras. Las fibras de todas las conexiones deben ser de "Dryseal American Standard Taper Pipe Thread or Dryseal SAE Short Taper Pipe Thread" especificada en el "Society of Automotive Engineers Standard J 476", según contenido en la edición de 1971 del "SAE Handbook", excepto que las fibras derechas puedan ser usadas en conexiones con rebordes integrales y que usen relieno para el sellado. Por lo menos cuatro (4) fibras completas deberán estar unidas a cada conexión.

(4) Drenaje y Conexiones Inferiores. (i) Los drenajes u otras conexiones inferiores no deberán extenderse más de 3/4 de pulgada por debajo de la parte más baja del tanque de combustible o sumidero.

(ii) Los drenajes u otras conexiones deberán estar protegidas contra daños por impacto.

(iii) Si el tanque tiene drenaje, las conexiones deberán permitir sustancialmente un drenaje completo del tanque.

(iv) Los drenajes u otras conexiones inferiores deberán estar instalados en un reborde o pestaña diseñada para acomodarlas.

(5) Conexiones de retirada de combustible. Excepto para un tanque de combustible diesel, las conexiones por las cuales el combustible es retirado del tanque, deberán estar localizadas sobre el nivel normal del combustible del tanque cuando el tanque esté lleno.

(6) [Reservado]

(7) Tubería de Llenado. (i) Toda tubería de llenado debe ser diseñada y construida para minimizar los riesgos de combustible derramado durante la operación de llenado y cuando el vehículo esté involucrado en cualquier golpe.

(ii) La tubería de llenado y el ventilador del tanque de combustible con una capacidad de más de 25 galones de combustible debe permitir el llenado del tanque con combustible a un promedio de por lo menos 20 galones por minuto sin derramar combustible.

(iii) Toda tubería de llenado deberá estar ajustada con una tapa (tapón) que pueda ser asegurada sobre la abertura de la tubería de llenado. La fibra enroscada o una junta tipo bayoneta son métodos que cumplen con los requisitos de esta subdivisión.

(8) Sistema de ventilación de seguridad. Un tanque de combustible líquido con capacidad de más de 25 galones de combustible deberá tener un sistema de ventilación el cual en caso de estar sujeto a fuego, pueda prevenir las presiones internas del tanque, evitando rupturas del cuerpo el tanque, costuras o aberturas inferiores, (si alguna).

(9) Resistencia de la presión. El cuerpo y las conexiones de un tanque de combustible líquido con capacidad de más de 25 galones de combustible deberá ser capaz de 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 especificada en el párrafo(d)(1) de esta sección.

(10) Respiradero. Todo tanque de combustible deberá estar equipado con un respiradero a prueba de filtración (semillante a un "ball check"). El respiradero puede estar combinado con la tapa de la tubería de llenado o ventilado de seguridad, o puede ser una unidad separada, instalada en el tanque de combustible.

(11) Marcado. Si el cuerpo del tanque está completamente visible, cuando el tanque está instalado en el vehículo, el tanque debe ser marcado con su capacidad líquida. También deberá ser plenamente marcado con una advertencia contra el llenado de más de 95% 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 construido de tal manera que:

(i) El tanque no pueda ser llenado, en operación normal de llenado, con una cantidad de combustible que exceda 95% de la capacidad líquida del tanque; y

(ii) Cuando el tanque es llenado, la expansión normal del combustible no deberá causar derrames de combustible.

(d) Pruebas de Tanque de Combustible Líquido. Todo tanque de combustible debe ser capaz de pasar las pruebas especificadas en los párrafos (d) (i) y (2) de esta Sección./1

(1) Pruebas del Sistema de Ventilación de Seguridad- (i) Llene el tanque tres cuartas partes con combustible, selle las salidas de alimentación de combustible e invierta el tanque. Cuando la temperatura del combustible esté entre 50 grados y 80 grados Fahrenheit, aplique una llama envolvente al tanque de tal manera que la temperatura del combustible se eleve a razón de no menos de 6 grados F. y no más de 8 grados F. por minuto.

(ii) Desempeño Requerido. El sistema de ventilado de seguridad requerido por el párrafo (c) (8) de esta sección tiene que activarse antes de que la presión interna en el tanque exceda 50 lbs. por pulgada cuadrada medida y la presión interna en lo sucesivo no deberá exceder la presión a la cual el sistema fue activado por más de cinco libras por pulgada cuadrada, a pesar de cualquier aumento de la temperatura del combustible.

(2) Pruebas de Filtración o Escape- (i) Procedimiento. Llene el tanque a capacidad con combustible teniendo una temperatura entre 50 grados F. y 80 grados F. Con la tapa de la tubería de llenado instalado voltee el tanque a un ángulo de 150 grados en cualquier dirección sobre cualquier eje de su posición normal.

(ii) Desempeño Requerido. Ni el tanque ni ninguna conexión deberán filtrar más del total de una onza por peso de combustible por minuto en cualquier posición que el tanque asuma durante la prueba.

/1 Las pruebas especificadas son una medida de desempeño solamente. Los manufactureros y acarreadores pueden utilizar cualquier procedimiento alternativo, el cual asegure que su equipo cumple con el criterio de desempeño requerido.

(e) Pruebas de tanque lateral de combustible líquido. Todo tanque lateral de combustible líquido deberá ser capaz de pasar la prueba especificada en el párrafo (e) (1) y (2) de esta sección y las pruebas especificadas en los párrafos (d) (1) y (2) de esta sección.

(1) Prueba de caída- (i) Procedimiento. Llene el tanque con una cantidad de agua teniendo un peso igual al peso máximo de carga de combustible del tanque y deje caer de una altura de 30 pies sobre una superficie firme de tal manera que caiga de esquina.

(ii) Desempeño Requerido. Ni el tanque, ni ninguna conexión podrá filtrar más del total de una onza por peso de agua por minuto.

(2) Prueba de la tubería de llenado- (i) Procedimiento. Llene el tanque con una cantidad de agua teniendo un peso máximo de carga de combustible en el tanque y deje caer de una altura de 10 pies sobre una superficie firme de tal manera que caiga sobre la boca de llenado.

(ii) Desempeño Requerido. Ni el tanque, ni ninguna conexión debe filtrar más del total de una onza por peso de agua por minuto.

(f) Certificación - Todo tanque de combustible líquido deberá estar marcado de manera legible y permanente con el mes y el año de su manufactura y con un certificado que cumpla con la regla de esta sección aplicable al tanque. El certificado para un tanque de combustible líquido manufacturado en o después del 1ero. de julio de 1973, deberá ser en la forma dispuesta en cualquiera de las dos siguientes formas:

(1) Si el tanque cumple con todas las reglas en esta sección pertenecientes a tanques laterales de combustible "Meets all FHWA Sidemounted Tank Requirements".

(2) Si el tanque cumple con todas las reglas en esta sección pertenecientes a tanques los cuales no son tanques laterales de combustibles "Meet all FHWA Requirements for Non-Sidemounted Fuel Tanks".

La manera del certificado especificado en el párrafo (f) (1) o (2) de esta sección, puede ser usado en tanques de combustible líquido manufacturado antes de 1ero. de julio de 1973, pero no es mandatorio para un tanque de combustible líquido manufacturado antes de esa fecha.

[36 FR 15445, 14 de agosto de 1971 según enmendada en 37 FR 4341, 2 de marzo de 1972; 37 FR 28753, 29 de diciembre de 1972; 45 FR 46424, 10 de julio de 1980]

393.69 Sistema de Combustible de Gas Licuado de Petróleo.

(a) Un sistema de combustible que use gas licuado de petróleo como combustible para la operación de un vehículo de motor o para la operación de equipo auxiliar instalado en o usado en conexión con el vehículo de motor deberá cumplir con el "Standard for the Storage and Handling of Liquefied Petroleum Gas of the National Fire Protection Association, 470 Atlantic Ave. Boston, Mass. 02210", como sigue:

(1) Un sistema de combustible instalado antes del 31 de diciembre de 1962, deberá cumplir con los "Standards" de la edición de 1951.

(2) Un sistema de combustible instalado en o después del 31 de diciembre de 1962 y antes del 1ero. de enero de 1973, deberá cumplir con la División IV de la edición de los "Standards" de junio de 1959.

(3) Un sistema de combustible instalado en o después del 1ero. de enero de 1973 y que provea combustible para impulsar un vehículo de motor deberá cumplir con los "Standards" de la División IV de la edición de 1969.

(4) Un sistema de combustible instalado en o después del 1ero. de enero de 1973 y proveyendo combustible para la operación de equipo auxiliar, deberá cumplir con los "Standards" de la División VII de la edición de 1969.

(b) Cuando las reglas en esta sección requieran a un sistema de combustible el cumplimiento con un "Standard" de una edición específica, el sistema de combustible deberá cumplir con las provisiones aplicables de una edición más reciente de los "Standards" especificados en esa sección.

(c) El tanque de un sistema de combustible deberá estar marcado para indicar que el sistema cumple con los "Standards".

[36 FR 15445 14 de agosto de 1971, según enmendado en 37 FR 4342, 2 de marzo de 1972; 41 FR 53031, 3 de diciembre de 1976].

**SUBPARTE F: ARTEFACTOS DE ACOPLAMIENTO Y METODOS
DE REMOLQUE**

**393.70 Artefactos de acoplamiento y métodos de remolque,
excepto para operación de carga y/o remolque.**

(a) Localización. Cuando dos o más vehículos son operados en combinación, los mecanismos de acoplamiento conectando los vehículos deben ser diseñados, construidos e instalados, y los vehículos deben ser diseñados y construidos de tal manera que cuando la combinación sea operada en línea recta en una superficie pavimentada y nivelada, la trayectoria del vehículo remolcador no se desvíe más de 3 pulgadas a cada lado.

(b) Ensamblaje de la quinta rueda. (1) Montaje. (i) Mitad inferior. La mitad inferior de la quinta rueda montada en un camión de arrastre o plataforma convertible ("dolly") debe estar asegurada al armazón del vehículo con sujetadores adecuadamente diseñados, platos de montura o angulares y adecuadamente ajustados con tornillos de calidad y tamaño adecuado o mecanismos que provean seguridad equivalente. La instalación no debe causar ruptura, combadura o deformación del armazón. La instalación debe incluir un mecanismo para positivamente prevenir que la mitad inferior de la quinta rueda de que se desvíe del armazón a la cual está unido.

(ii) Mitad superior. La mitad superior de la quinta rueda debe estar asegurada al vehículo de motor con por lo menos la misma seguridad requerida para la instalación de la mitad inferior en un camión de arrastre o plataforma convertible ("dolly").

(2) Fijación. Cada montaje de la quinta rueda deberá tener un mecanismo de cierre. El mecanismo de cierre y cualquier adaptador usado en unión con él, deberá prevenir la separación de la mitad superior e inferior del montaje de la quinta rueda, a menos que pueda ser activado manualmente para soltarlo. El liberador puede estar localizado de tal manera que el conductor lo pueda manejar desde la cabina. Si el vehículo de motor tiene una quinta rueda diseñada y construida para ser fácilmente separable, el mecanismo de cierre de la quinta rueda debe aplicarse automáticamente en el acoplamiento.

(3) Colocación. La mitad inferior de la quinta rueda deberá estar ubicada de tal manera que, independientemente de la condición de la carga, la relación entre el pivote y eje trasero o ejes del vehículo de motor que remolca pueda adecuadamente distribuir el peso bruto de ambos vehículos, el remolcador y el vehículo remolcado, en los ejes de dicho vehículo, no pueda indebidamente interferir con la dirección, frenado y otras maniobras del vehículo remolcador, y que no pueda contribuir a una operación insegura de los

vehículos involucrados en la combinación. La mitad superior de una quinta rueda debe ser ubicada de tal manera que el peso del vehículo sea adecuadamente distribuido sobre sus ejes y la combinación de vehículos que puedan ser operados de manera segura durante la operación normal.

(c) Carga de un remolcador completo. Un remolcador completo deberá estar equipado con una barra de remolque y un medio de enganche agregado a la barra de remolque para el remolcador y el vehículo remolcado. La barra de remolque y el medio de enganche debe ser:

(1) Estructuralmente adecuado para el peso que va a tirar;

(2) Montarlo de forma segura y adecuada;

(3) Provisto de una adecuada articulación o movimiento con la conexión, sin excesiva laxitud en la colocación.

(4) Provisto de un mecanismo de cierre que evite una separación accidental del remolcador y el vehículo remolcado. El pivote que sujeta el remolque (pasador o mecanismo equivalente) en el vehículo remolcador tiene que incluir una agarradera reforzada del armazón que produzca una resistencia suficientemente fuerte y rígida del armazón para prevenir distorsiones indebidas.

(d) Mecanismo de seguridad en caso de desconexión o falla en la barra de remolque. Todo remolque completo y toda plataforma convertible usada para convertir un semi-remolque en un remolque completo, deberá estar acoplado al armazón o a una extensión del armazón del vehículo de motor, el cual lo remolca con uno o más mecanismos de seguridad para prevenir el desprendimiento del vehículo remolcado en el evento de que falle la barra de remolque o se desconecte. Los mecanismos de seguridad deben satisfacer los siguientes requisitos:

(1) El mecanismo de seguridad no debe ser fijado al gancho del pasador o cualquier otro mecanismo en el vehículo remolcador para el cual la barra de remolque está unida. Sin embargo, si el gancho, pasador u otros mecanismos fueron manufacturados antes del 1ero. de julio de 1973, el mecanismo de seguridad puede ser unido al vehículo remolcador en el sitio del gancho pasador, forjado o fundido, si dicho lugar es independiente al gancho pasador.

(2) El mecanismo de seguridad debe tener no más juego que el necesario para permitir que los vehículos puedan virar adecuadamente.

(3) Los mecanismos de seguridad y los medios de unirla a los vehículos deben tener una fuerza esencial no menor que el peso bruto del vehículo o vehículos a ser remolcados.

(4) Los mecanismos de seguridad deben estar conectados al remolcador y al vehículo remolcado y a la barra de remolque en una manera que prevenga la caída de la barra de remolque en el evento de que se caiga o se desconecte.

(5) Excepto según provisto en el párrafo (d) (6) de esta sección, si el mecanismo de seguridad consiste de cadenas o cables de seguridad, el vehículo remolcador debe estar equipado con cadenas o cables de seguridad o con un freno colocado con una cadena sencilla o cable sujeto al armazón o eje en dos puntos tan separados como la configuración del armazón o ejes lo permitan. Las cadenas o cables de seguridad deben ser dos piezas separadas cada una equipada con un gancho u otro medio para sujetarse al vehículo remolcado o una pieza sencilla sobresaliente a lo largo de cada lado de la barra de remolque desde los dos puntos de enganche en el vehículo remolcado y arreglado dentro de un freno con un medio sencillo de unión para ser conectado al vehículo remolcador. Cuando una distancia sencilla de cable es usado, un guardacabo y cable de base gemela con abrazadera deberá ser usado para formar el ojo de freno delantero. El gancho y otros medios de unión para el vehículo remolcador, debe ser asegurado a las cadenas o cables en una posición fija.

(6) Si el vehículo remolcado es una plataforma convertible con una espiga sólida y sin una bisagra, barra de remolque con gozne u otro eslabón giratorio entre el montaje de la quinta rueda y el punto de unión de la espiga de ojo u otro mecanismo de enganche:

(i) Cadena o cables de seguridad, cuando son usados como mecanismos de seguridad en dicho vehículo, pueden consistir de dos o más cadenas o cables, o cadena o cable sencillo usado solamente;

(ii) Un mecanismo de seguridad sencillo, incluyendo una cadena o cable sencillo usado solamente como mecanismo de seguridad, debe estar alineado con la línea de centro de la espiga del arrastre; y

(iii) El mecanismo puede estar unido a la plataforma convertible en cualquier punto trasero del punto de unión de la espiga de ojo u otro mecanismo de enganche.

(7) Mecanismo de seguridad que no sean cadenas o cables deben proveer fuerza, seguridad de unión e igual estabilidad direccional o mayor que los cables o cadenas de seguridad instaladas de acuerdo con los párrafos (d) (5) y (6) de esta sección.

(8) Cuando dos mecanismos de seguridad, incluyendo dos cadenas o cables de seguridad son usados y unidos al vehículo remolcador en puntos separados, los puntos de unión en el vehículo remolcador deben estar localizados a igual

distancia desde y en el lado opuesto de la línea de centro del vehículo remolcador. Donde dos cadenas o cables son unidos al mismo punto en el vehículo remolcador, y donde un freno o cadena, o cable sencillo es usado, el punto de unión debe estar en la línea central longitudinal del vehículo remolcador. Un mecanismo de seguridad sencillo que no sea de cadenas o cables, debe también ser unido al vehículo remolcador en un punto en su línea central longitudinal.

[37 FR 21439, 11 de octubre de 1972]

393.71 Artefactos de Acoplamiento y Métodos de Remolque en Operaciones de Carga y/o Remolque

(a) Número en la combinación. (1) No más de tres (3) sillas de montaje pueden ser usadas en cualquier combinación.

(2) No más de una barra de remolque puede ser usada en combinación.

(3) Cuando vehículos de motor son remolcados por medios de sillas de montar triples, los vehículos remolcados deben tener frenos en funcionamiento en todas las ruedas las cuales están en contacto con la vía de rodaje.

(b) Vehículos arrastrados, cargados y/o remolques. (1) Cuando son adecuada y seguramente unidos por mecanismos equivalentes en seguridad de aquellos provisto en el párrafo (j) (2) de esta sección, un vehículo de motor o vehículos de motor pueden ser completamente montados en la estructura de un vehículo remolcador envuelto en cualquier operación de carga y/o remolque.

(2) Ningún vehículo de motor o vehículos de motor pueden ser completamente montados en un vehículo remolcador a menos que la relación de dichos vehículos completamente montados en el eje trasero o ejes, resulte en una apropiada distribución del peso bruto de los vehículos y no debe interferir indebidamente con la dirección, frenado o manejo del vehículo remolcador o de otra manera contribuir a la operación insegura de los vehículos comprendidos en la combinación.

(c) Llevando un vehículo sobre un vehículo cargado y/o remolcado. (1) Cuando están adecuada y seguramente unidos por mecanismos equivalentes en seguridad de los provistos en el párrafo (j) (2) de esta sección, un vehículo de motor o vehículos de motor pueden ser completamente montados en la estructura del vehículo remolcador en cualquier operación de carga y/o remolque.

(2) Ningún vehículo de motor deberá ser completamente montado en un vehículo de motor remolcado por medio de una barra de remolque, a menos que el vehículo remolcado esté equipado con frenos y sea provisto con medios de freno de

aplicación efectiva actuando en todas las ruedas y es remolcado en sus propias ruedas.

(3) Ningún vehículo o vehículos de motor deberán ser completamente montados en un vehículo remolcado por medio de una silla de montar, a menos que la línea central del pivote o medios equivalentes de unión de dicho vehículo remolcado, sean de tal manera localizados en el vehículo remolcador, que la relación al eje o ejes traseros resulte en la distribución propia del peso bruto de los vehículos y que no interfiera con la dirección, frenado, o maniobras del vehículo remolcador, o de otra manera contribuya a la operación insegura de los vehículos comprendidos en la combinación; y a menos que en una forma perpendicular desde el suelo hacia el centro de gravedad de los vehículos completamente montados, ubicados delante de la línea de centro del eje trasero del vehículo en la silla de montar.

(4) Si un vehículo de motor remolcado por medio de una silla de montar doble, tiene completamente montado cualquier vehículo, dicho vehículo en la silla de montar debe todo el tiempo mientras esté así cargado, tener frenos efectivos actuando en esas ruedas, las cuales están en contacto con la vía de rodaje.

(d) Barra de remolque de parachoques en vehículos pesados prohibidos. Barras de remolque del tipo que dependa sobre el parachoques como un medio de transmisión de fuerza entre los vehículos, no serán usados para remolcar vehículos que pesen más de 5,000 libras.

(e) Limitación de las ruedas delanteras de vehículos con sillas de montar. Un vehículo de motor remolcado por medio de una silla de montar debe tener el movimiento de las ruedas delanteras restringidas si bajo cualquier condición de cambio de dirección de dicha ruedas éstas se proyectaran más allá de la parte más ancha de cualquiera de los dos vehículos.

(f) Vehículos para ser remolcados en posición hacia adelante. A menos que el mecanismo direccional esté adecuadamente fijado en posición recta hacia adelante, todo vehículo de motor remolcado por medio de una silla de montar debe ser remolcado con la parte delantera montada en el vehículo remolcador.

(g) Medios requeridos para remolcar. (1) Ningún vehículo o vehículos de motor deberán ser remolcado en operación carga y/o remolque por medios que no sean barras de remolque o conexiones de silla de montar, las cuales deberán satisfacer los requisitos de esta sección.

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

(i) Mecanismos de acoplamiento tales como los usados para

remolcar casas de arrastres y empleando conexiones de cubo y bola, deberán ser considerados como barras de remolque.

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

(h) Requisitos para barras de remolque. Las barras de remolque deberán cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Barras de remolque, adecuacidad estructural y montura. Toda barra de remolque deberá ser adecuadamente estructurada y propiamente instalada y mantenida. Para asegurarse de que está adecuadamente estructurada deberá, por lo menos, cumplir con los requisitos de la Tabla 393.71 (h) (1).

(2) Barras de remolques, articulación. Las barras de remolque deberán ser de tal manera construidas como para permitir el libre movimiento en ambas superficies, horizontal o vertical entre el vehículo remolcado y el remolcador. El medio usado para proveer el movimiento deberá ser tal que prohíba la transmisión de presiones bajo operación normal entre el vehículo remolcado y el remolcador excepto a lo largo del eje longitudinal de la espiga o espigas.

(3) Fijación de las barras de remolque. Los medios usados para transmitir las presiones al chasis o armazón del vehículo remolcado y vehículo remolcador puede ser una u otra, estructura temporeras o parachoques u otras partes integrales de los vehículos: Disponiéndose sin embargo, que los medios usados deberán ser construidos, instalados y mantenidos que cuando sean examinados como un conjunto de piezas, no deberán ocurrir averías cuando la más débil y nueva barra de remolque, la cual es permisible bajo el párrafo (h) (1) de esta sección, sea sometida a las pruebas especificadas.

(4) Medidas de ajustar la longitud. En las barras de remolque, ajustables en su longitud, los medios usados para hacer dicho ajuste deberán encajar ajustablemente e impedir cualquier conexión que permita que la barra de remolque se doble. Cuando la barra de remolque está rigidamente apoyada de ambos extremos y con una carga de 50 libras en el centro, el pandeo o comba al centro no deberá exceder de 0.25" pulgadas en cualquier dirección y en cualquier condición de su ajuste de longitud.

(5) Método de abrazaderas. Medios adecuados deberán ser provistos para seguramente fijar la barra de remolque con el vehículo remolcado y el vehículo remolcador.

(6) Conexión de la barra de remolque con el mecanismo de dirección. La barra de remolque deberá ser provista con

TABLA 393.71 (h) (1)

Peso bruto del vehículo remolcado (libras)	FUERZA LONGITUDINAL EN TENSION Y COMPRESION		
	Todas las barras /1	Barras nuevas adquiridas y usadas por un empresa de transporte después del 30 de septiembre de 1984.	Fuerza o resistencia como viga (en cualquier dirección con la carga concentrada al centro) /2/3

LIBRAS

Menos de 5,000	3,000	6,500	3,000
5,000 o más.....
Menos de 10,000	6,000	(1)	(1)
10,000 o más.....
Menos de 15,000	9,000	(1)	(1)

/1 La fuerza requerida en barras de remolque para vehículos remolcados de 15,000 libras o más peso bruto, y para barras nuevas adquiridas y usadas después del 30 de septiembre de 1984. Para vehículos remolcados de 5,000 libras o más peso bruto deberá ser computado por medio de la siguiente fórmula:

Fuerza Longitudinal=peso bruto del vehículo remolcado X 1.3. La fuerza como viga=peso bruto del vehículo remolcado, X 0.6.

/2 En pruebas, la unidad completa se probará con todas las abrazaderas juntas y pernos montados y asegurados como en condiciones de operación.

/3 Esta prueba será aplicable solamente a las barras de remolque, que en operación (es) normal están sujetas al pandeo, como los de las casa-coche.

medios adecuados de unión para accionar el mecanismo de dirección, si alguno, en el vehículo remolcado. La unión deberá proveer suficiente angularidad de movimiento de las ruedas delanteras del vehículo remolcado de tal manera que él pueda seguir sustancialmente la trayectoria del vehículo remolcador sin que rompa el tornillo de la barra de remolque. La barra de remolque deberá ser provista con un enganche adecuado para permitir dicho movimiento.

(7) Rodaje. La barra de remolque deberá ser de tal manera diseñada, construida, mantenida y montada que permita que el vehículo remolcado siga sustancialmente al vehículo remolcador. Barras de remolques de semejante diseño o en semejante condición que permita que el vehículo remolcado se desvíe más de 3" pulgadas hacia cualquiera de los lados del camino del vehículo remolcador movido en línea recta, son prohibidos.

(8) Acoplamiento de carros remolque para pasajeros. Los camiones que usan mecanismos de acoplamiento de los arrastres usados en operación de carga y/o remolque de carros remolques de pasajeros, deberán cumplir con la "Society of Automotive Engineers Standard No. J 684-C - Trailer Complings and Hitches - Automotive Type", julio 1970./1

(9) Marcado de barras de remolque. Toda barra de remolque adquirida y usada en operación de carga y/o remolque por un acarreador, deberá ser claramente marcado con la siguiente certificación del manufacturero (o palabras de significado equivalente):

Esta barra de remolque cumple con los requisitos de la Administración Federal de Carreteras para vehículos de (peso bruto máximo para el cual la barra de remolque es manufacturado).

Manufacturada _____
(mes y año)

Por _____
(Nombre del manufacturero)

(10) Mecanismo de seguridad en caso de fallas o desconexión de las barras de remolque. (i) Los vehículos remolcados deberán ser conectados al vehículo remolcador por un mecanismo de seguridad que prevenga su separación en caso de que falle la barra de remolque o que se desconecte. Cuando son usados cables o cadenas de seguridad como mecanismos de seguridad para dicho vehículo, por lo menos debe tener dos cables o cadenas de seguridad que reúnan los requisitos del párrafo (h) (10) (ii) de esta sección. La fuerza de tensión de los mecanismos de seguridad y los medios de unión para los vehículos, deberán ser equivalentes a por lo menos una fuerza longitudinal correspondiente para la barra de remol-

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

que requerida en la tabla del párrafo (h) (1) de esta sección. Si los cables o cadenas de seguridad son usados como los mecanismos de seguridad, la fuerza requerida deberá ser la fuerza combinada de la combinación de cadenas y cables.

(ii) Si las cadenas o cables son usados como mecanismo de seguridad, deberán ser cruzadas y unidas al vehículo cerca de los puntos de unión del parachoques en el armazón del vehículo. El largo de la cadena usada deberá ser no más de la necesaria para permitir el libre viraje del vehículo. Las cadenas deberán ser unidas a la barra de remolque a los puntos de cruce o tan cerca de dicho punto como sea posible.

(iii) Un mecanismo de seguridad que no sea de cables o cadenas de seguridad deberá proveer fuerza, seguridad de unión y estabilidad direccional igual o mayor que la provista por cables o cadenas de seguridad instalados, de acuerdo con el párrafo (h) (10) (ii) de esta sección. Un mecanismo de seguridad que no sea de cables o cadenas de seguridad deberá estar diseñado, construido e instalado de tal manera que si la barra de remolque fallara o se desconectara la misma no caerá al suelo.

(i) Definiciones de montura de soporte. Los siguientes términos, cuando sean usados en esta sección significan:

(1) Silla de montar. "Silla de montar" significa un mecanismo diseñado y construido para fácilmente ser desmontado y usado en la operación de carga y/o remolque para desempeñar la función de una quinta rueda convencional.

(2) 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 pivote central.

(3) 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 a la misma, pero sin incluir el pivote central.

(4) Pivote Central. "Pivote central" significa un 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.

(j) Requerimientos para la mitad superior de la silla de montar. La mitad superior de cualquier silla de montar debe cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Conexión de la mitad superior al vehículo remolcador. La mitad superior deberá estar seguramente unida al armazón o eje del vehículo remolcado por medio de un pasador tipo "U"

u otros medios que provean por lo menos una seguridad equivalente.

(2) Pasador tipo "U" u otros accesorios. El pasador tipo "U" usado para unir la mitad superior al vehículo remolcador deberá estar fabricado de varilla de acero, libre de defectos y de tal manera formado para evitar en cualquier punto un radio menor de 1" pulgada. Disponiéndose, sin embargo, que podrá ser utilizado un radio menor, si el pasador tipo "U" es fabricado para no causar más del 5% de reducción en el área transversal de los puntos de curvatura, en el cual el radio mínimo deberá ser de un dieciséis de pulgada. El pasador tipo "U" debe tener un diámetro no menor del requerido por la siguiente tabla:

TABLA 393.71 (j) (2) DIAMETRO DE PASADORES TIPO "U" EN PULGADAS

Peso en libras del remolque más pesado	Montaje delantero	Montaje de soporte sencillo/1	
		Medio delantero	Trasero
Hasta 5,000	0.625	0.5625	0.500
5,000 o más	0.6875	0.625	0.5625

/1 El peso total de todos los vehículos siendo remolcados deberá predominar. Si otros mecanismos son usados para los mismos propósitos de los pasadores tipo "U", deberán tener cuando menos una fuerza equivalente a los pasadores tipo "U" y construidos de acero blando. El hierro colado no deberá ser usado para las abrazaderas o cualquier otro mecanismo de retención.

(3) Localización de puntos de soporte y pasador tipo "U". La distancia mayor entre los pasadores tipo "U" no deberá ser menos de 9" pulgadas. La distancia entre el punto de separación mayor, donde la mitad superior soporta el vehículo remolcado, no deberá ser menos de 9" pulgadas, excepto que la silla de montar que emplee bolas y casquillo de enganche deberá emplear un mecanismo con abrazaderas al eje del vehículo remolcado a lo largo de una distancia de no menos de 5" pulgadas.

(4) Especificaciones de mitades superiores tipo soporte. Mitades superiores tipo soporte usando una pieza vertical para restringir al vehículo remolcado de movimiento relativo en la dirección del movimiento de los vehículos, deberá ser adecuada y substancialmente construida para ese propósito. Dichas monturas deberán ser equipadas con por lo menos un pasador o medios equivalentes para proveer en contra del movimiento vertical relativo entre la mitad superior y el

(11) La mitad inferior deberá tener una superficie de aguante en el armazón del vehículo remolcador de tales dimensiones que la presión ejercida por la mitad del vehículo remolcador no deberá exceder de 200 libras por pulgada cuadrada bajo cualquier condición de carga estática.

(3) Oscilación. (i) Una provisión adecuada será hecha por diseño e instalación para proveer contra la oscilación o movimiento lateral del vehículo remolcado relativo al vehículo remolcador. Para asegurarse contra la oscilación, las mitades inferiores diseñadas con pieza cruzada unidas pero operables de la pieza vertical deberá tener dichas partes cruzadas, fijadas a las piezas verticales con por lo menos dos pasadores en cada lado. Tales tornillos deberán ser por lo menos equivalente en el área transversal como es requerido para los pasadores tipo "U" para la silla de montar correspondiente como dada en la tabla del párrafo (k) (1) de esta sección. La distancia mínima entre los puntos más separados del punto de soporte de las partes cruzadas por la pieza vertical deberá ser de 3" pulgadas según medida en dirección paralela al eje longitudinal del vehículo remolcador.

un fijado seguro y un adecuado retenedor de cadenas o mecanismos similares.

1/ El peso total de todos los vehículos siendo remolcados deberá predominar. Si otros mecanismos son usados para los mismos propósitos de los pasadores tipo "U" deberán tener cuando menos una fuerza equivalente a los pasadores tipo "U" construidos de acero blando. El hierro colado no deberá ser usado para abrazaderas o cualquier otro mecanismo de retención.

Peso en libras del vehículo remolcado más peso	Montura Delantera	Montura Delantera o del medio	Montura Trasera	Silla de montar sencilla/1	Hasta 5,000...	1.2
					5,000 y más...	1.4
Montaje de Soporte Doble o Triplo					0.8	1.0

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

TABLA 393.71 (k) (1)

(2) Desviación. Una provisión adecuada deberá ser provista por diseño e instalación para proveer contra el movimiento relativo entre la mitad inferior y el vehículo remolcado, especialmente durante el periodo de rápida aceleración y deceleración. Para asegurar en contra de desviación, diseños del tipo tripede deberán ser equipados con

393.71 (k) (1).

transversal total no menor de la requerida en la Tabla 1/16" pulgada. El pasador tipo "U" debe tener una área punto de curvatura, en la cual el radio mínimo debe ser de 5% por ciento de reducción en el área transversal en el el pasador tipo "U" está fabricado para no causar más del cualquier punto un radio menor de 1" pulgada: Disponi- libre de defectos y de tal manera formados para evitar en remolcador, deberán ser fabricados de varilla de acero, "U" usados para unir la mitad inferior con el vehículo (1) Pasador tipo "U", u otros accesorios. Pasadores tipo

deberá cumplir con los siguientes requisitos:
(k) Requerimientos para la mitad inferior de la silla de montar. La mitad inferior de cualquier silla de montar

del eje.

(111) Cadenas o cables no son requeridos si la mitad superior está diseñada para proveer contra movimiento lateral

contra dicho movimiento relativo.
que la mitad superior esté de tal manera diseñada que provea necesita ser restringida por cadenas o cables, proveyendo truida de acuerdo con el párrafo (m) (2) de esta sección, no pulgadas o más, o conectado por una silla de montar cons- (11) Vehículos remolcados con un eje con una caída de 3"

por pasadores de por lo menos igual diámetro.
ser de por lo menos 3/16" pulgadas de diámetro y aseguradas remolcado y la mitad superior. Las cadenas o cables deberán contra de movimiento vertical relativo entre el vehículo cables con la mitad superior de tal manera que asegure en ción, deberá ser seguramente sujetado por medio de cadenas o construida de acuerdo con el párrafo (m) (2) de esta sec- de menos de 3" pulgadas, a menos que la silla de montar sea remolcados teniendo eje recto o el eje teniendo una pendiente (5) Movimiento lateral del vehículo remolcado. (1) Vehículos

9" pulgadas.

superior y el vehículo remolcado deberá ser por lo menos de entre los puntos de soporte separados entre la mitad movimiento relativo de más de 1/2" pulgada. La distancia vehículo remolcado deberá ser tal que no permita un movimiento vertical relativo entre la mitad superior y el equivalente. Los medios usados para proveer contra medios equivalentes, deberán tener por lo menos fuerza lo menos 1/2" pulgadas de diámetro. Mecanismos que usan vehículo remolcado. Pasadores, si usados, deberán ser por

(7) Resistencia de la mitad inferior. La mitad inferior deberá ser capaz de soportar las cargas dadas en la siguiente tabla para los propósitos de la prueba, la silla de montar deberá ser montada como se opera normalmente y la carga aplicada en la mitad superior:

(6) Parte cruzada, uso de madera. Ningún material, que no sea de metales adecuados, deberá ser usado como la pieza cruzada y la madera no podrá ser usada estructuralmente en cualquier manera que resulte en fuerza de tensión. La madera puede ser usada en partes cruzadas si se apoyan a lo largo por piezas cruzadas de metal adecuado.

(5) Pieza cruzada, requerimientos general. La pieza cruzada, que es aquella parte de la mitad inferior usada para distribuir el peso del vehículo remolcado igualmente a cada parte del armazón del vehículo remolcado, si es usado, deberá ser estructuralmente adecuada y propiamente instalada y mantenida para desempeñar esta función.

(4) Bloques de madera dura deberán estar a por lo menos 4" pulgadas de ancho y las superficies entre los bloques o bloques y mitad inferior o bloque superior, deberán ser planas, instaladas y mantenidos para minimizar cualquier tendencia del vehículo remolcado a mecerse u oscilar.

(3) Bloques de madera dura deberán estar a por lo menos 4" pulgadas de ancho y las superficies entre los bloques o bloques y mitad inferior o bloque superior, deberán ser planas, instaladas y mantenidos para minimizar cualquier tendencia del vehículo remolcado a mecerse u oscilar.

(2) Bloques de madera. (1) Bloques de madera de buena calidad pueden ser usados para mantener la altura del frente de la extremidad delantera del vehículo remolcado, disponiéndose que la altura total de los bloques de madera no deberán exceder de 8" pulgadas y no más de dos piezas separadas serán puestas, una sobre, la otra para obtener la altura mencionada; sin embargo, bloques de madera dura no más de 4 en número, para una altura total que no exceda de 14" pulgadas, pueden ser usados si el área total transversal del pasador tipo "U" usado para unir la mitad inferior del vehículo remolcado, es por lo menos 50% por ciento mayor que lo requerido por la tabla contenida en el párrafo (k) de esta sección. Si otros mecanismos son usados en vez del pasador tipo "U", deberán proveer tanta resistencia a la corvadura como le es requerido a los pasadores tipo "U".

(1) Bajo ninguna condición deberá el punto de soporte más alto del vehículo remolcado por la mitad superior ser más de 24" pulgadas, medido verticalmente sobre el tope del armazón del vehículo remolcado, medido en el puntodonde la mitad inferior descansa en el vehículo remolcado.

(1) Bloques de madera dura o bloques de otro material adecuado, tales como goma dura, aluminio o torro de freno, si es usado entre la mitad inferior y el armazón del vehículo remolcado deberá tener por lo menos 1/2" pulgada de grueso, 3" pulgadas de ancho y una combinación de 6" pulgadas de largo.

TABLA 393.71 (k) (7)

PRUEBA DE LA CARGA MINIMA EN LIBRAS

Peso en libras de remolque más pesado	Montaje de Soporte Doble o Triple			
	Montaje Delantero	Montaje medio o delantero	Montaje Trasero	Montaje de soporte sencillo/1
Hasta 5,000	15,000	10,000	5,000	5,000
Más de 5,000	30,000	20,000	10,000	10,000

^{/1} El peso total de todos los vehículos siendo remolcados deberá predominar.

(1) Requerimientos para pivote central de silla de montar. El pivote central de cualquier silla de montar deberá cumplir con los siguientes requisitos:

(1) Tamaños de pivote central. (i) El pivote central deberá ser construido de acero adecuado para su propósito, libre de defectos y teniendo un diámetro no menor del requerido por la siguiente tabla:

TABLA 393.71 (1) (1)

DIAMETRO DEL PIVOTE SOLIDO EN PULGADAS

Peso en Libras de remolque más pesado	Montaje de Soporte Doble o Triple							
	Montaje Delantero		Montaje Medio o Delantero		Montaje Trasero		Montaje de Soporte sencillo/1	
	Acero Dulce	HTS/2	Acero Dulce	HTS/2	Acero Dulce	HTS/2	Acero Dulce	HTS/2
Hasta 5,000	1.125	1.000	1.000	0.875	0.875	0.750	0.875	0.750
Más de 5,000	1.500	1.125	1.250	1.000	1.000	0.875	1.000	0.875

^{/1} El peso total de los remolques deberá prevalecer.

^{/2} El acero de alta tensión es el que tiene fuerza mínima de 65,000 libras por pulgada cuadrada.

(ii) Si una bola o conexión de casquillo es usado en lugar de un pivote central, el diámetro del cuello de la bola deberá ser cuando menos igual al diámetro del pivote central sólido correspondiente dado en la tabla anterior. Si pivotes centrales huecos son usados, el área transversal metálica deberá ser por lo menos igual al área transversal del pivote central sólido correspondiente.

(2) Ajuste de Pivote Central. Si un forro de metal no es usado, el pivote central deberá ser ajustado perfectamente a las mitades superiores e inferiores, pero no deberá afectar. Aquellas porciones de las mitades superiores e inferiores al entrar en contacto con el pivote central deberá estar trabajando sin bordes cortantes o ásperos. La superficie de apoyo provista no deberá tener menos profundidad que el radio del pivote central.

(3) Forro del Pivote Central en Silla de Montar. El pivote central de toda silla de montar nueva, adquirida y usada, deberá estar perfectamente cubierta por un forro de metal de por lo menos igual longitud del pivote central según pueda estar en contacto por movimiento con una u otra de las mitades superior o inferior. La superficie de apoyo de este modo provisto, no debe tener menos profundidad que el radio del pivote central.

(4) Pivote Central para evitar movimiento vertical. Los pivotes centrales deberán ser diseñados e instalados para evitar el movimiento de la mitad superior en una dirección vertical relativa a la mitad inferior.

(m) Requerimientos adicionales para silla de montar. Las sillas de montar deberán cumplir con los siguientes requisitos:

(1) La superficie de conexión en medio de las mitades superior e inferior, deberá ser de tal manera construida y conectada que la superficie de apoyo entre las dos mitades no sea menor de 16" pulgadas cuadradas bajo ninguna condición de angularidad entre el vehículo remolcador y el vehículo remolcado: Disponiéndose, sin embargo, que esa silla de montar usando una bola o conexión de casquillo deberá tener una bola de semejante dimensión o tamaño que el apoyo de la carga estática, no exceda de 800 libras por pulgada cuadrada, basado en el área transversal proyectada de la bola; y disponiéndose además, que las sillas de montar que tengan la mitad superior por conexiones de bola cónica o rodillo no deberán tener tales puntas de apoyo más allá de los límites prescritos para dicho punto de apoyo por su manufacturero. La mitad superior deberá descansar pareja y suavemente sobre la mitad inferior y las superficies en contacto deberán ser lubricadas y mantenidas de tal manera que tenga una fricción mínima entre las partes.

(2) Angularidad de las sillas de montar. Toda silla de montar, adquirida y usada, deberá proveer angularidad entre los vehículos remolcados y remolcador debido a la curvatura vertical de la carretera. Dichos medios no deberán depender del aflojamiento o deformación de las sillas de montar o de los vehículos para proveer dicha angularidad.

(3) Localización. Las sillas de montar deberán ser de tal manera diseñadas, construidas, mantenidas e instaladas, que el vehículo remolcado o vehículos seguirán substancialmente el camino del vehículo remolcador sin desviarse. Vehículos remolcados no deberán desviarse más de 3" pulgadas para cualquiera de los dos lados del camino del vehículo remolcador cuando está en movimiento en línea recta.

(4) Prevención contra torcedura del armazón. Cuando sea necesario, deberán tomarse provisiones para evitar la torcedura del armazón del vehículo remolcador insertando bloques adecuados dentro del canal del armazón para prevenir el retorcimiento. Las sillas de montar no deberán ser localizadas de tal manera que puedan causar deformación del armazón por razón de una acción de contra peso.

(5) Extensión de armazón. Ninguna silla de montar deberá ser localizada en un punto cercano a la parte trasera del armazón del vehículo remolcador.

(6) Tuercas seguras. Toda tuerca usada en pasador, pasadores tipo "U", pivotes centrales, o en cualquiera otra parte de la silla de montar deberán ser aseguradas contra desconexión accidental por medios de llaves, arandelas de seguridad, tuercas dobles, tuercas de seguridad o medios equivalentes. Las partes deberán ser de tal manera diseñadas e instaladas que puedan ajustarse perfectamente.

(7) Inspección de todas las partes. La silla de montar deberá ser de tal manera diseñada para poder ser desensamblada y cada parte inspeccionada por separado para verificar si tiene desgaste, dobladura, estillado, ruptura o parte extraviada.

(8) Marcado de Silla de Montar. Toda silla de montar nueva, adquirida y usada en operaciones de carga y/o remolque por un acarreador, deberá tener la mitad superior e inferior marcada por separado con la siguiente certificación del manufacturero (o palabras con significado equivalente).

Esta silla de montar cumple con los requisitos de la Administración Federal de Carreteras para vehículos de más de 5,000 libras (o hasta 5,000 libras):

Fabricado _____

(mes y año)

Por _____

(Nombre del fabricante)

(n) Requerimientos para mecanismos usados para conectar vehículos de motor o partes de vehículos de motor conjuntamente para formar un solo vehículo. (1) Fijación del eje delantero. El eje delantero de un vehículo de motor con la intención de ser acoplado con otro vehículo según definido en el párrafo (g) (2) (ii) de esta sección, deberá ser unido con pasador tipo "U" que reúna los requisitos del párrafo (j) (2) de esta sección.

(2) Fijación del eje trasero. El eje de un vehículo deberá estar acoplado al armazón de otro vehículo por medio de un mecanismo de conexión, el cual, cuando esté en su lugar, forme un rectángulo. Los mecanismos deberán ser compuestos de dos piezas, la parte de arriba y la de abajo. Deberá estar hecho de una barra de acero de 4" pulgadas por 1/2" pulgada en forma corvada y con las esquinas reforzadas con una placa de por lo menos 3 1/2" pulgadas por 8" pulgadas de largo. El mecanismo deberá estar unido con un pasador de 3/4" pulgadas y por lo menos deberán colocarse tres en cada lado. Puede ser usada madera como separadores y mantener los armazones separados y deberán ser de por lo menos 4" pulgadas cuadradas.

[33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968 según enmendado en 35 FR 10907, 7 de julio de 1970; 37 FR 21440, 11 de octubre de 1972]

SUBPARTE G - ACCESORIOS Y PARTES MISCELANEAS

393.75 Llantas.

(a) Ningún vehículo de motor deberá ser operado sobre cualquier llanta que tenga la cubierta de fábrica expuesta a través de la superficie de rodadura o de sus lados.

(b) Cualquier llanta de la parte delantera de un ómnibus, camión o camión remolque, deberá tener un patrón en la superficie de rodadura cuando menos de 4/32" de profundidad cuando medida en cualquier punto de una ranura mayor de la superficie. Las medidas no deben ser hechas donde hayan amarres, gibas o tiras localizadas.

(c) Excepto según provisto en el inciso (b) de ésta sección, las llantas deberán tener un patrón sobre la ranura de la superficie de rodadura cuando menos de 2/32" de profundidad cuando medida en la ranura mayor de la superficie de rodadura. Las medidas no deberán hacerse donde hayan amarres, gibas o tiras localizadas.

(d) Ningún ómnibus deberá ser operado con llantas reacanallada ("regrooved"), recubierta ("recapped") o tratada en sus ruedas delanteras.

(e) Ningún camión o camión remolcador deberá ser operado con llantas reacanalladas en las ruedas delanteras que tengan una capacidad de carga igual o mayor que 8.25-20 en las llantas de 8 lonas.

(f) Capacidad de carga de la llantas./1- (1) Llantas delanteras. Regla General. Ningún vehículo de motor deberá ser operado con llantas delanteras las cuales carguen un peso mayor que el especificado para llantas en cualesquiera de las publicaciones de cuerpos estandarizados, listados en FMVSS No. 119 (49 CFR 571.119) y marcados en los lados de la llanta. Excepciones: Disponiéndose, Que cuando no exceda la capacidad específica, las llantas no marcadas conforme al FMVSS No. 119, pueden ser usadas en los ejes direccionales de:

(i) Vehículos de unidad sencilla de transporte de propiedad, y

(ii) Todo vehículo de transporte de propiedad, operado enteramente dentro de una municipalidad o la zona comercial de ésta según definida por la Comisión de Comercio Interestatal, (ICC), en la parte 1048 del 49 CFR 1000-1119, revisado al lero. de octubre de 1975.

/1 La carga y la presión de inflación fría establecidas en el aro y la rueda, no debe exceder las recomendaciones del fabricante, aún cuando la llanta pueda ser aprobada para una carga o inflación más alta. Los aros y ruedas deberán estar marcados con la carga máxima y la clasificación del máximo de inflación fría.

(2) Llantas no delanteras. Después del 30 de septiembre de 1976, ningún vehículo de motor deberá ser operado con llantas en ruedas que no sean las delanteras, las cuales carguen un peso mayor que el especificado para las llantas en cualesquiera de las publicaciones de entidades listadas en el FMVSS No. 119 (49-CFR-571-119) excepto en un vehículo de motor que reúna las siguientes condiciones:

(i) El vehículo está siendo operado dentro de los términos de un permiso especial expedido por el Estado; y

(ii) El vehículo está siendo operado a una velocidad reducida la cual es apropiada para compensar el exceso de carga en las llantas según la capacidad normal especificada por su fabricante. Bajo ninguna circunstancia, el vehículo deberá exceder de 45 M.P.H.

(3) La tabla que muestra la carga de las llantas y las presiones para los tamaños más comunes usadas por acarriadores de vehículos de motor, han sido reproducidas en la tabla No. 1. En caso de conflictos entre los fabricantes y los estándares o la Tabla No. 393.75 (f)(3) en esta sección, la FMVSS No. 119, deberá prevalecer.

(4) Presión de las llantas: Ningún vehículo de motor deberá ser operado con una llanta que tenga una presión de inflación fría, menor a la especificada para la carga que será transportada.

(5) Si la presión de inflación de la llanta ha sido aumentada por el calor, debido a la reciente operación del vehículo, la presión de inflación fría deberá ser estimada restando el factor de llenado de inflación, mostrado en la Tabla No. 393.75 (f)(5) para las presiones de medidas de inflación.

(Sec. 204, 49 Stat. 546 según enmendado (49 U.S.C. 304) Sec. 6 Pub. L 89-670, 80 Stat. 957, (49 U.S.C. 1655); 49 CFR 1.48 y 49 CFR 301.60)

[34 FR 9344, 13 de junio de 1969, según enmendado en 40 FR 44557, 29 de septiembre de 1975; 41 FR 36657, 31 de agosto de 1976; 44 FR 25455, 1 de mayo de 1979, 44 FR 47938, 16 de agosto de 1979]

393.76 Cama-Coche (Sleeper Berths)*

393.77 Calefactores (Heaters)*

393.78 Limpiadores del Parabrisas.

(a) Todo ómnibus, camión o camión de remolque, teniendo parabrisas, deberá estar equipado con por lo menos dos parabrisas que operen automáticamente, uno en cada lado de la línea de centro del parabrisas, para limpiar la lluvia, polvo o

*No aplicable en P.R.

TABLA 373.75 (F) (3)
LIMITES DE CARGA DE LAS LLANTAS A DIFERENTES PRESIONES DE INFLACION FRIA

Radial-Ply Tires

Tire Size Designation	Tire Pressures in psi and (bars)									
	50 (3.43)	55 (3.79)	60 (4.14)	65 (4.49)	70 (4.83)	75 (5.17)	80 (5.52)	85 (5.87)	90 (6.21)	95 (6.56)
10-00-20 6 D	3760(1754)	3970(1719)	4180(1684)	4390(1649)	4600(1614)	4810(1579)	5020(1544)	5230(1509)	5440(1474)	5650(1439)
11-22.5 8	4295(1944)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)
10-00-22 6 D	6000(1814)	4230(1939)	4452(2010)	4675(2081)	4898(2152)	5121(2223)	5344(2294)	5567(2365)	5790(2436)	6013(2507)
11-24.5 8	6100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
11-00-20 6 D	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
12-22.5 8	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
11-00-22 6 D	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
12-24.5 8	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)

Radial-Ply Tires

Tire Size Designation	Tire Pressures in psi and (bars)									
	50 (3.43)	55 (3.79)	60 (4.14)	65 (4.49)	70 (4.83)	75 (5.17)	80 (5.52)	85 (5.87)	90 (6.21)	95 (6.56)
10-00-20 6 D	3760(1754)	3970(1719)	4180(1684)	4390(1649)	4600(1614)	4810(1579)	5020(1544)	5230(1509)	5440(1474)	5650(1439)
11-22.5 8	4295(1944)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)	4790(1640)
10-00-22 6 D	6000(1814)	4230(1939)	4452(2010)	4675(2081)	4898(2152)	5121(2223)	5344(2294)	5567(2365)	5790(2436)	6013(2507)
11-24.5 8	6100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
11-00-20 6 D	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
12-22.5 8	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
11-00-22 6 D	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)
12-24.5 8	4100(1860)	4330(1964)	4550(2040)	4770(2116)	4990(2192)	5210(2268)	5430(2344)	5650(2420)	5870(2496)	6090(2572)

D - Tires used as duals
S - Tires used as singles
J - Load range for which this weight is maximum permitted - Load Range F
G - Load range for which this weight is maximum permitted - Load Range G
H - Load range for which this weight is maximum permitted - Load Range H
The pressures are given in both psi and bars (in parentheses). (1 psi = 1/100 MPa = 14.5 psi).
Weight is given in both pounds and kilograms (in parentheses). (1 kilogram = 2.205 pounds)

TABLA 393.75 (f) (5)

MEDIDAS DE CORRECCION DE CALOR EN LA PRESION DE INFLACION

Promedio de velocidad de la llanta en hora anterior	Número de presión de inflación	
	Llantas con 4,000 lbs. (1,814 kg.) en clasificación de carga máxima o menos	Llantas con sobre 4,000 lbs. (1.814 kg.) de clasificación de carga
41 to 55 mi/h 66 a 88.5 km/h	5 lb/pulg. 2 (0.36 bar.)..	15 lb/pulg. 2 (1.07 bars.)

cualquier otra substancia del parabrisas, los cuales deberán estar en condiciones para proporcionar una visión clara al conductor, a menos que una de las hojas haya sido arreglada de tal manera que para limpiar el área del parabrisas se extienda hasta una pulgada del límite de visibilidad en cada lado del cristal; Disponiéndose, sin embargo, que en una operación de carga y/o remolque, esta sección aplicará solamente al vehículo conducido; Disponiéndose además que una sola hoja del limpiaparabrisas sea suficiente cuando el vehículo conducido en dicha operación de carga y/o remolque, constituya todo o parte de la propiedad transportada, y no tiene provisión para dos de dichas hojas limpiadoras.

(b) Todo ómnibus, camión o camión remolque, con fecha de manufactura posterior al 30 de junio de 1953 que dependa de un sistema de vacío para operar los limpiaparabrisas, deberá ser construido para que dicha operación del limpiaparabrisas no sea materialmente dañado por algún cambio en la presión de entrada.

393.79 Aparatos de Descongelación.

Todo ómnibus, camión o camión remolque, debe tener un parabrisas, operando en condiciones tales como (hielo, nieve o escarcha)* y que pudiera acumularse en el exterior del parabrisas, o la condensación en el interior, deberá estar equipado con un mecanismo o cualquier otro que no sea operado manualmente, para remover o prevenir cualquier obstrucción de la vista del conductor: Disponiéndose, sin embargo, que esta sección no deberá ser aplicada en una operación de carga y/o remolque, cuando el vehículo conducido es parte del cargamento a ser entregado.

393.80 Espejos Retrovisores

Todo ómnibus, camión o camión remolque, deberá estar equipado cuando menos con dos espejos retrovisores, uno a cada lado, firmemente colocados en la parte de afuera del vehículo de motor, y de tal forma localizados para que refleje al conductor una vista de la parte de atrás de la carretera a lo largo de ambos lados del vehículo. Disponiéndose, sin embargo, que un sólo espejo afuera, será requerido, el cual deberá estar al lado del conductor, en camiones, los cuales están contruidos para que el conductor tenga visibilidad para la parte trasera por medio de un espejo interior; disponiéndose, además, que en una operación de carga y/o remolque, el vehículo operado deberá tener por lo menos un espejo equipado que provea una visibilidad clara hacia la parte trasera. Desde el 1.º de enero de 1981, todo espejo retrovisor regulado y sus repuestos, deberán reunir, como mínimo, las normas en vigor al tiempo de manufactura. Bajo el FMVSS III (49 CFR 571-III) espejos

*No aplicable en P.R.

instalados en un vehículo manufacturado anterior al 1ero. de enero de 1981, pueden continuar en servicio, disponiéndose que si son reemplazados después del 31 de diciembre de 1980, los reemplazos deberá cumplir con el FMVSS III (49 CFR 571' III).

393.81 Cláxon (Bocina)

Todo ómnibus, camión o camión remolque y todo vehículo de motor conducido en operación de carga y/o remolque, deberá estar equipado con un cláxon y sus elementos de accionamientos, los cuales deberán estar en condiciones para proveer una adecuada y confiable señal de advertencia.

393.82 Velocímetro

Todo ómnibus, camión o camión remolque, deberá estar equipado con un velocímetro que indique la velocidad del vehículo en millas por hora, el cual deberá estar operando con precisión razonable. Sin embargo, este requerimiento no será aplicable a ningún vehículo conducido, el cual sea parte de un embarque a ser entregado en una operación de carga y/o remolque, si el mencionado vehículo está equipado con medio efectivo para limitar su velocidad máxima a 45 m.p.h., ni a cualquier vehículo remolcado.

393.83 Localización de Sistema de Escape

(a) Ninguna parte del sistema de escape en cualquier vehículo de motor, debe ser instalado de manera que pudiese resultar en quemadura, carbonización o deterioro de los alambres eléctricos, las líneas de combustible, o cualquier otra parte del sistema combustible del vehículo de motor.

(b) El sistema de escape de todo ómnibus impulsado por un motor de gasolina, deberá descargar a la atmósfera en o dentro de 6 (seis) pulgadas hacia delante de la parte trasera del ómnibus. El sistema de escape de un ómnibus impulsado por un motor que no sea de gasolina, debe descargar a la atmósfera tanto por:

(1) En o dentro de 15" hacia delante de la parte trasera del vehículo; o

(2) Detrás de todas las puertas y ventanas diseñadas para abrirse, excepto ventanillas diseñadas para ser abiertas solamente como salidas de emergencias.

(c) El sistema de escape de todo camión o camión remolque, deberá descargar a la atmósfera en una localización a la parte trasera de la cabina, o, si el sistema de escape se proyecta sobre la cabina, en una localización cerca de la parte de atrás de la cabina.

393.84 Pisos

El piso en todo vehículo de motor, debe ser sustancialmente construido libre de hoyos y aberturas innecesarias, y debe ser mantenido como para minimizar la entrada de vapores, gases del sistema de escape o fuego. Los pisos no deberán ser penetrados con aceite, gasolina y su superficie interior deberá estar en buenas condiciones.

393.85 [Reservado]

393.86 Protección Trasera

Todo vehículo de motor, excepto, camiones, remolques, remolques ajustables y vehículos en operaciones de carga y/o remolque con fecha de manufactura posterior al 31 de diciembre de 1952 los cuales están de tal manera contruidos que el cuerpo o el ensamblaje del armazón (chasis), cuando esté sin su cuerpo o chasis, tenga en la parte trasera un espacio de más de 30 pulgadas del piso cuando esta vacío deberá estar provisto con parachoques o artefactos que sirvan con propósito similares los cuales deberán ser contruidos y localizados que tengan: (a) Espacio libre ante el fondo efectivo del parachoques o mecanismos y el piso que no exceda 30" con el vehículo vacío. (b) La distancia máxima entre el punto más cercano entre el parachoques o artefacto si son usados más de uno, no deberán exceder 24". (c) La distancia máxima transversal desde la parte más ancha del vehículo de motor a la parte trasera del parachoques o artefacto, no deberá exceder 18". (d) El parachoques o artefacto deberá estar localizado a no más de 24" hacia delante del extremo trasero del vehículo; o (e) El parachoques o artefacto deberá ser substancialmente contruido y firmemente colocado. Los vehículos de motor contruidos y mantenidos de manera que el cuerpo, u otra parte del vehículo que brinden la protección contemplada a la parte trasera del vehículo se estimará en cumplimiento con esta sección.

393.87 Banderas en Cargas Salientes o Proyectadas

Todo vehículo de motor que tenga una carga la cual se extienda más allá de los lados o más de cuatro pies de la parte trasera deberá tener las extremidades de la carga marcada con una bandera roja, no menor de 12" cuadradas en cada punto donde una lámpara es requerida por la sección 393.18.

393.88 Receptores de Televisión

Todo vehículo de motor equipado con un televisor, pantalla u otro medio de recibir visualmente una transmisión de visión, deberá tener la pantalla o televisor localizado en un punto de la parte trasera del asiento del conductor, si dicha pantalla o televisor está en el mismo compartimiento del conductor y dicha pantalla o televisor deberá estar localizado de tal forma que no sea visible para el conductor

mientras esté conduciendo el vehículo de motor. Los controles para operar el televisor deberán estar localizados de tal manera que el conductor no pueda operarlos sin dejar éste su asiento.

393.89 Omnibuses, Protección del Eje de Transmisión

Cualquier eje de transmisión que se extienda a lo largo bajo el piso del compartimiento de los pasajeros de un ómnibus, excepto vehículos teniendo una capacidad de ocho personas o menos, deberá estar protegido por medio de por lo menos una abrasadera que lo asegure al final del eje el cual es provisto con una conexión oscilante (cuña u otro artefacto semejante), para prevenir el vapuleo del eje en caso de fallas de ellos o cualquiera de sus partes o componentes. Un eje contenido dentro de un tubo de impulso rotativo no requiere semejante artefacto.

393.90 Omnibuses, Barra o Línea para Pasajeros de Pie

Excepto según provisto más adelante, todo ómnibus el cual es diseñado y construido para permitir personas de pie deberá estar marcado con una línea de color en contraste de por lo menos 2" de ancho o equipada con cualquier otro medio para indicar a cualquier persona que le es prohibido ocupar el espacio adelante del plano perpendicular trazado a través de la parte trasera del asiento del conductor y perpendicular al eje longitudinal del ómnibus. Todo ómnibus deberá tener claramente fijado un letrero cerca de la parte delantera, con letras de por lo menos de 1/2" de alto declarando que es una violación de las reglamentaciones de la Administración Federal de Carreteras (y la Comisión de Servicio Público) que el ómnibus sea operado con personas ocupando el área prohibida. Los requisitos de esta sección no deberán aplicar a cualquier ómnibus siendo transportado en una operación de carga y/o remolque, ni a un nivel del ómnibus que no sea en el área en la cual el conductor está localizado, tampoco deberá ser interpretado para que cualquier persona sentada tenga prohibido ocupar asientos permanentemente localizados en el área prohibida, siempre y cuando dichos asientos estén localizados de tal manera que las personas sentadas en ellos no interfieran con la operación segura del ómnibus.

393.91 Omnibuses, Asientos Prohibidos en los Pasillos

Ningún ómnibus, excepto vehículos con capacidad para 8 personas sentadas o menos, deberá estar equipado con asientos en el pasillo al menos que sean diseñados e instalados para automáticamente doblarse y dejar el pasillo libre cuando no estén ocupados. Ningún ómnibus debe ser operados si cualquiera de sus asientos no está fijado y ajustado al vehículo; Disponiéndose, sin embargo, que esta sección no deberá ser aplicada a cualquier ómnibus mientras exclusiva-

mente esté en la transportación de trabajadores agrícolas en una transportación alquilada, si dicho ómnibus es de 8 pasajeros, en asientos temporeros que se doblen y estén localizados en el centro del pasillo.

(49 U.S.C. 304, 1655; 49 CFR 1.48 (b) y 301.60)
[49 FR 47837, 28 de octubre de 1983]

393.92 Omnibuses, Mercado de Salidas de Emergencias

Todo ómnibus equipado con una puerta de emergencia, deberá tener dicha puerta marcada con letras de por lo menos 1" de alto con las siguientes palabras: "PUERTA DE EMERGENCIA" o "SALIDA DE EMERGENCIA". Las puertas de emergencias deberán estar identificadas por una luz eléctrica roja que esté visible al pasajero y la cual deberá ser encendida en todo momento cuando las luces son requeridas a estar encendidas por la sección 393.30.

393.93 Asientos, Emsamblado de Cinturones de Seguridad, y su Lugar de Sujeción

(a) Omnibuses-(1) Omnibuses manufacturados en o después del 1ero. de enero de 1965, y antes del 1ero. de julio de 1971. Después del 30 de junio de 1972, todo ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1965, y antes del 1ero. de julio de 1971, tienen que ser equipados con montajes de cinturones de asientos Tipo 1 o Tipo 2 que cumplan con el FMVSS No. 209 /1 (571.209), instalados en el asiento del conductor y el montaje del cinturón de asientos anclados que cumplan con la localización y requerimientos geométricos, según especificado en el FMVSS No. 210 /1 (571-210) para dichos montajes de cinturones de asiento.

(2) Omnibuses manufacturados en o después del 1ero. julio de 1971. Todo ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de julio de 1971, deberá cumplir con los requisitos del FMVSS. No. 208 /1 (571.208)(relacionado con los cinturones de seguridad) y con el(No. 210) /1 (571-210) en lo (relacionado con la instalación de los cinturones de asientos anclados).

(3) Omnibuses manufacturados en o después del 1ero. de enero de 1972. Todo ómnibus manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1972, deberá cumplir con los requisitos de FMVSS No. 207 /1 (571.207) (relacionado con los sistemas de asientos)

(b) Camiones o camiones tractores. (1) Camiones o camiones remolques manufacturados en o después del 1ero. de enero de 1965 y antes del 1ero. de julio de 1971. Excepto lo provisto en el párrafo (d) de esta sección, después del 30

/1 Copias individuales del FMVSS pueden ser obtenidas del "National Highway Traffic Safety Administration, Nassif, Building, 400 Seventh Street SW., Washington DC 20590."

de junio de 1972, todo camión y camión remolque manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1965 y antes del 1ero. de julio de 1971, deberá estar equipado con montaje de cinturones de asiento Tipo 1 o Tipo 2 en conformidad con el FMVSS No. 209 (571.209) instalados en el asiento del conductor y en el lado derecho de la parte delantera, si el vehículo tiene uno de éstos, y el montaje de cinturones de asientos anclados cumplen con la localización y requerimientos geométricos del FMVSS No. 210 (571.210) para cada montaje de cinturones de asientos que es requerido por este sub-párrafo.

(2) Camiones y camiones remolques manufacturados en o después del 1ero. de julio de 1971. Todo camión y camiones remolque manufacturado en o después del 1ero. de julio de 1971, excepto camiones y camiones remolques siendo transportados en una operación de carga y/o remolque, teniendo una configuración incompleta de cabinas y asientos del vehículo deberá cumplir con los requerimientos del FMVSS No. 208 /1 (571.210) (relacionado con la instalación de los cinturones de asientos) y con el FMVSS No. 210 /1 (571.210) (relacionado con la instalación de cinturones de seguridad del sistema de anclado).

(3) Camiones y camiones remolques manufacturados en o después del 1ero. de enero de 1972. Todo camión o camión remolque manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1972, excepto un camión o camión remolque siendo transportado en una operación de carga y/o remolque y teniendo una configuración incompleta de asientos, debe cumplir con los requerimientos del FMVSS No. 207 /1 (571.207)(relacionado con el sistema de asientos).

(c) Fecha de vigencia de las normas (standards). Siempre que el párrafo (a) o (b) de esta sección requiera conformidad con el FMVSS el vehículo o equipo deberá cumplir con la versión de la norma que está en efecto a la fecha de manufactura del vehículo o en la fecha en que el vehículo es modificado para cumplir con los requisitos del párrafo (a) o (b) de esta sección, lo que sea posterior.

(d) Camiones o camiones remolques manufacturado en o después del 1ero. de enero de 1965 y antes del primero de julio de 1971 y operados en el Estado de Hawaii, tienen que cumplir con lo provisto en el párrafo (b) de esta sección, en o después del 1ero. de enero de 1976.*

[35 FR 16839, 30 de octubre de 1970, según enmendado, en 39 FR 32661, 9 de septiembre de 1974; 40 FR 32336 1 de agosto de 1975]

*No aplicable en P.R.

/1 Copias individuales del FMVSS pueden ser obtenidas del "National Highway Traffic Safety Administration, Nassif, Building, 400 Seventh Street SW., Washington DC 20590."

393.94 Nivel de Ruido en el Interior del Vehículo

(a) Aplicación de la regla en esta sección. Excepto según provisto en el párrafo (d) esta sección aplica a todo vehículo de motor manufacturado en o después del 1ero. de octubre de 1974. En o después del 1ero. de abril de 1975, esta sección aplica a todo vehículo de motor manufacturado antes del 1ero. de octubre de 1974. En y después del 1ero. de abril de 1975, esta sección aplica a todo vehículo de motor manufacturado antes del 1ero. de octubre de 1974.

(b) Regla general. El nivel de ruido interior en la posición sentada del conductor de un vehículo de motor, no deberán exceder 90 db(A) cuando sea medida de acuerdo con el párrafo (c) de esta sección.

(c) Procedimiento de la prueba./2 (1) Estacionar el vehículo en un área de tal manera que ninguna superficie grande reflectora, tales como otros vehículos, anuncios, edificios o cuevas estén dentro de 50' de la posición del asiento del conductor.

(2) Cerrar todas las puertas, ventanas y ventiladores del vehículo. Apagar todos los accesorios en operación.

(3) Situar el conductor en su posición normal en el control del vehículo. Evacuar todos los ocupantes excepto al conductor y la persona que conduce la prueba.

(4) Usar unas medidas de nivel de sonido, las cuales cumplan con los requisitos de la "American National Standards Institute Standard ANSI S1.4-1971" Especificaciones para Metro de Nivel de Sonido, Metro Tipo 2. Colocar el metro en el "Aweighting network" y acelere ("Fast") la respuesta del metro.

(5) Colocar el micrófono orientado verticalmente hacia arriba, 6" hacia la derecha en el mismo plano vertical y la línea directa con el oído derecho del conductor.

(6) Con la transmisión del vehículo en neutro, acelerar el motor a su máximo de revoluciones, si el motor está equipado con un sistema de revoluciones o a su máxima velocidad a su capacidad de caballos de fuerza, si no está equipado con un sistema de revoluciones. Estabilizar el motor a tal velocidad.

(7) Observar la lectura del nivel del sonido medido en el metro, para la estabilización y condición de velocidad del motor. Registre la lectura, si la misma no ha sido afectada por otras fuentes de ruido, tales como otros vehículos en las carreteras adyacentes.

/2 Las normas del Instituto Nacional de Normas son publicadas por el "American National Standards Institute." Información y copias pueden ser obtenidas por escrito al Instituto en "14430 Broadway, New York, N.Y. 10018".

(8) Regresar a la velocidad del motor a su revolución mínima y repetir el procedimiento como se especifica en los párrafos (c) (6) y (7) de esta sección hasta que dos niveles de sonido máximo dentro de 2DB de cada uno, sean anotados. Obtener promedio numérico de esas dos lecturas de nivel de sonido máximo.

(9) El promedio obtenido de conformidad con el párrafo (c) (8) de esta sección es el nivel de sonido en el interior del vehículo en la posición del conductor, realizado con el propósito de determinar si el vehículo cumple con la regla del párrafo (b) de esta sección. Por lo tanto, una tolerancia de 2DB de niveles de sonido sobre el límite especificada en dicho párrafo, es aceptable debido a las variaciones en la capacidad del metro.

(10) Si el abanico del radiador del motor del vehículo está equipado con un pedal o un mecanismo similar que automáticamente reduzca la velocidad del abanico o que desengrane completamente al abanico de su fuente de potencia, en respuesta a una reducción en la carga de enfriamiento del motor, el vehículo deberá estacionarse antes de la prueba con su motor en marcha a la velocidad alta mínima o a cualquier otra velocidad que el conductor escoja por el tiempo suficiente, pero no más de diez minutos para permitir que el abanico del motor del radiador se desengrane automáticamente.

(d) Vehículos manufacturados antes del 1ero. de octubre de 1974, y operados únicamente en el estado de Hawaii, no necesitan cumplir con esta sección, hasta el 1ero. de abril de 1976.*

[38 FR 30881, 8 de noviembre de 1973, según enmendado en 40 FR 32336, 1 de agosto de 1975; 41 FR 28268; 9 de julio de 1976]

*No aplicable a Puerto Rico

SUBPARTE H - EQUIPO DE EMERGENCIA

393.95 Equipo de Emergencia en todas las unidades de fuerza motriz

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

(a) Extintor (extinguidor) de incendio. (1) Excepto según provisto en el párrafo (a) (4) de esta sección, toda unidad de fuerza debe estar equipada con un extinguidor de incendio que esté adecuadamente cargado y localizado de manera que esté accesible para su uso. El extinguidor de incendio tiene que estar seguramente montado en el vehículo. El extinguidor de incendio tiene que estar diseñado, construido y mantenido para permitir una determinación visual de que está o no completamente cargado. El extinguidor de fuego debe tener un agente extinguidor que no necesite protección de congelación. No deberá usar líquidos vaporizantes que emitan vapores más tóxicos que aquellos producidos por las sustancias que tengan un grado de toxicidad de 5 a 6, según especificado en el "Underwriters Laboratories Classification of Comparatives Life Hazard of Gases and Vapors."/1

(2) (i) Antes del 1ero. de julio de 1971, una unidad de fuerza que sea usada para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con un extinguidor de incendio que según lo especificado por "Underwriters Laboratories"/2 tenga una capacidad de 4B:C o más. En y después del 1ero. de julio de 1971 una unidad de fuerza que sea usada, para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con un extinguidor de incendios, según especificado por "Underwriters Laboratories"/2 con una capacidad 10 B:C o más.

(ii) Antes del 1ero. de enero de 1973, una unidad de fuerza que no sea utilizada para transportar materiales peligrosos debe estar equipada con un extinguidor de incendio según lo especificado en "Underwriters Laboratories"/2 con capacidad de 4B:C o más. En y después del 1ero. de enero de 1973, una unidad de fuerza que no sea utilizada para transportar materiales peligrosos debe estar equipada tanto con-

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

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

/1 Copias de la clasificación pueden ser obtenidas por escrito a "Underwriters Laboratories Inc. 205 East Ohio Street, Chicago Ill 60611."

/2 Las clasificaciones de "Underwriters Laboratories" son dadas a extinguidores de fuego bajo las normas de "Underwriters Laboratories Inc. 205 East Ohio Street, Chicago Ill 60611". Los extinguidores deben cumplir con las normas en efecto.

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

(3) Para los propósitos de este inciso, una unidad de fuerza es utilizada para transportar materiales peligrosos sólo si a la unidad de fuerza o el vehículo de motor remolcado por la unidad de fuerza le es requerido que esté marcado o placado de acuerdo con el 49 CFR-177.823 de este título.

(4) Esta sección no es aplicable a la unidad conducida en una operación de carga y o remolque.

(b) [Reservado].

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

(d) (e) [Reservado]

(f) Artefactos de advertencias para vehículos detenidos. Excepto según lo provisto en el párrafo (g) de esta sección una de las siguientes combinaciones de artefactos de advertencia:

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

(i) Tres señales de emergencia encendidas por combustible líquido que satisfagan los requisitos del "SAE Standard J597, "Liquid Burning Emergency Flares", y tres fusibles y dos banderas rojas; o

(ii) Tres linternas eléctricas de emergencia que satisfagan los requisitos del "SAE Standard J 596", "Electric Emergency Lanterns" y dos banderas rojas; o

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

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

(v) Tres triángulos de emergencia reflectivos bidireccionales que cumplan con los requisitos de "FMVSS No. 125, 571.125" de este título.

(2) Vehículos equipados con mecanismos de advertencia en y después del 1ero. de enero de 1974. (i) Tres triángulos de emergencia reflectivos bidireccionales que cumplan con los requisitos del "FMVSS No. 125, 571.125" de este título.

(ii) Fusibles, señales encendidas por combustible líquido de emergencia y linterna roja eléctrica que cumplan con el párrafo (f) (i) de esta sección pueden ser usados para suplementar los triángulos reflectivos de emergencia, requeridos en el párrafo (f) (2) (i) de esta sección.

(g) Artefactos que produzcan flama prohibidos en algunos vehículos. Señales encendidas por combustible líquido, fusible, linternas de aceite, o cualquier otra señal que produzca flama, no deberá ser transportada en ningún vehículo de motor transportando explosivos Clase-A o Clase B; cualquier vehículo tanque usado para la transportación de líquido inflamable o gas comprimido inflamable, esté lleno o vacío; o cualquier vehículo de motor que utilice gas comprimido como combustible de motor.

(h) Requisitos de triángulos reflectivos de emergencia manufacturados antes del 1ero. de enero de 1974. (1) Todo reflector deberá hacer un triángulo equilátero con soportes no menor de 17" de largo y no menor de 2" de ancho. La parte delantera y trasera de la superficie expuesta de los soportes deberá estar cubierta con un material reflectivo rojo de no menor de 1/2" de ancho. La superficie reflectiva delantera y trasera deberá ser paralelas aproximadamente. Cuando esté en posición, uno de los puntos del triángulo deberá estar hacia arriba y el área dentro de los lados del triángulo deberá estar abierta.

(2) "Material Reflectivo". El material reflectivo cubriendo los soportes del triángulo equilátero deberá cumplir con uno de los siguientes:

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

(ii) Los requisitos de laminado rojo del "Federal Specification L-S-300" del 7 de septiembre de 1965, con excepción de que el poder lúminico agregado al ensamble de triángulo, en una dirección, no debe ser menor de ocho cuando es medida a un ángulo divergente de 0.2 grados y -4 en ángulo incidente y no menor de 80 por ciento del poder lúminico especificado para un (1) pie cuadrado de material en todos los otros ángulos señalados en la Tabla II, "Reflective Intensity Values" del L-S-300.

(3) Alineamiento de superficie reflectiva: Todo ángulo reflectivo deberá estar construido de manera que cuando el triángulo es colocado adecuadamente, la superficie reflectiva quede en un plano perpendicular al plano de la superficie de la vía de rodaje con una tolerancia permisible de 10 grados. Los triángulos reflectivos, los cuales son desarmables deberán tener provistos medios de retención de la superficie reflectiva dentro de la tolerancia requerida. Dichos medios de retención deberán ser capaces de ajustarse sin el uso de herramientas o equipo especial.

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

(5) Reflectores, incorporación de mecanismos de retención: Cada juego de triángulos reflectivos debe ser adecuadamente protegido por una caja, bastidor al otro contenedor adecuado especialmente diseñado y construido para que los reflectores puedan ser rápidamente extraídos para usarse.

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

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

(1) Requisitos de elementos reflectivos: Cada reflector debe ser compuesto de por lo menos dos elementos o superficies reflectivas en cada lado delantero y trasero. Los elementos reflectivos, delantero y trasero deben ser aproximadamente paralelos.

(2) Elementos reflectivos deben ser Clase A. Cada elemento reflectivo o superficie debe reunir los requisitos para reflectores rojos Clase A contenido en el SAE "Recommended Practice /1 "Reflex Reflectors". La potencia de fuerza luminica agregada de todos los elementos o superficie reflectivos en una dirección no deben ser menor de 12 cuando probado en una posición perpendicular con observación a un tercio de grado según especificado en la prueba fotométrica contenida en la anteriormente mencionada "Recommended Practice".

(3) Protección de superficies reflectivas. Si el reflector o los elementos reflectivos son de tal manera construidos o diseñados que la superficie reflectiva pueda afectarse

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

adversamente por polvo, hollín u otra materia extraña o por el contacto con otras partes del reflector o su contenedor, entonces dichas superficies reflectivas deben ser adecuadamente selladas dentro del cuerpo del reflector.

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

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

(6) Reflectores, incorporación de mecanismos de retención. Cada juego de reflectores y los elementos o superficie reflectivos incorporado en estos deberán ser protegidos adecuadamente por una caja, bastidor u otro contenedor adecuado, especialmente diseñado y construido de tal manera que el reflector pueda ser extraído rápidamente para usarse.

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

(j) Requisitos para las llamas de señales. Cada llama de señales debe ser adecuada, segura, capaz de iluminar cuando menos por 15 minutos y debe cumplir con las especificaciones del "Bureau of Explosives, Association of American Railroads, American Railroads Building 1920 L. Street N.W. Washington, D.C. 20036" fechada en febrero de 1969. Cada llama de señales deberá estar marcada para indicar que sí cumple con las especificaciones del "Bureau of Explosives".

(k) Requisitos para banderas rojas. Banderas rojas no deben ser menor de 12" pulgadas cuadradas, con soportes adecuados para mantener la bandera en una posición vertical.

(49 USC 304, 1655, 49 CFR 1-48 (b) y 301.60)
[33 FR 19735, 25 de diciembre de 1968, según enmendado por 35 FR 13019, 15 de agosto de 1970; 35 FR 14619, 18 de septiembre de 1970; 36 -FR 17176, 25 de agosto de 1972; 40 FR 10685, 7 de marzo de 1975; 41 FR 53031, 3 de diciembre de 1976; 47 FR 47837, 28 de octubre de 1982]

SUBPARTE I - PROTECCION CONTRA DESPLAZAMIENTO O

CAIDA DE LA CARGA

Fuente: 38 FR 23522, 31 de agosto de 1973, a menos que se indique lo contrario.

393.100 Reglas Generales para la Protección contra el Desplazamiento o Caída de la Carga

(a) Alcance y Aplicación de las Reglas de esta Sección. Esta sección es aplicable a camiones, camiones remolcadores, semi-remolcadores, remolcadores completos y remolcadores ajustables. Cada uno de estos vehículos de motor deberán, cuando estén transportando carga, estar equipados y cargados para prevenir el movimiento o la caída de la carga de la manera prescrita por las reglas del párrafo (b) de esta sección. En adición, todo vehículo de motor acarreado carga deberá cumplir con las reglas aplicables de las Secciones 393.102, 393.104, y 393.106.

(b) Componentes Básicos de Protección. Todo vehículo de motor acarreado carga deberá estar equipado con mecanismos que provean protección contra el movimiento o caída de la carga de acuerdo con los requisitos de los párrafos (b), (1), (2), (3) o (4) de esta Sección.

(1) Opción A. El vehículo deberá tener lados, barandas laterales o estacas, y compuerta, baranda o estaca en la parte trasera ("Rear Endgate"). Dichos artefactos deberán ser lo suficientemente fuertes y altos para asegurar que la carga no se moverá indebidamente o pueda caerse del vehículo. Los mismos no deberán tener aberturas que sean lo suficientemente grandes como para permitir que la carga entre en contacto y pueda pasar a través de ellos.

(2) Opción B. El vehículo deberá tener por lo menos un ensamblaje para sujetar la carga ("tiedown assembly"), según los requisitos de la sección 393.102 por cada 10 pies lineales de carga o fracción de ésta. (Sin embargo, un remolque ajustable o expandible transportando artículos de metal, bajo las reglas especiales en el párrafo (c) de esta sección, le es requerido que tenga solamente dos o más de dichos ensamblajes a cada lado final del remolque). En adición, el vehículo deberá tener ensamblajes adicionales que reúnan los requerimientos de la Sección 393.102, según sean necesarios para asegurar la carga a ser transportada, tanto por contacto directo entre la carga y el ensamblaje o, por la estiba que esté en contacto con la carga y que es asegurada por los ensamblajes ("tiedown") para sujetar./1

/1. Ensamblaje para sujetar en contacto con suficientes piezas (incluyendo las superiores) de la carga y seguramente sosteniendo cada pieza interior o inferior cumple con este requisito.

(3) Opción C. (Para Vehículos que Transporten Artículos de Metal Solamente). Un vehículo transportando carga, la cual consista de artículos de metal, deberá estar en conformidad, con las reglas en los párrafos (b), (1), (2) o (4) de esta sección o las reglas especiales para la transportación de artículos de metal dispuestas en el párrafo (c) de esta sección.

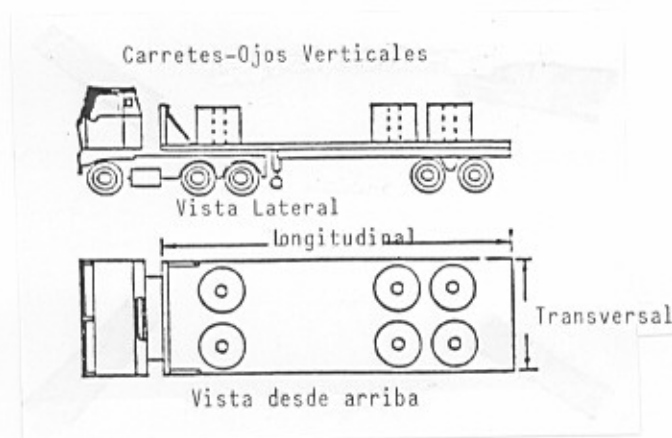
(4) Opción D. El vehículo deberá tener otros medios de protección contra el movimiento o caída de la carga que sean similares a, y tan efectivos como los especificados en el párrafo (b) (1), (2) o (3) de esta sección.

(c) Reglas Especiales para Artículos de Metal. (1) Alcance de las reglas de este párrafo. Las reglas en este párrafo aplican a vehículos de motor transportando artículos de metal, si dicho vehículo no está conforme a las reglas en el párrafo (b) (1), (2) o (4) de esta sección.

(2) Aplicación de otras secciones. Un vehículo de motor transportando propiedad que consista de artículos de metal deberá, independientemente de si la regla en este párrafo le aplica cumplir con las reglas 393.102 (relacionado a sistemas para asegurar), 393.104 (relacionado a carga asegurada o bloqueada), y 393.106 (relacionado a requisitos de estructuras de extremos delanteros).

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

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



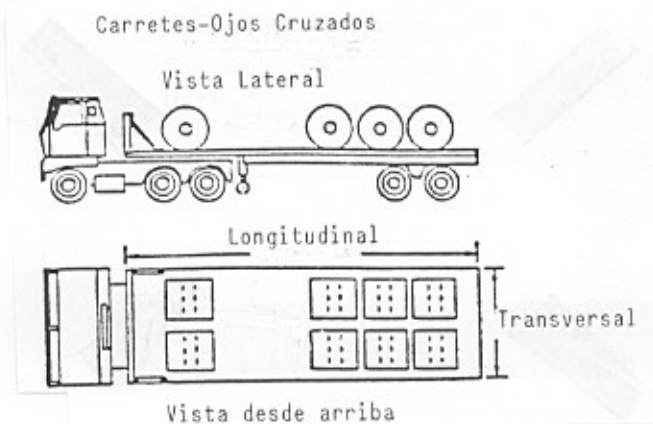
(a) Un ensamblaje para sujetar contra la parte delantera del carrete o fila de carretes restringiéndolos contra el movimiento hacia el frente;

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

(c) Un ensamblaje sobre el tope de cada carrete o fila transversal de carretes restringiéndolos contra movimiento vertical.

El mismo ensamblaje no deberá ser usado para cumplir con más de uno de los requerimientos del párrafo (c) (3) (i) (a), (b) o (c) de esta Sección.

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



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

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

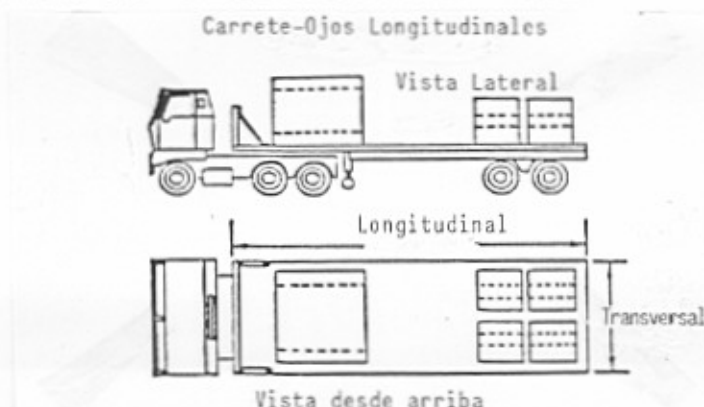
(c) Pedazos de Madera (Madero) que tenga una sección nominal cruzada de 4" x 4" o más, y un largo que sea por lo menos el 75% del ancho del carrete o fila de carretes, podrán ser firmemente colocados en contra de ambos laterales, delantero y trasero, restringiéndole el movimiento hacia adelante o hacia atrás.

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

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

(2) Un ensamblaje sencillo restringiendo contra el movimiento hacia adelante, puede ser usado para asegurar cualquier carrete, excepto el carrete final, el cual deberá ser restringido contra el movimiento hacia atrás.

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



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

- (1) Uno o más ensamblajes sobre el tope de cada carrete o fila transversal; o
- (2) Dos o más ensamblajes a través del ojo de cada carrete o fila longitudinal; o
- (3) Uno o más ensamblajes cruzando de un lado del vehículo a otro, a través del ojo de cada carrete o fila longitudinal de carretes en una fila transversal.

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

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

versal de carretes de tal manera que restrinja el movimiento hacia adelante y hacia atrás.

(iv) Pedazos de madera que sean usados para bloqueo deberán ser de madera sólida, libre de defectos que materialmente reduzcan su resistencia.

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

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

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

(i) Un artículo sencillo, un grupo de artículos o una combinación cargados de un lado al otro a través del ancho del vehículo, deben ser asegurados con por lo menos un ensamblaje con mecanismos para asegurar la carga sobre su parte de arriba o por lo menos cada ocho (8) pies de su largo y por lo menos dos ensamblajes asegurando cada artículo individual o combinación de artículos amarrados o de otra manera asegurados juntos y manejados como una unidad. Sin embargo, artículos que individualmente tengan un largo de ocho (8) pies o menos y los cuales son asegurados firmemente el uno contra el otro en la dirección delantera y trasera pueden ser asegurados por ángulos de metal asegurados por ensamblaje, o pueden ser asegurados por un pedazo de madera que tenga una sección nominal 4" x 4" o más, colocadas longitudinalmente sobre los artículos y asegurados mediante ensamblaje. Los ensamblajes no pueden ser asegurados más allá de los extremos de los artículos los cuales ellos aseguran.

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

(iii) Los remolques ajustables deben cumplir con los requisitos del párrafo (c) (4) (i) y (ii) de esta sección o tener

por lo menos dos ensamblajes asegurando la carga en el soporte del frente y por lo menos dos en la parte trasera.

(iv) Las reglas en este párrafo no aplican a cargas especiales consistentes de maquinaria o artículos estructuralmente fabricados, tales como vigas o armazones, los cuales son asegurados por métodos especiales. Sin embargo, esas cargas deben estar segura y adecuadamente sujetas al vehículo.

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

(e) Reglas especiales para contenedores en carga intermodal. Contenedores designados para la transportación de carga en contenedores, carga intermodal y con unos mecanismos de seguridad, deberán estar sujetos al armazón del vehículo de motor por mecanismos de seguridad que los prevengan de ser soltados accidentalmente. Los mecanismos de seguridad deberán restringir al contenedor de moverse más de media pulgada en cualquier dirección cuando el contenedor está sujeto a las siguientes aceleraciones relativas al vehículo:

Dirección de fuerza relativa al eje longitudinal del vehículo	Aceleración en G's
Hacia abajo.....	1.70
Hacia arriba.....	0.50
Lateral.....	0.30
Longitudinal.....	1.80

(f) Fecha de Efectividad. Esta sección es efectiva el 1ero. de octubre de 1973.

393.102 - Sistema de Protección

(a) Aplicación y alcance de las Reglas de esta Sección. Las reglas en esta sección aplican a los ensamblajes para asegurar la carga (incluyendo cadenas, cables y agarraderas de acero), otros mecanismos de seguridad y mecanismos de

sujeción y amarre usados conjuntamente con éstos, los cuales son usados para asegurar la carga del vehículo de motor en tránsito. Todos los mecanismos, los cuales son usados para asegurar la carga de un vehículo de motor en tránsito bajo las reglas de esta Subparte, deberán cumplir con los requisitos de esta sección.

(b) Mecanismos de sujetar la carga. Excepto por los mecanismos integrales de seguridad de los contenedores diseñados para la transportación en contenedores y carga intermodal, los cuales cumplen con las reglas en la Sección 393.100 (e), la fuerza estática agregada de rompimiento de los mecanismos usados para asegurar un artículo contra el movimiento en cualquier dirección, debe ser por lo menos una y media vez (1 1/2) el peso del artículo. Las cadenas usadas como componentes del ensamblaje deben cumplir con los requisitos de la edición de noviembre de 1975 del "National Association of Chain Manufacturer's Welded and Weldless Chain Specification",/1 aplicable a todo tipo de cadena. Los amarres de metal usados como componentes de mecanismos de ensamblaje deberán cumplir con los requisitos del "Federal Specification No. QQ-S-781 (1969)./2 Los amarres de metal que sean una pulgada o más de ancho deberán tener por lo menos dos pares de rizadores ("crimps") en cada sello y cuando extremo con extremo se juntan, deberán estar sellados con por lo menos dos sellos.

(c) Aseguradores de Carga y Herraje. La fuerza de los aseguradores de carga y herraje que no son parte de, o son usados conjuntamente con, un mecanismo de amarre, deberá ser igual a, o mayor que el mínimo de la fuerza especificada para ese mecanismo de amarre en el párrafo (b) de esta sección.

(d) Unión al Vehículo. El gancho, tornillo, soldadura u otro conector por el cual un mecanismo de amarre esté fijado al vehículo y el lugar de montura y medios de montar el conector, deberán ser por lo menos tan fuertes como el mecanismo de amarre cuando ese conector es cargado en cualquier dirección en la cual el mecanismo de amarre lo cargue.

(e) Montacarga u otro Sujetador. Los anclajes de un montacarga u otro mecanismo sujetador montados en un vehículo y usado conjuntamente con un mecanismo de amarre, deberán tener una resistencia de tensión combinada igual a, o mayor que, la fuerza del mecanismo de amarre.

/1 Copias de estas especificaciones pueden ser obtenidas por escrito a "National Association of Chain Manufactures, 500 North Michigan Avenue, Chicago, Illinois, 60611".

/2 Copias de estas especificaciones pueden ser obtenidas de "Superintendent of Documents, U.S. Government Printing Office, Washington D.C., 20402".

(f) Ajustabilidad. Un mecanismo de amarre y sus conectores asociados, y sus mecanismos de ajustes, deberán estar diseñados, construidos y mantenidos de tal manera que un conductor de un vehículo en tránsito pueda ajustarlo. Sin embargo, las reglas en este párrafo no aplican a sistemas de aseguramiento en que el mecanismo de amarre consista de correas de metal o un mecanismo de amarre el cual no es requerido por las reglas de esta sección.

(g) Fecha de Efectividad. Esta sección es efectiva el 1ero. de octubre de 1973.

(49 U.S.C. 304, 1655; 49 CFR 1.48(b) y 301.60)
[38 FR 23522, 31 de agosto de 1973, según enmendada en 47 FR 47837, 28 de octubre de 1982]

393.104 - Bloqueo y Abrazaderas.

(a) Protección contra Movimientos Longitudinales. Cuando un vehículo de motor transporta carga que no está firmemente sujeta contra la estructura del extremo delantero conforme a los requisitos de la Sec. 393.106, la carga debe estar asegurada de tal manera que, cuando el vehículo decelera a un promedio de veinte pies (20') por segundo, la carga permanecerá en el vehículo y no penetrará en el extremo delantero del mismo.

(b) Protección contra Movimiento Laterales. Cuando el vehículo transporte carga que puede moverse de lado a lado, la carga deberá estar seguramente bloqueada o sujeta contra los lados, o contra las barandas laterales o estacas del vehículo, o estar asegurada por mecanismos que cumplan con los requisitos del párrafo (b) (2), (b) (3), o (b) (4) de la Sección 393.100.

(c) Fecha de Efectividad. Esta Sección es efectiva al 1ero. de octubre de 1973.

[38 FR 23522, 31 de agosto de 1973, según enmendado en 38 FR 25183, 12 de septiembre de 1973]

393.106 - Estructura Delantera

(a) Regla General. (1) Excepto según provisto en el párrafo (g) de esta sección, todo vehículo de motor transportando carga deberá estar equipado con protección, cabecera o un mecanismo de seguridad que provea suficiente resistencia para prevenir el movimiento de la carga, su penetración o aplastamiento contra el compartimiento del conductor.

(2) En y después de los días efectivos especificados en el párrafo (h) de esta sección, todo vehículo de motor transportando carga deberá tener una estructura del extremo delantero que cumpla con las reglas de esta sección.

(b) Colocación. La estructura del extremo delantero debe estar colocada entre la carga y el conductor del vehículo.

(c) Altura y Anchura. La estructura del extremo delantero debe extenderse a una altura de cuatro pies (4') sobre el piso del vehículo o a una altura la cual bloquee el movimiento hacia adelante de cualquier artículo de la carga a ser transportada en el vehículo, la que sea menor. Dicha estructura deberá tener un ancho cuando menos igual al ancho del vehículo o que bloquee el movimiento hacia el frente de la carga transportada, la que sea más estrecha.

(d) Resistencia. La estructura del extremo delantero debe ser capaz de soportar la carga estática horizontal delantera especificados en cualquiera de los párrafos (d) (1) o (2) de esta sección.

(1) Para una estructura del extremo delantero menor de seis pies (6') de altura, una carga estática horizontal delantera igual a una mitad (1/2) del peso de la carga transportada en el vehículo, uniformemente distribuida sobre la porción delantera de la estructura delantera que esté dentro de cuatro pies (4') sobre el vehículo, o que esté en o por debajo de la altura sobre el piso del vehículo en el que se bloquea el movimiento hacia adelante de cualquier artículo de la carga del vehículo, lo que sea menor.

(2) Para una estructura del extremo delantero de seis pies (6') o más, una carga estática horizontal igual a cuatro décimos (0.4) del peso de la carga transportada en el vehículo, uniformemente distribuida sobre toda la estructura delantera.

(e) Resistencia a la penetración. La estructura del extremo delantero debe estar diseñada, construida y mantenida de tal manera que sea capaz de resistir penetración por cualquier artículo de la carga que haga contacto cuando el vehículo decelera a un promedio de veinte pies (20') por segundo. La estructura del extremo delantero no debe tener una abertura lo suficientemente grande para permitir que cualquier artículo de la carga pase a través de ésta.

(f) Mecanismos sustitutos. Los requisitos de esta sección pueden ser cumplidos mediante el uso de mecanismos que lleven a cabo las mismas funciones que la estructura del extremo delantero si los mismos son cuando menos tan fuerte como, y proveer protección contra el movimiento de la carga por lo menos igual a, la estructura del extremo delantero conforme a dicho requisitos.

(g) Exenciones. Los siguientes vehículos de motor están exentos de las reglas de esta sección:

(1) Un vehículo de motor diseñado y usado exclusivamente para transportar otros vehículos, si cada vehículo que

transporta está seguramente sujetado por mecanismos que cumplan con los requisitos de la sección 393.102.

(2) Un remolque ajustable o semi-remolque siendo remolcado por un camión remolcador que esté equipado con una estructura del extremo delantero que cumpla con las reglas de esta sección.

(3) Un remolque completo que sea remolcado por un vehículo que está equipado con una estructura del extremo delantero que cumpla con los requisitos de esta sección para una estructura delantera.

(4) Un remolque completo que sea remolcado por un vehículo cargado de tal manera que la carga en el vehículo remolcado cumpla con los requisitos de esta sección para una estructura del extremo delantero.

(5) Las reglas en los párrafos (d) y (e) de esta sección no aplican a vehículos de motor manufacturados antes del 1ero. de enero de 1974.

(h) Fechas de Efectividad. Vehículos de motor que transporten carga, los cuales no han sido exentos por el párrafo (g) de esta sección, deben cumplir con las reglas en esta sección como sigue:

Si el vehículo fue fabricado-	Deberà cumplir con reglas del inciso-	En o después de-
Antes del 1ero. de enero de 1974	(a), (b), y (f).....	1ero. de octubre de 1973 o el día que fue fabricado lo que sea posterior
Antes del 1ero. de enero de 1974	(c).....	1ero. de enero de 1975
En o después del 1ero. de enero de 1974	(a) hasta (f) inclusive	La fecha en que fue fabricado

Los párrafos (d) y (e) de esta Sección no aplican a vehículos de motor que fueron manufacturados antes del 1ero. de enero de 1974.

PARTE 394 - NOTIFICACION Y REPORTE DE ACCIDENTES

Sec.

- 394.1 Alcance de las reglas en esta parte.
- 394.3 Definición de "accidente reportable".
- 394.5 Definición de transportación de agricultura finca a mercado.
- 394.7 Notificación inmediata de accidentes fatales.
- 394.9 Reporte de accidentes.
- 394.11 Aviso de muerte después radicar el reporte.
- 394.15 Asistencia en investigaciones y estudios especiales.
- 394.20 Instrucciones para preparar reportes de accidentes.

Autoridad: Secs. 204, 220, "Interstate Commerce Act" (49 U.S.C. 304, 320); sec. 6, "Department of Transportation Act" (49 U.S.C. 1655) a menos de otra manera anotado.

Fuente: 37 FR 18080, 7 de septiembre de 1972, a menos de otra manera anotado.

394.1 Alcance de las reglas en esta parte.

(a) En general. Las reglas en esta parte establecen los deberes de los acarreadores para hacer reportes y mantener registros de accidentes los cuales ocurren durante sus operaciones.

(b) Aplicación. Excepto según provisto en el inciso(c) de esta sección, las reglas en esta parte aplican a todos los acarreadores.

(c) Exenciones. Las reglas en esta parte no aplican a:

(1) Acarreadores privados involucrados totalmente en transportación de agricultura finca a mercado según definido en la Sec. 394.5; o

(2) Acarreadores involucrados totalmente en la transportación de correo bajo contrato con el Servicio Postal de los Estados Unidos en vehiculos con un peso bruto de manufacturero de 10,000 libras o menos.

(d) Otros requerimientos de reportes. Reglas relacionadas relativas a la radicación de reportes de incidentes y accidentes por acarreadores transportando materiales peligrosos se establecen en la Parte 171 de este titulo.

[37 FR 26112, 8 de diciembre de 1972]

394.3 Definición de "accidente reportable".

(a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, el término "accidente reportable" significa un suceso en que esté involucrado un vehiculo de motor que participe en las

operaciones interestatales, extranjeras o intraestatales de un acarreador que está sujeto al Acta del Departamento de Transportación [y aquellas personas sujetas a la jurisdicción de la Comisión de Servicio Público] que resulte en:

- (1) La muerte de un ser humano; o
 - (2) Herida corporal a una persona la cual, como resultado, recibe tratamiento médico fuera de la escena del accidente; o
 - (3) Daño total a la propiedad de \$4,400 dólares o más basado en costos actuales o estimados confiables.
- (b) El término "accidente reportable" no incluye--
- (1) Un suceso en que esté involucrado solamente la carga y/o descarga de un vehículo; o
 - (2) Un suceso en que esté involucrado solamente el abordaje y el bajarse de un vehículo estacionario; o
 - (3) Un suceso en el curso de la transportación de agricultura de finca a mercado (según definido en la sec. 394.5) por el acarreador; o
 - (4) "Passenger car"*

[37 FR 18080, 7 de sept. de 1972, según enmendado en el 40 FR 10685, 7 de marzo de 1975]

394.5 Definición de "transportación de agricultura finca a mercado

El término "transportación de agricultura de finca a mercado" significa la operación de un vehículo de motor que es controlado y operado por un agricultor, el cual, como acarreador privado, está utilizando el vehículo para transportar productos agrícolas desde su finca o para transportar maquinaria y/o suministros agrícolas a su finca. Sin embargo, el término "transportación de agricultura de finca a mercado" no incluye la operación de un vehículo de motor transportando materiales peligrosos de un tipo o cantidad que requiera que el vehículo sea marcado o placado de acuerdo con la sec. 177.823 de este título.

394.7 Notificación inmediata de accidentes fatales.

(a) Cuando un accidente reportable conlleve la muerte de una persona, dentro de 24 horas de ocurrido el accidente, el acarreador deberá proveer la información especificada en el inciso (b) de esta sección por teléfono o en persona tan

pronto como sea posible después del accidente a [la Comisión de Servicio Público, División de Seguridad en el Transporte].

(b) La notificación requerida en el inciso (a) de esta sección deberá incluir la más confiable información disponible al acarreador de las siguientes materias:

- (1) Fecha y hora del accidente.
- (2) Lugar del accidente.
- (3) Nombre de cada acarreador involucrado.
- (4) Número de personas muertas.
- (5) Número de personas heridas.
- (6) Estimado de la propiedad total perdida.
- (7) Número y tipo de vehículos involucrados.
- (8) Una breve descripción del accidente.
- (9) Nombre de la persona reportando el accidente.
- (10) Número del teléfono en el cual la persona reportando el accidente puede ser localizada.

(c) En adición al cumplimiento de esta sección, el acarreador deberá hacer el reporte requerido en la sec. 394.9

394.9 Reporte de Accidentes.

(a) Dentro de 30 días después que un accidente reportable ocurre, el acarreador deberá radicar el original y dos copias de la Forma MCS 50-B (pasajeros) o la forma MCS 50-T (propiedad), completada según se especifica en el inciso (b) de esta sección, con el [Director, División de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público.]

(b) El acarreador llenará dicho informe, de acuerdo con las instrucciones de la sec. 394.20, completa y verazmente con la información más confiable a su disposición al momento en que el informe es completado.

(c) Copias de dicho formulario pueden ser adquiridas en [la Comisión de Servicio Público, División de Seguridad en el Transporte], al precio prevaeciente.

(d) Los reportes de accidentes según requeridos por el inciso (a) de esta sección deberán ser retenidos y archivados en el lugar principal de negocios del acarreador por lo menos 3 años después de la fecha del accidente. Sin embargo, mediante solicitud escrita a, y con la aprobación del [Director, División de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público], el acarreador puede mantener las copias en una Oficina Regional o Terminal.

[37 FR 22868) 26 de oct. de 1972, según enmendada en el 42 FR 61866, 7 de dic. de 1977; 47 FR 6654, 16 de febrero de 1982.]

(a) Los reportes de accidentes en la Forma MCS-50-T deberán ser preparados de acuerdo con las siguientes instrucciones:

En general: Cada renglón aplicable deberá ser llenado tan completa y verazmente según sea accesible la información al acarreador al momento de llenar el reporte. Los números en paréntesis debajo de cada renglón son utilizados para el procesamiento de datos y deben ser ignorados por el acarreador llenando el reporte. Circule o marque (X) en los encasillados adecuados.

394.20 Instrucciones para la preparación de reportes de accidentes.

(1) Responder a la investigación dentro de los 15 días de recibida, o dentro de aquel tiempo en que se especifique; y

(2) Proveer una contestación completa, verdadera y correcta a cualquier pregunta incluida en la investigación.

(b) Si la Comisión de Servicio Público, particularmente la División de Seguridad en el Transporte] lleva a cabo un estudio de accidentes a un acarreador, éste deberá:

(a) El acarreador deberá tener a la disposición de representantes autorizados [de la Comisión de Servicio Público, en especial al personal de la División de Seguridad en el Transporte] todos los registros y documentos relacionados con cualquier accidente. El acarreador deberá ofrecerle al representante autorizado o [Inspector de la Comisión] toda asistencia razonable en la investigación de cualquier accidente.

394.15 Asistencia en investigaciones y estudios especiales.

(1) Fecha y localización del accidente.

(2) Nombre del fallecido.

(3) Nombre y dirección del acarreador.

(c) La notificación de muerte requerida en el inciso (a) de esta sección deberá incluir la siguiente información:

(a) La notificación de muerte requerida en el inciso (a) de esta sección deberá ser enviada antes del cierre del primer día de negocios siguiente al día en el cual el acarreador conoce de la muerte.

(b) La notificación de muerte requerida en el inciso (a) de esta sección deberá ser enviada antes del cierre del primer día de negocios siguiente al día en el cual el acarreador conoce de la muerte.

(a) Si, dentro de 30 días después de ocurrido un accidente reportable, una persona muere como consecuencia de dicho accidente después que el acarreador ha enviado el informe requerido en la sec. 394.9, el acarreador deberá, tan pronto como sea posible y no más tarde que el tiempo especificado en el inciso (b) de esta sección, notificar dicha muerte a [la Comisión de Servicio Público, División de Seguridad en el Transporte].

394.11 Notificación de muerte posterior al reporte.

Renglón 1: Anote el nombre completo corporativo, nombre de sociedad o el nombre del propietario único del negocio.

Renglón 2: Anote la dirección de su lugar principal de negocios.

Renglón 3: Los acarreadores autorizados comunes y por contrato, entren el número de Minuta MC de la Comisión Interestatal de Comercio. Acarreadores privados u otros, entren el número de Identificación de Patrono del Servicio de Rentas Internas.

Renglón 4: Marque el encasillado A si la operación es interciudad. Marque el encasillado B si el accidente ocurre en un servicio local de entrega o recogido.

Renglón 5: Anote ciudad o pueblo en o cerca de donde ocurrió el accidente y el Estado.

Renglón 5A: Marque un encasillado para indicar el tipo de distrito.

Renglon 6 Bajo el renglón adecuado fije el lugar del accidente tan exactamente como sea posible, y 6A: Esto es especialmente importante cuando el diseño o condición de la carretera, o cualquier otra característica local estuvo envuelta en cualquier forma.

Renglón 7: Marque el encasillado adecuado para identificar el día de la semana en la cual el accidente ocurrió.

Renglón 8: Indique numéricamente la fecha del accidente-día/ mes/ año.

Renglón 9: Anote la hora cuando el accidente ocurrió utilizando el tiempo militar a la hora más cercana. Los tiempos comparativos están listados abajo.

<u>Tiempo Ordinario</u>	<u>Tiempo Militar</u>
1 a.m.-----	0100
2 a.m.-----	0200
3 a.m.-----	0300
4 a.m.-----	0400
5 a.m.-----	0500
6 a.m.-----	0600
7 a.m.-----	0700
8 a.m.-----	0800
9 a.m.-----	0900
10 a.m.-----	1000
11 a.m.-----	1100
mediodía-----	1200
1 p.m.-----	1300
2 p.m.-----	1400
3 p.m.-----	1500
4 p.m.-----	1600
5 p.m.-----	1700
6 p.m.-----	1800
7 p.m.-----	1900
8 p.m.-----	2000
9 p.m.-----	2100
10 p.m.-----	2200
11 p.m.-----	2300
medianoche-----	2400

Renglón 10A: Si fue un accidente de no colisión marque el encasillado A. Si el accidente envolvió una colisión marque el encasillado adecuado, B o C. Marque un encasillado solamente.

Renglón 10B: Si no hubo colisión marque el encasillado A. Si ocurrió una colisión marque el encasillado adecuado para identificar el objeto primero o primario envuelto. Marque un encasillado solamente.

Renglón 10C: Si no hubo colisión, marque encasillado ZZZ. De otra forma marque los encasillados adecuados para identificar la clasificación primaria del accidente para cada vehículo. Su vehículo siempre será identificado como vehículo No. 1. Otros vehículos identificados como 2 o 3. Si más vehículos envueltos declare el número total en el renglón 27.

Renglón 10D: Si el accidente envolvió una colisión, marque el encasillado A. Si no hubo colisión, marque el encasillado adecuado para indicar la ocurrencia de un accidente mayor. Marque el encasillado solamente.

Renglón 10E: Marque el encasillado adecuado para indicar ocurrencia secundaria. Marque un encasillado solamente.

Renglones 11A a 11H: Todos los renglones deben ser llenados por el conductor de cualquier vehículo bajo su control directo, independientemente de que sea propio o alquilado. Entre el nombre y dirección de la persona que guiaba cuando el accidente ocurrió, o el último que condujo el vehículo si estaba detenido o estacionado sin el conductor al momento del accidente.

Renglón 11D: Si es un conductor empleado menos de 1 año, entre la figura 1. Si el conductor trabaja en una base ocasional, casual o por viaje anote la figura 0. Para la definición de empleado véase la Parte 391.

Renglón 11E: Anote la hora más cercana del total de horas conduciendo desde las últimas 8 horas consecutivas fuera de servicio hasta la hora del accidente, excluyendo tiempo en servicio no conduciendo. Marque el encasillado "no aplicable" cuando el periodo de 8 horas de descanso fue acumulado en dos periodos de descanso en el coche cama.

Renglón 11F: Anote la hora más cercana del tiempo estimado conduciendo desde el último periodo de 8 horas consecutivas fuera de servicio para completar el viaje, o una porción de éste, si el accidente no hubiera ocurrido, excluyendo el tiempo en servicio no conduciendo. Marque el encasillado "no aplicable" cuando el periodo de 8 horas de descanso fue acumulado en dos periodos de descanso en un coche cama.

Renglón 11G: Marque el encasillado(s) apropiado para indicar la condición del conductor al momento del accidente.

Renglón 11H: Indique el mes / día / año del último certificado médico del "DOT" expedido al conductor. Si el conductor no ha sido físicamente examinado dentro de los últimos 2 años, anote todo con ceros.

Renglón 12: Identifique su vehículo(s) envuelto mencionando cada vehículo en combinación. No haga entradas para otros vehículos envueltos en el accidente.

Renglón 13: Anote el largo total de su vehículo o combinación, incluyendo la carga.

Renglón 13A: Anote el ancho total de su vehículo, en su punto más ancho. Excluya espejos.

Renglón 13B: Anote el peso de la carga al momento del accidente. Si el vehículo estaba vacío, anote 0.

Renglón 13C: Anote el peso total de su vehículo y carga. Si el vehículo estaba vacío entre el peso del vehículo vacío.

Renglón 14: Marque el encasillado adecuado para el tipo de combustible. Si el vehículo era impulsado por gas licuado natural, electricidad, etc. marque el encasillado D y anote el tipo de combustible.

Renglón 15: Marque sólo un encasillado. Si su carga incluye materiales peligrosos, especifique la clasificación según descrita en la Sec. 172.5 de la Reglamentación de Materiales Peligrosos, i.e., "F L. - Flammable Liquids; Expl. A - Class A Explosives".

Renglón 16: Indique el tipo principal de carga en su vehículo al momento del accidente. Si el vehículo o cualquier unidad de una combinación de vehículos, era en sí misma la carga a ser transportada, marque "F". Si su bien no está listado, marque "otro" y especifique, i.e., productos de petróleo; textiles; papel y productos de papel; cuero y productos de goma; madera y productos de madera; comida y bebidas; ganado; cristal y productos de cerámica; materiales de construcción.

Renglón 17: Marque el encasillado adecuado.

Renglón 17A: Marque el encasillado adecuado si el conductor falleció. (Herida corporal significa recibir tratamiento médico fuera de la escena del accidente).

Renglón 17B: Marque el encasillado adecuado. Si no hay conductor de relevo, marque encasillado E.

Renglón 17C: Marque el encasillado adecuado. Si su conductor de relevo falleció o no había conductor de relevo, marque el encasillado C.

Renglón 18 y 18A: Indique el número de otras personas en su vehículo muertas o heridas. Si no había otras personas además del conductor en el vehículo entre la figura "0". Para una definición de personas autorizadas, véase la Parte 392.

Renglón 19: Indique el número total de todas las otras personas muertas o heridas en el accidente. No incluye aquellas personas anotadas en renglones previos.

Renglón 19A: Anote el mejor estimado disponible de la cantidad total del daño (en dólares) a todos los vehículos y propiedad envueltas en el accidente. Si no hubo daño a la propiedad, escriba "0".

Renglón 20: Marque cualquiera de los encasillados A o B.

Renglón 21: Si defectos o fallas mecánicas eran aparentes en su vehículo al momento del accidente, marque los encasillados adecuados. Marque cada defecto conocido con anterioridad al accidente, traído a la luz por el accidente mismo, o descubierto por la investigación siguiente al accidente. No enseñe ruptura de partes sólidas ("sound") las cuales así resultaron del accidente. Incluya defectos, los cuales causaron que el vehículo fuera detenido, si el accidente ocurrió mientras estaba detenido.

Renglón 22: Marque cualquiera de los encasillados A o B.

Renglón 23: Marque cualquiera de los encasillados A o B.

Renglones 24A, 24B, 24D y 24E: Si otro vehículo involucrado en el accidente era operado por un acarreador, independientemente de su pertenencia, el nombre y dirección de dicho acarreador debe ser dado. Si no era un acarreador, escriba el nombre y dirección de la persona operando el vehículo al momento del accidente.

Renglones 24C y 24F: Para el tipo de vehículo anote términos generales tales como automóvil, ómnibus, camión o camión remolque.

Renglones 25 y 25A: Marque los encasillados adecuados para indicar la condiciones generales atmosféricas y de iluminación prevalecientes.

Renglones 26 a 26B: Marque los encasillados adecuados para indicar la condición de la superficie de rodaje, número de carriles y si la carretera estaba dividida por un mediano o encintado.

Renglón 26C: Marque el encasillado adecuado.

Renglón 27: Un recuento del accidente conteniendo la más confiable información a la cual el acarreador tenía acceso al momento de reportar, suficientemente detallado y completo para lograr un entendimiento de su versión del accidente deberá ser entrado bajo este renglón. Este recuento deberá ser continuado en una hoja extra de papel si mayor espacio es necesitado.

Renglón 28: Escriba en letra de imprenta o a maquinilla el nombre y título de la persona firmando el reporte.

Renglones 29,30 y 31: Complete las entradas adecuadas. En el renglón 30 incluya el código de área.

(b) Reportes de accidentes en la Forma MCS50-B deberá ser preparada de acuerdo con las siguientes instrucciones:

En general: Cada renglón aplicable deberá ser llenado tan completa y verazmente según la información le sea accesible al acarreador al momento de llenar el reporte. Los números en paréntesis bajo cada renglón son usados en el procesamiento de data y deben ser ignorados por el acarreador llenando el reporte. Circule o marque X en los encasillados adecuados.

Renglón 1: Anote el nombre completo corporativo, nombre de sociedad o el nombre del propietario único del negocio.

Renglón 2: Anote la dirección de su lugar principal de negocios.

Renglón 3: Los acarreadores autorizados, comunes y por contrato, indicarán el número de Minuta MC de la Comisión Interestatal de Comercio. Otros acarreadores especifiquen el tipo de operación.

Renglón 4: Marque el encasillado A si el viaje era operación interciudad. Marque el encasillado B si el viaje era una operación de ciudad.

Renglón 4A: Marque el encasillado adecuado.

Renglón 5: Anote la ciudad o pueblo en o cerca donde el accidente ocurrió y el estado.

Renglón 5A: Marque un encasillado para indicar el tipo de distrito.

Renglones 6 y 6A: Bajo el renglón adecuado dé información indique lugar del accidente tan exactamente como sea posible. Esto es especialmente importante cuando el diseño o condición de la carretera, o cualquier otra característica local estuvo envuelta de cualquier manera.

Renglón 7: Marque el encasillado adecuado para identificar el día de la semana en el cual el accidente ocurrió.

Renglón 8: Indique numéricamente la fecha del accidente día / mes / año.

Renglón 9: Anote la hora cuando el accidente ocurrió en el lugar del accidente utilizando la hora militar a la hora más cercana. Los tiempos comparativos están anotados abajo.

Tiempo Ordinario

Tiempo Militar

1 a.m.	-----0100
2 a.m.	-----0200
3 a.m.	-----0300
4 a.m.	-----0400
5 a.m.	-----0500
6 a.m.	-----0600
7 a.m.	-----0700
8 a.m.	-----0800
9 a.m.	-----0900
10 a.m.	-----1000
11 a.m.	-----1100
mediodía	-----1200
1 p.m.	-----1300
2 p.m.	-----1400
3 p.m.	-----1500
4 p.m.	-----1600
5 p.m.	-----1700
6 p.m.	-----1800
7 p.m.	-----1900
8 p.m.	-----2000
9 p.m.	-----2100
10 p.m.	-----2200
11 p.m.	-----2300
medianoche	-----2400

Renglón 10A: Si es un accidente de no-colisión, marque el encasillado A. Si el accidente envolvió una colisión marque el encasillado adecuado A o B. Marque un encasillado solamente.

Renglón 10B: Si es un accidente de no-colisión, marque el encasillado A. Si una colisión ocurrió, marque el encasillado adecuado para identificar el objeto primero o primario envuelto. Marque un encasillado solamente.

Renglón 10C: Si es un accidente de no-colisión, marque el encasillado ZZZ. De otra manera marque los encasillados adecuados para identificar la clasificación primaria del accidente para cada vehículo. Su vehículo es siempre identificado como vehículo No. 1. Otros vehículos identificados como vehículos 2 o 3. Si más vehículos estaban envueltos declare el número total en el renglón 28.

Renglón 10D: Si el accidente envolvió una colisión, marque el encasillado A. Si no hubo colisión marque el encasillado adecuado para indicar la ocurrencia de un accidente mayor. Marque un encasillado solamente.

Renglón 10E: Marque el encasillado adecuado para indicar una ocurrencia secundaria. Marque un encasillado solamente.

Renglones 11A a 11H: Todos los renglones deberán ser llenados por el conductor de cualquier vehículo bajo su control directo independientemente sea propio o alquilado. Anote el nombre y dirección de la persona que guiaba cuando el accidente ocurrió, o el último que condujo el vehículo si estaba detenido o estacionado sin un conductor al momento del accidente.

Renglón 11D: Si el conductor estaba empleado menos de un año, anote la figura 1. Si el conductor trabajaba en una base casual, ocasional o por viaje anote la figura 0. Para la definición de empleado, véase la Parte 391.

Renglón 11E: Anote la hora más cercana del total de horas conduciendo desde el último periodo de 8 horas consecutivas fuera de servicio hasta el momento del accidente, excluyendo el tiempo en servicio no conduciendo.

Renglón 11F: Anote la hora más cercana del tiempo estimado de conducción desde el último periodo de 8 horas consecutivas fuera de servicio para completar el viaje o porción del viaje si el accidente no hubiera ocurrido, excluyendo el tiempo en servicio no conduciendo.

Renglón 11G: Marque el encasillado o encasillados adecuados para indicar la condición del conductor al momento del accidente.

Renglón 11H: Indique el día, mes y año del último certificado médico del DOT expedido al conductor. Si el conductor no ha sido físicamente examinado dentro de los últimos dos años, anote todo en cero.

Renglón 12: Identifique su vehículo envuelto. No haga entradas para otros vehículos envueltos en el accidente.

Renglón 13: Indique el largo total de su vehículo.

Renglón 13A: Indique el ancho total de su vehículo.

Renglón 13B: Indique el peso de su vehículo.

Renglón 14: Marque el encasillado adecuado para el tipo de combustible. Si el vehículo era impulsado por combustible que no sea el listado, marque el encasillado D y anote el tipo de combustible.

Renglón 15: Marque el encasillado A si solo había pasajeros y equipaje en el vehículo. Marque el encasillado B si había otra carga incluida y especifique, i.e., correo, parte de correos, llevado por expreso, etc. Si materiales peligrosos, especifique la clasificación según descrita en la sec. 172.5 de la Reglamentación Federal de Materiales Peligrosos i.e., "Flammable Liquids; Expl. A- Class A Explosives, etc."

Renglón 16: Indique el número de personas en el vehículo, incluyendo el conductor.

Renglón 17: Anote la capacidad de pasajeros del vehículo, incluyendo el asiento del conductor.

Renglón 18: Marque el encasillado adecuado.

Renglón 18A: Marque el encasillado adecuado si el conductor no falleció. (Herida corporal significa recibir tratamiento médico fuera de la escena del accidente).

Renglón 19: Entre el número de personas autorizadas viajando bajo directrices de la compañía.

Renglón 19A: Indique el número de pasajeros muertos o heridos en su vehículo.

Renglón 20: Indique el número total de todas las demás personas muertas o heridas en el accidente. No incluya aquellas personas listadas en los renglones previos.

Renglón 21: Indique el mejor estimado disponible de la cantidad total de daño (en dólares) a todos los vehículos y propiedad envueltos en el accidente. Si no hubo daño a la propiedad, escriba "0".

Renglón 22: Marque cualquiera de los encasillados A o B.

Renglón 22A: Si los defectos o fallas mecánicas eran aparentes en su vehículo al momento del accidente, marque los encasillados adecuados. Marque cada defecto conocido antes del accidente,

traído a la luz por el accidente mismo, o descubierto por la investigación siguiente al accidente. Incluya defectos los cuales causaron que el vehículo fuera detenido, si el accidente ocurrió mientras estaba detenido.

Renglón 23: Marque los encasillados adecuados.

Renglón 24: Marque cualquiera de los encasillados A o B.

Rengiones 25A, 25B, 25D, y 25E: Si otro vehículo envuelto en el accidente era operado por un acarreador, independientemente de su pertenencia, el nombre y dirección de la persona que estaba operando el vehículo al momento del accidente.

Rengiones 25C y 25F: Para el tipo de vehículo anote términos generales tales como, automóvil, ómnibus, camión, o camión remolque.

Rengiones 26 y 26A: Marque los encasillados adecuados para indicar las condiciones generales, atmosféricas y de iluminación, prevalecientes.

Rengiones 27A y 27B: Marque los encasillados adecuados para indicar la condición de la superficie de carretera, número de carriles, y si la carretera estaba dividida por una mediana o encintado.

Renglón 27C: Marque el encasillado adecuado.

Renglón 28: Un recuento del accidente conteniendo la más confiable información a la cual el acarreador tuvo acceso al momento de reportar, suficientemente detallada y completa para llegar a un entendimiento de su versión del accidente deberá ser entrado bajo este renglón. Este recuento deberá ser continuado en una hoja extra de papel si mayor espacio es necesitado.

Renglón 29: Escriba en letra de molde o maquinilla el nombre y título de la persona firmando el reporte.

Rengiones 30,31 y 32: Complete las entradas adecuadas. En el renglón 31, entre el código de área.

[37 FR 22868, 26 de octubre de 1972].

PARTE 395 - HORAS DE SERVICIO DE LOS CONDUCTORES

Sec.

- 395.1 Cumplimiento con y conocimiento de las reglas en esta parte.
- 395.2 Definiciones.
- 395.3 Tiempo máximo conduciendo y en servicio.
- 395.7 Tiempo viajando.
- 395.8 Registro del conductor de "status" de servicio.
- 395.10 Condiciones adversas de conducción.
- 395.11 Condiciones de emergencia.
- 395.12 Relevos de las regulaciones.
- 395.13 Conductores declarados fuera de servicio.

Autoridad: Sec. 204, Stat. 546, según enmendada; 49 U.S.C. 304, a menos de otra forma anotado.

Fuente: 33 FR 19758, Dic. 25, 1968, a menos de otra forma anotado.

395.1 Cumplimiento con y conocimiento de las reglas en esta parte.

(a) En general. Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, todo acarreador y sus oficiales, conductores, agentes, empleados y representantes deberán cumplir con las reglas en esta parte y todo acarreador deberá requerir que sus oficiales, conductores, agentes, empleados y representantes estén familiarizados con las reglas de esta parte.

(b) Camiones livianos de correo. Las reglas en esta parte no le aplican a un conductor que sólo conduce un vehículo de motor que:

(1) Es utilizado exclusivamente para transportar correo bajo contrato con el Servicio Postal de Estados Unidos; y

(2) Tiene un peso bruto de manufacturero de 10,000 libras o menos.

[37 FR 26113, 8 de diciembre de 1972]

395.2 Definiciones

Según usado en esta parte las siguientes palabras y términos tendrán el significado que a continuación se indica:

(a) En servicio: Todo el tiempo desde el momento en que un conductor comienza a trabajar o es requerido que esté listo para trabajar hasta el momento que es relevado de toda responsabilidad y trabajo. El término "en servicio" incluye:

(1) Todo el tiempo en la planta, terminal, facilidad y/o cualquier otra propiedad del acarreador o en cualquier lugar público, esperando por ser despachado, a menos que el conductor haya sido relevado de deberes por el acarreador.

(2) Todo el tiempo inspeccionando el equipo según requerido en las secciones 392.7 y 392.8, inspeccionando, acondicionando o dándole servicio a cualquier vehículo de motor en cualquier momento.

(3) Todo el tiempo conduciendo según definido en el inciso (b) de esta sección.

(4) Todo el tiempo, que no sea conduciendo, en o con cualquier vehículo de motor, excepto el tiempo descansando en un "sleeper berth" según definido en el inciso (g) de esta sección;

(5) Todo el tiempo cargando o descargando un vehículo, supervisando, o asistiendo en la carga o descarga, atendiendo el vehículo mientras es cargado o descargado, en alerta para operar el vehículo, o recibiendo u otorgado recibos por carga cargada o descargada.

(6) Todo el tiempo llevando a cabo los requisitos del conductor relativos a accidentes de las secciones 392.40 y 392.41;

(7) Todo el tiempo reparando o recibiendo asistencia para un vehículo dañado o inhabilitado;

(8) Todo el tiempo llevando a cabo cualquier otro trabajo en la capacidad de, o en el empleo o servicio de un acarreador común, privado o por contrato.

(b) Tiempo conduciendo. Los términos "conducir" y "tiempo conduciendo" incluye todo el tiempo en los controles de manejo de un vehículo en operación.

(c) Siete días consecutivos. El término "7 días consecutivos" significa el periodo de 7 días consecutivos comenzando en cualquier día al momento designado por el acarreador para un periodo de 24 horas.

(d) Ocho días consecutivos. El término "8 días consecutivos" significa el periodo de 8 días consecutivos comenzando en cualquier día al momento designado por el acarreador por un periodo de 24 horas.

(e) Periodo de 24 horas. El término "perido de 24 horas" significa cualquier periodo de 24 horas consecutivas comenzando al momento designado por el acarreador al terminal, desde el cual el conductor es normalmente despachado.

(f) Conductor regularmente empleado. El término "conductor regularmente empleado" significa un conductor que en un período de 7 días consecutivos es empleado o utilizado como conductor exclusivamente por un sólo acarreador.

(g) Coche-cama ("Sleeper Berth")*. El término coche-cama se refiere a una litera en el vehículo de acuerdo a los requisitos de la sección 393.76 de este sub-capítulo.

(h) Conductor vendedor. El término "conductor vendedor" significa cualquier persona que esté empleada como tal por un acarreador privado de propiedad que se dedica a vender bienes y servicios y hace entrega por vehículo de motor los bienes vendidos o provistos o los servicios llevados a cabo; que dedica no más de la mitad de sus horas en servicio a conducir, y lo hace enteramente dentro de un radio de 100 millas. El término "vender bienes y servicios" para propósitos de esta subsección incluye todo caso de solicitud u obtención de nuevas órdenes o cuentas y puede incluir otras actividades de venta y/o mercadeo diseñadas para retener al cliente o para aumentar la venta de bienes y servicios en adición a la solicitud u obtención de nuevas órdenes o cuentas.

(i) Paradas múltiples. Todas las paradas hechas en un pueblo o ciudad pueden ser computadas como una sola parada.

(j) Lugar principal de negocios. El lugar principal de negocios o la oficina principal es aquella localización geográfica designada por el acarreador donde los registros requeridos para ser mantenidos por este reglamento deberán estar disponibles para inspección.

(49 U.S.C. 304, 1653; 49 CFR 1.46 y 301.60) [33 FR 19758, 25 de dic. de 1968, según enmendada en 45 FR 46424, 10 de julio de 1980; 47 FR 53389, 26 de nov. de 1982]

395.3 Máximo de tiempo conduciendo y en servicio.

(a) Excepto según provisto en los incisos (c) y (e) de esta sección y en la sec. 395.10, ningún acarreador permitirá o requerirá a conductor alguno utilizado por él a conducir y tampoco ningún conductor podrá conducir:

(1) Más de 10 horas, siguientes a 8 horas consecutivas de estar fuera de servicio; o

(2) Por cualquier período después de haber estado en servicio 15 horas siguientes a 8 horas consecutivas de estar fuera de servicio.

*No aplicable en P.R

(3) Exención.* (Coche-cama; pozo de petróleo)

(b) Excepto según provisto en el inciso (e) de esta sección, ningún acarreador permitirá o requerirá a cualquier conductor, utilizado por él, a estar en servicio, más de 60 horas en cualquier periodo de 7 días consecutivos según definido en la sec. 395.2 (c) independientemente del número de acarreadores utilizando los servicios del conductor. Disponiéndose, sin embargo, que aquellos acarreadores que operen vehículos todos los días de la semana pueden permitir que los conductores permanezcan en servicio por un total de no más de 70 horas en cualquier periodo de 8 días consecutivos. Disponiéndose además, sin embargo, que las limitaciones de este inciso no aplican a cualquier conductor-venedor cuyo total de tiempo de conducción no exceda 40 horas en cualquier periodo de 7 días consecutivos.

(c) Las disposiciones del inciso (a) de esta sección no aplican a conductores utilizados totalmente en la conducción de vehículos de motor que tengan no más de dos ejes y cuyo peso bruto, según definido en la sec. 390.10, no excede 10,000 libras, a menos que dicho vehículo sea utilizado para transportar pasajeros o explosivos u otros artículos peligrosos de tal tipo y en tal cantidad que requiera que el vehículo sea específicamente marcado o placado bajo el Reglamento de Materiales Peligrosos, sec. 177.823 de este título, o cuando sea operado sin carga bajo condiciones las cuales requieran que el vehículo sea así marcado o placado bajo el citado reglamento: Disponiéndose además, sin embargo, que esta sección no aplica a conductores de vehículos de motor envueltos solamente en hacer entregas para tiendas al detal durante el periodo desde el 10 al 25 de diciembre, ambos inclusive de cada año.

(d), (e) y (f)*

[36 FR 20369, 21 de oct. de 1971, según enmendado en el 45 FR 46424 y 46425 del 10 de julio de 1980]

395.7 Tiempo viajando.

Cuando un conductor se dirige hacia la dirección del acarreador, pero no está conduciendo ni asumiendo responsabilidad alguna para con el acarreador, dicho tiempo será computado como en servicio a menos que al conductor se le conceda, por lo menos, 8 horas consecutivas fuera de servicio al arribar a su destino, y en tal caso el conductor puede ser considerado fuera de servicio por el periodo completo.

395.8 Registro de "status" de servicio del conductor.

(a) Todo acarreador deberá requerir a todo conductor utili-

*No aplicable en P.R.

zado por él a que registre su "status" de servicio, en duplicado, por cada periodo de 24 horas. Todo conductor que opere un vehículo de motor deberá registrar su "status" de servicio, en duplicado, por cada periodo de 24 horas. El tiempo en el "status" de servicio deberá ser registrado en una gráfica, según se demuestra en el inciso (g) de esta sección. La gráfica y los requisitos del inciso (d) de esta sección pueden ser combinados en cualquier formulario de la compañía. El formato previamente aprobado de la Bitácora Diaria, Forma MCS-59 o la Bitácora Multi-día, MCS 139 y MCS-139A, la cual cumple con los requisitos de este inciso, puede continuarse usando.

(b) El "status" de servicio deberá ser registrado como sigue:

- (1) "Fuera de servicio " o "FS" ("off duty or "OFF")
- (2) Cama-coche o "cc" (sólo si es usado) ("Sleeper berth")*
- (3) "Conduciendo" o "C" ("driving or "D")
- (4) "En servicio no conduciendo" o "SNC" ("On duty not driving or "ON")

(c) Por cada cambio de "status" de servicio (i.e. el lugar a reportarse a trabajar, en servicio no conduciendo, y donde es relevado de servicio), el nombre del pueblo o ciudad deberá ser registrado. Deberá ser incluida la dirección completa.

Nota: Si un cambio en el "status" de servicio ocurre en un lugar que no sea una ciudad o pueblo demuestre uno de los siguientes: (1) El número de la carretera y más cercano poste miliar y/o mojón seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano. (2) El número de la carretera y el nombre de la plaza de servicio seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano, o (3) Los números de carretera de la intersección de dos carreteras más cercanas seguida por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano.

(d) La siguiente información deberá ser incluida en el formulario en adición a la gráfica:

- (1) Fecha;
- (2) Total de millas conducidas;
- (3) Número del camión o camión de arrastre;
- (4) Nombre del acarreador;
- (5) Firma/certificación del conductor;
- (6) Tiempo en que empieza el periodo de 24 horas;
- (7) Dirección de la oficina principal; y
- (8) Cualquier comentario pertinente.

(e) La omisión en completar el registro de las actividades en servicio, la omisión en preservar un registro de dichas actividades o el hacer reportes falsos en conexión con dichas

No aplicable en P.R.

actividades pueden llevar al conductor o al acarreador a enfrentar responsabilidad legal.

(f) Las actividades del conductor deberán ser registradas de acuerdo con las siguientes disposiciones:

(1) Entradas al día. Los conductores deberán mantener su registro de "status" de servicio al corriente con el tiempo establecido para el último cambio en el "status" de servicio.

(2) Entradas, sólo por el conductor. Todas las entradas en relación al "status" de servicio del conductor deberán ser legibles y escritas a mano por el propio conductor.

(3) Fecha- El mes, día y año al principio de cada periodo de 24 horas deberán estar en el formulario conteniendo el "status" de servicio del conductor.

(4) Total de millas conducidas. El millaje total conducido durante el periodo de 24 horas deberá ser registrado en el formulario conteniendo el "status" de servicio del conductor.

(5) Identificación del vehículo. El número que el acarreador le haya dado al vehículo y número de la licencia de cada camión o camión de arrastre operado durante el periodo de 24 horas deberá estar en el formulario conteniendo el "status" de servicio del conductor.

(6) Nombre del acarreador. El nombre del acarreador o acarreadores para el cual el trabajo es llevado a cabo deberá estar en el formulario conteniendo el "status" de servicio del conductor. Cuando el trabajo sea llevado a cabo para más de un acarreador durante el mismo periodo de 24 horas, el tiempo de comenzar y terminar (A.M. o P. M.) trabajado para cada acarreador deberá estar después del nombre de cada acarreador. Los conductores de vehículos alquilados o arrendados deberán poner el nombre del acarreador que lleva a cabo la transportación.

(7) Firma/certificación. El conductor deberá certificar la corrección de todas las entradas firmando el formulario conteniendo el "status" de servicio del conductor con su nombre legal. La firma del conductor certifica que todas las entradas requeridas por esta sección hechas por el conductor son ciertas y correctas.

(8) Tiempo base a ser utilizado. (i)...*

(ii) El término "7 u 8 días consecutivos" significa los 7 u 8 periodos consecutivos de 24 horas según designados por el acarreador para el terminal base del acarreador.

*No aplicable en P.R.

(iii) El tiempo de comienzo del periodo de 24 horas deberá estar identificado en el registro del "status" de servicio del conductor. Incrementos de una (1) hora deberán aparecer en la gráfica y ser identificados y preimpresos las palabras "medianoche" y "mediodía" deberán aparecer sobre o al lado del incremento apropiado de una hora.

(9) Dirección de la oficina principal. La dirección de la oficina principal del acarreador deberá estar en la forma conteniendo el "status" de servicio del conductor.

(10) Registro de días fuera de servicio. Dos o más periodos consecutivos de 24 horas de fuera de servicio pueden ser registrados como una.

(g) Gráfica. La gráfica 395.8 (9) (g) deberá ser incorporada en el sistema de mantenimiento de registros del acarreador, el cual deberá también contener la información requerida en el inciso (d) de esta sección.

(h) Preparación de la gráfica. La gráfica puede ser usada horizontal o verticalmente y deberá ser completada como sigue:

(1) Fuera de servicio. Excepto por el tiempo descansando en una cama-coche; una línea continua debe ser hecha entre los marcadores de tiempo apropiados para registrar los periodos de tiempo cuando el conductor no está en servicio, no es requerido que esté listo para trabajar o no está bajo responsabilidad alguna para llevar a cabo trabajo.

(2) Cama-coche*.

(3) Conduciendo. Una línea continua deberá ser hecha entre los marcadores de tiempo en servicio conduciendo un vehículo de motor, según definido en la sec. 395.2(b).

(4) En servicio no conduciendo. Una línea continua deberá ser hecha entre los marcadores de tiempo apropiados para registrar los periodos de tiempo en servicio no conduciendo, según especificado en la sec. 395.2 (a).

(5) Localización-comentarios. El nombre de la ciudad o pueblo en donde cada cambio de "status" de servicio ocurre deberá ser registrado.

Nota: Si un cambio en el "status" de servicio ocurre en un lugar que no sea una ciudad o pueblo demuestre uno de los siguientes: (1) El número de la carretera y más cercano poste miliar y/o mojón seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano, (2) El número de la carretera y el nombre de la plaza de servicio seguido por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano, o (3) Los números de carreteras de la intersección de dos carreteras más cercanas seguidas por el nombre de la ciudad o pueblo más cercano.

*No aplicable en P.R.

(i) Radicación del registro de "status" de servicio del conductor. El conductor deberá entregar o hacer llegar por correo el original del registro del "status" de servicio al acarreador que regularmente lo emplea, dentro de 13 días siguientes al cumplimiento del formulario.

(j) Conductores utilizados por más de un acarreador. (1) Cuando los servicios de un conductor son usados por más de un acarreador durante cualquier periodo de 24 horas, efectivo en el terminal principal del conductor el conductor, deberá entregar una copia de su registro de "status" de servicio a cada acarreador. El registro deberá incluir:

(i) Todo el tiempo en servicio en el periodo completo de 24 horas:

(ii) El nombre de cada acarreador servido por él durante dicho periodo; y

(iii) El tiempo de comienzo y terminación, incluyendo A. M. o P. M., trabajado para cada acarreador.

(2) Los acarreadores, cuando usen un conductor por primera vez o intermitentemente, deberán obtener del conductor una declaración escrita ofreciendo el tiempo total en servicio durante los siete días precedentes y el tiempo o momento en el cual el conductor fue relevado por última vez con anterioridad a comenzar a trabajar para los acarreadores.

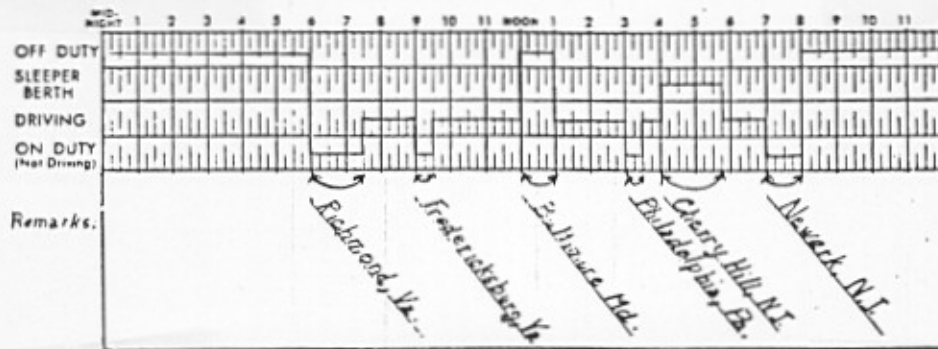
(k) Retención del registro de "status" de servicio del conductor. (1) Los registros del "status" de servicio de los conductores para cada mes calendario pueden ser retenidos en el terminal principal del conductor hasta el día 20 del siguiente mes calendario. Dichos registros, para entonces, deberán hacerse llegar al lugar principal de negocios del acarreador donde deberán ser retenidos con todos los documentos suplementarios por un periodo de 6 meses desde la fecha de recibo.

(2) Excepción. Mediante requerimiento escrito a, y aprobación de, [el Director de la División de Seguridad en el Transporte], un acarreador debe mantener dichos registros en una oficina o terminal regional.

(3) El conductor deberá retener una copia de cada registro de "status" de servicio por los 7 días consecutivos previos, los cuales deberán estar en su posesión y disponible para inspección mientras se encuentre en servicio.

Nota: Registro de "status" de servicio del conductor.

La gráfica, cuando sea incorporada como parte de cualquier formulario utilizado por un acarreador, deberá ser de suficiente tamaño para que sea legible. El siguiente espécimen ejecutado de gráfica ilustra como un "status" de servicio de conductor debe ser registrado para un viaje desde Richmond, Virginia a Newark, New Jersey. La gráfica refleja el periodo de 24 horas de medianoche a medianoche.



GRAFICA

El conductor en este caso se reportó en servicio en el terminal del acarreador. El conductor se reportó a trabajar a las 6:00 A.M.; ayudó a cargar, cotejó con el despachador, realizó una inspección pre-viaje, llevó a cabo otros deberes hasta las 7:30 A.M., cuando el conductor empezó a conducir. A las 9:00 A.M. el conductor tuvo un accidente menor en Fredericksburg, Virginia, y pasó media hora manejando los detalles con la policía local. El conductor arribó al terminal de la compañía en Baltimore, Maryland al mediodía y fue a almorzar mientras reparaciones menores fueron hechas al arrastre. A la 1:00 P.M. el conductor resumió el viaje e hizo una entrega en Filadelfia, Pennsylvania entre las 3:00 y 3:30 P.M. y en dicho momento el conductor volvió a conducir. Al llegar a Chery Hill, New Jersey, a las 4:00 P.M., el conductor entró al "sleeper berth" para un descanso hasta las 5:45 P.M. hora en la cual el conductor volvió a conducir. A las 7:00 P.M. el conductor llegó a la terminal de la compañía en Newark, New Jersey. Entre las 7:00 P.M. y las 8:00 P.M. el conductor preparó el papeleo requerido, incluyendo el llenado del registro de "status" de servicio del conductor, el reporte de condición del vehículo, el reporte del seguro para el accidente de Fredericksburg, Virginia, cotejó el despacho del siguiente día, etc. a las 8:00 P.M. el conductor quedó fuera de servicio.

(1) Exenciones:

(1) Conductor de un radio de 100 millas aéreas. Un conductor está exento de los requisitos de esta sección si:

(i) El conductor opera dentro de un radio de 100 millas aéreas del lugar de trabajo que normalmente se reporta;*

(ii) El conductor, con la excepción de un conductor vendedor, se reporta a la localización de trabajo donde debe reportarse y es relevado de trabajo dentro de 15 horas consecutivos;

(iii) El conductor estuvo 8 horas consecutivas fuera de servicio con anterioridad a reportarse;

(iv) El conductor no excede 10 horas máximo de tiempo conduciendo, siguiente a 8 horas consecutivas fuera de servicio;

(v) El acarreador que lo emplea mantiene y retiene, por un periodo de 6 meses, un registro de tiempo exacto y verdadero estableciendo;

(a) La hora que el conductor se reporta a trabajar cada día;

(b) El número total de horas que el conductor está en servicio cada día;

(c) La hora en que el conductor es relevado de servicio cada día; y

(d) El tiempo total de los 7 días precedentes de acuerdo con el inciso (i) de esta sección para conductores utilizados por primera vez o intermitentemente.

(2) Conductores de vehículos livianos. Las reglas en esta sección no aplican a un conductor de un vehículo liviano según definido en la sección 390.17.

(3) Conductores operando en Hawaii.*

(Aprobado por la Oficina de Presupuesto y Gerencia bajo OMB número Control 2125-0016)

(49 U.S.C. 304, 1653, 49 CFR 1.46 y 301.60)
[47 FR 53389, 26 de nov.de 1982]

395.10 Condiciones adversas de conducción.

(a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección, un conductor que se encuentre con condiciones adversas de conducción (como las definidas en el inciso (c) de esta sección) y no puede, por razón de dichas condiciones, seguramente completar el recorrido dentro de las 10 horas

*No aplicable en P.R.

máximas permitidas por la sec. 395.3 (a) puede conducir un vehículo de motor por no más de 2 horas adicionales para que de tal forma pueda completar dicho recorrido o para llegar a un lugar que ofrezca seguridad para los ocupantes del vehículo y seguridad para el vehículo y su carga. Sin embargo, dicho conductor no debe conducir o ser requerido o permitido a conducir:

(1) Por más de 12 horas en las siguientes 8 horas consecutivas fuera de servicio; o

(2) Después de haber estado en servicio 15 horas siguientes a 8 horas consecutivas fuera de servicio.

(b) Conductores en Alaska*

(c) "Condiciones adversas de conducción" significa lluvia, neblina o cualquier otra condición atmosférica, o condiciones de carretera o tráfico inusitadas, ninguna de las cuales era aparente basado en información conocida a la persona despachando el recorrido al momento de empezar.

[38 FR 1590, 16 de enero de 1973]

395.11 Condiciones de emergencia

En caso de cualquier emergencia, un conductor puede completar su recorrido sin violar las disposiciones de este reglamento, si dicho recorrido pudo, razonablemente, haberse completado sin dicha violación.

395.12 Relevos de las regulaciones

Este reglamento no le es aplicable a cualquier acarreador, cuando esté transportando pasajeros o propiedad desde o hacia cualquier sector del país con el objeto de proveer ayuda en caso de inundaciones, fuego, terremoto, epidemia o cualquier otra calamidad o desastre.

395.13 Conductores declarados fuera de servicio

(a) Autoridad para declarar conductores fuera de servicio. [La Comisión de Servicio Público, por sus miembros, agentes, inspectores o empleados] puede declarar a un conductor fuera de servicio, y notificar al acarreador de dicha declaración, de encontrarse en el momento y lugar de inspección que el conductor ha violado el criterio de fuera de servicio, según establecido en el inciso (b) de esta sección.

(b) Criterios de fuera de servicio

(1) Ningún conductor deberá conducir después de estar en servicio en exceso de los periodos máximos permitidos por este reglamento.

*No aplicable en P.R.

(2) Ningún conductor al que se le requiere mantener un registro de "status" de servicio bajo la sec. 395.8 deberá fallar en tener dichos registros al día de inspección y por los anteriores 7 días consecutivos.

(3) Excepción. Un conductor que falle sólo en tener posesión de un registro de "status" de servicio el día de inspección y el día anterior, pero ha completado el registro hasta dicho momento, (6 días se le dará previos la oportunidad para poner al día su registro de "status" de servicio.

(c) Responsabilidades del acarreador. (1) Ningún acarreador deberá:

(i) Requerir o permitir a un conductor que haya sido declarado fuera de servicio operar un vehículo de motor hasta que dicho conductor pueda así hacerlo bajo las reglas de esta parte.

(ii) Requerir a un conductor que haya sido declarado fuera de servicio por fallar en preparar un registro "status" de servicio a operar un vehículo hasta que dicho conductor haya estado fuera de servicio por 8 horas consecutivas, y esté en cumplimiento con esta sección.

(2) El acarreador deberá completar la "Certificación de Acción Tomada por el Acarreador", parte del formulario (Informe de Inspección Conductor-Vehículo) y hacer llegar la copia del formulario personalmente o por correo al [Director, División de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público] en la dirección especificada en la forma dentro de los 15 días siguientes de la inspección. Si el acarreador la envía por correo se entenderá entregada por la fecha de matasellos.

(d) Responsabilidades del conductor. (1) Ningún conductor que haya sido declarado fuera de servicio operará un vehículo de motor hasta que pueda así hacerlo bajo las reglas de esta parte.

(2) Ningún conductor que haya sido declarado fuera de servicio, por fallar en preparar un registro de "status" de servicio, operará un vehículo de motor hasta que dicho conductor haya estado fuera de servicio por 8 horas consecutivas y esté en cumplimiento con esta sección.

(3) Un conductor al cual se le haya extendido una nota de fuera de servicio deberá, dentro de las 24 horas siguientes, entregar personalmente o por correo, la copia a la persona o lugar designado por el acarreador para recibirlo.

(4) La sección 395.13 no altera los requisitos prescritos para materiales peligrosos en la sec. 397.5 relativo a la atención y vigilancia del vehículo de motor.

(49 U.S.C. 304, 165 (e); 49 CFR 1.48 y 301.60)
[44 FR 34963, 18 de junio, 1979, según enmendado en 47 FR
53392, 26 de nov. 1982]

PARTE 396 - INSPECCION, REPARACION Y MANTENIMIENTO

Sec.

- 396.1 Alcance
- 396.3 Inspección, reparación y mantenimiento
- 396.5 Lubricación
- 396.7 Operaciones inseguras prohibidas
- 396.9 Inspección de vehículos de motor en operación
- 396.11 Reporte del conductor de la inspección del vehículo
- 396.13 Inspección del conductor
- 396.15 Operaciones de carga y/o remolque, inspecciones.

Autoridad: Sec. 204, 49 Stat. 546, según enmendado, (49 U.S.C. 304), Sec. 6 Ley Pública 89-670, 80 Stat. 937 (49 U.S.C. 1655); 49 CFR 1.48 301.60)

Fuente: 44 FR 38526, 2 de julio de 1979, a menos de otra manera anotado.

396.1 Alcance

(a) En general. Todo acarreador, sus oficiales, conductores, agentes, representantes y empleados directamente concernidos con la inspección o mantenimiento de los vehículos de motor deberán cumplir y estar familiarizados con las reglas de esta parte.

(b) Exención. (1) Operaciones de intraciudad.* Las reglas en esta parte no aplican a un conductor o vehículo enteramente dedicado en operaciones exentas de ciudad según definido en la sec. 390.16 de este subcapítulo.

(2) Camiones livianos de correo. Las reglas en esta parte no aplican a un acarreador o conductor involucrado en la transportación de correo bajo contrato con el servicio postal de E. U. en vehículos de motor que tenga un peso bruto de manufacturero de 4,535 kg (10,000 libras) o menos.

396.3 Inspección, Reparación y mantenimiento.

(a) En general. Todo acarreador deberá sistemáticamente inspeccionar, reparar y mantener, o hacer que sean sistemáticamente inspeccionados, reparados y mantenidos, todos los vehículos de motor bajo su control.

(1) Las partes y accesorios deberán estar en condiciones operacionales seguras y adecuadas en todo momento. Dichas partes y accesorios incluyen las especificadas en la parte 393 de este subcapítulo y cualquier parte y accesorio adicional el cual pueda afectar la seguridad en la operación,

*No aplicable en P.R.

incluyendo, pero no limitado a, llantas y aros, sistema de dirección y diferencial.

(2) Ventanas de empujar hacia afuera, puertas de emergencia, y las luces de marcado para la puerta de emergencia en omnibuses deberán ser inspeccionadas por lo menos cada 90 días.

(b) Registros requeridos. Para los vehículos controlados por 30 días consecutivos o más, el acarreador deberá mantener, o hacer que se mantengan, los siguientes registros para cada vehículo:

(1) Una identificación del vehículo incluyendo su número de serie, año y tamaño de las llantas. En adición, si el vehículo de motor no pertenece al acarreador, el registro deberá identificar el nombre de la persona que provee dicho vehículo;

(2) Un medio para indicar la naturaleza y fecha de vencimiento de las diferentes inspecciones y operaciones de mantenimiento a ser llevadas a cabo;

(3) Un registro de inspecciones, reparaciones y mantenimiento indicando su fecha y naturaleza;

(4) Un registro de lubricación; y

(5) Un registro de pruebas realizadas en las ventanas de empujar hacia afuera, puertas de emergencia y las luces de marcado de la puerta de emergencia en los omnibuses.

(c) Registros para vehículos rentado menos de 30 días. Para vehículos controlados por un acarreador por menos de 30 días, el acarreador deberá, antes de entrar en posesión del vehículo, inspeccionar el vehículo de manera que se asegure, que el vehículo cumple con la Parte 393 y que todas las partes y accesorios necesarios para una operación segura están en buena condición operacional. La persona que haga la inspección deberá certificar los resultados de la inspección.

(d) Retención de registro. Los registros requeridos por esta sección deberán ser retenidos donde el vehículo es guardado o mantenido por un periodo de un año y por 6 meses desde que el vehículo abandona el control del acarreador.

396.5 Lubricación.

Todo acarreador deberá asegurarse que cada vehículo de motor sujeto a su control está:

(a) Debidamente lubricado; y

(b) Libre de filtraciones de grasa y aceite.

396.7 Operaciones inseguras prohibidas.

(a) En general- Ningún vehículo de motor será operado en tal condición que pudiera causar un accidente o la rotura o falla mecánica del vehículo.

(b) Exención- Cualquier vehículo de motor que se le descubra una condición insegura mientras es operado en la carretera puede continuar en operación sólo hasta el sitio más cercano posible en que pueda repararse. Dicha operación será llevada a cabo si es menos peligrosa para el público que permitir que el vehículo se mantenga en la carretera.

396.9 Inspección de vehículos de motor en operación

(a) Personal autorizada para llevar a cabo inspecciones. [La Comisión de Servicio Público, por sus miembros, agentes, inspectores o empleados] está autorizada para entrar en y llevar a cabo inspecciones de vehículos en operación de acarreadores.

(b) Reporte de inspección prescrito. El informe de Inspección de Conductor- Vehículo* será utilizado para registrar los resultados de las inspecciones de vehículos de motor conducidas por el personal autorizado de la [División de Seguridad en Transporte de la Comisión de Servicio Público.]

(c) Vehículos de motor declarados "fuera de servicio". (1) Personal autorizado declarará y marcará "fuera de servicio" a todo vehículo de motor el cual por razón de su condición mecánica o de carga pudiera causar un accidente o avería. Una etiqueta de "vehículo fuera de servicio" será utilizada para marcar los vehículos "fuera de servicio".

(2) Ningún acarreador requerirá o permitirá a cualquier persona, ni persona alguna deberá operar un vehículo de motor que haya sido declarado y marcado fuera de servicio hasta que todas las reparaciones requeridas por el "Aviso de Fuera de Servicio" sean satisfactoriamente completadas. El término "operar" según usado en esta sección incluye el remolque del vehículo, excepto aquellos vehículos marcados "fuera de servicio" que pueden ser remolcados por medio de un vehículo que utilice una grúa o montacarga. Una combinación vehicular consistente de una grúa y un vehículo "fuera de servicio" no será operada a menos que dicha combinación cumpla con los requisitos de este subcapítulo, excepto por aquellas condiciones anotadas en el Informe de Inspección del conductor/vehículo.

(3) Ninguna persona deberá remover la etiqueta de "Vehículo Fuera de Servicio" de cualquier vehículo de motor antes de

*Forma J.70-09-120-120B-septiembre B6 I6PR

completar todas las reparaciones requeridas por el "Aviso de Fuera de Servicio".

(4) La persona que lleve a cabo las reparaciones requeridas por el "Aviso de Fuera de Servicio" deberá firmar la "Certificación de Reparación" de acuerdo con los términos prescritos, con el nombre del taller o garaje y la fecha y hora en que las reparaciones fueron hechas. Si el conductor hace las reparaciones, el conductor deberá firmar y completar la "Certificación de Reparación".

(d) Disposición del Acarreador. (1) El conductor de cualquier vehículo de motor que reciba un reporte de inspección deberá entregarlo al acarreador operando el vehículo a su llegada al próximo terminal o facilidad. Si el conductor no está programado para arribar a un terminalo facilidad del acarreador operando el vehículo dentro de 24 horas, el conductor deberá, inmediatamente, enviar por correo el reporte al acarreador.

(2) Los acarreadores examinarán el reporte. Las violaciones o defectos anotados en éste deberán ser corregidos.

(3) Dentro de 15 días siguientes a la fecha de la inspección, el acarreador deberá:

(i) Certificar que todas las violaciones anotadas fueron corregidas, cumplimentado las áreas designadas para incluir la "Firma del Oficial Titulo y la fecha de la firma".

(ii) Devolver la forma debidamente cumplimentada a la [Comisión de Servicio Público, División de Seguridad en el Transporte"]

(49 U.S.C. 3102; 49 CFR 1.48(b)
[44 FR 38526, 2 de julio 1979, según enmendado en 49 FR 38290, 28 de septiembre de 1984]

396.11 Reporte(s) de inspección del vehículo por el conductor

(a) Reporte requerido. Todo acarreador deberá requerir a sus conductores que reporten, y todo conductor deberá preparar un reporte por escrito al final de cada día de trabajo de cada vehículo operado, y el reporte deberá cubrir, por lo menos, las siguientes partes y accesorios:

-Frenos de servicio, incluyendo las conexiones del freno de arrastre.

-Freno de mano o emergencia

-Mecanismo de dirección

-Luces y reflectores

- Llantas, claxòn
- Parabrisas y limpiaparabrisas
- Espejos retrovisores
- Mecanismo de acoplamiento
- Ruedas y Aros
- Equipo de emergencia

(b) Contenido del reporte. El reporte deberá identificar el vehículo de motor y señalar cualquier defecto o deficiencia descubierta por o reportada al conductor, la cual pudiera afectar la seguridad en la operación del vehículo de motor o resultar en avería mecánica. Si ningún defecto o deficiencia es descubierto por, o reportado al conductor, el reporte deberá así indicarlo. El conductor siempre deberá firmar el reporte. En operaciones de dos conductores, un solo conductor puede firmar el reporte, siempre y cuando ambos estén de acuerdo en cuanto a defectos o deficiencias. Si un conductor opera más de un vehículo durante el día, un reporte deberá ser preparado por cada vehículo operado.

(c) Acción Correctiva. Anterior a la operación del vehículo de motor, los acarreadores o sus agentes deberán llevar a cabo reparaciones en los defectos o deficiencias señalados en el reporte de inspección del vehículo que pudieren afectar la seguridad de la operación del vehículo.

(1) Los acarreadores o sus agentes deberán certificar, en el reporte que señale algún defecto o deficiencia, que dicho defecto o deficiencia ha sido corregido o que la corrección es innecesaria antes que el vehículo sea nuevamente despachado.

(2) Los acarreadores deberán retener el original de cada reporte de inspección del vehículo y la certificación de reparaciones por lo menos 3 meses desde la fecha en que el reporte fue preparado.

(3) Una copia legible del último reporte de inspección del vehículo, certificada de ser requerido, deberá mantenerse en el vehículo.

(d) Exención. Las reglas en esta sección no aplican a vehículos de motor liviano, a operaciones de carga y/o remolque según especificado en la sec. 396.15, o a cualquier acarreador operando (1) un vehículo de motor solamente.

(44 FR 38526, 2 de julio 1979; 45 FR 46425, 10 de julio 1980)

396.13 Inspección por el conductor

Antes de conducir un vehículo de motor, el conductor deberá:

- (a) Estar satisfecho de que el vehículo de motor, está en una condición operacional segura;
- (b) Revisar el último reporte de inspección del vehículo que es requerido mantener en el vehículo de motor; y
- (c) Firmar el reporte para dar fe de que el conductor lo ha revisado y que contiene una certificación de que las reparaciones requeridas han sido llevadas a cabo. Esta firma no aplica a defectos señalados en una unidad remolcada, la cual ya no forma parte de la combinación vehicular.

[44 FR 76526, 27 de dic., 1979 según enmendada en el 48 FR 55868, 16 de diciembre de 1983].

396.15 Inspección en operaciones de carga y/o remolque

(a) En general. Todo acarreador, en relación a vehículos de motor involucrados en operaciones de carga y/o remolque, deberán cumplir con los requisitos de esta parte. Excepción: los registros de mantenimiento requeridos por la sec. 396.3 y el reporte de inspección del vehículo requerido por la sec. 396.11 de esta parte no serán requeridos para cualquier vehículo el cual es parte del cargamento a ser entregado.

(b) Inspección pre-viaje. Antes del inicio de cualquier operación de carga y/o remolque de vehículo de motor en combinación, el acarreador deberá llevar a cabo una inspección y prueba cuidadosa para asegurarse que:

(1) Las conexiones de la barra de remolque o silla de montar están adecuadamente aseguradas al vehículo remolcado y remolcador;

(2) Dichos mecanismos funcionan adecuadamente sin que doblen o rompan cualquiera de sus accesorios; y

(3) El vehículo de motor remolcado sigue sustancialmente la dirección del vehículo remolcador sin que vapulee o se desvie.

(c) Inspección post-viaje. Los acarreadores deberán mantener prácticas para asegurarse que una vez completada una operación de carga y/o remolque de vehículos de motor en combinación, y antes de que sean usados nuevamente, las barras de remolque y sillas de montar sean desmontadas y se inspeccionen para detectar torceduras, rajaduras o partes

extraviadas. Antes de su uso se deberá reparar o reponer aquellas partes que hayan sido encontradas defectosas, y los mecanismos deberán ser adecuadamente re-ensamblados.

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

Sec.

- 397.1 Aplicación de las reglas de esta parte.
- 397.2 Cumplimiento con la reglamentación federal de seguridad en el transporte.
- 397.3 Leyes, ordenanzas y reglamentaciones locales.
- 397.5 Vigilancia y atendido de los vehiculos de motor.
- 397.7 Estacionamiento
- 397.9 Rutas
- 397.11 Fuegos
- 397.13 Fumar
- 397.15 Abastecimiento de combustible
- 397.17 Llantas
- 397.19 Instrucciones y documentos
- 397.21 Marcado de los vehiculos operados por acarreadores privados.

Autoridad: 18 U.S.C. 834, Sec. 204 del Acta de Comercio Interestatal, según enmendada (49 U.S.C. 304), Sec. 6 del Departamento de Transportación) (49 U.S.C. 1655), y la delegación de autoridad por el Secretario de Transportación en 49 CFR 1.4 (c), a menos de otra forma anotado.

Fuente: 36 FR 4876, 13 de marzo de 1971, a menos de otra forma anotado.

Nota Editorial: Para cambios de nomenclatura véase 39 FR 32561, 9 de septiembre de 1974.

397.1 Aplicación de las reglas de esta parte.

(a) Excepto según provisto en el inciso (c) de esta sección, las reglas en esta parte aplican a cada acarreador involu- crado en la transportación de materiales peligrosos mediante vehiculo de motor, el cual deberá estar marcado o placado de acuerdo con la Sec. 177.823 de este titulo y a:

(1) Cada oficial o empleado del acarreador el cual lleva a cabo funciones de supervisión relacionadas con la transpor- tación de materiales peligrosos; y

(2) Toda persona que opera o que está a cargo de un vehiculo de motor que contenga materiales peligrosos.

(b) Toda persona mencionada en el inciso (a) de esta sección deberá conocer y obedecer las reglas en esta parte.

*No aplicable en P.R.

(2) El depositario legal de los explosivos está consciente de la naturaleza de los explosivos que el vehículo contiene y ha sido instruido en los procedimientos que debe seguir en caso de emergencia; y

(1) El vehículo está localizado en la propiedad del acarreador, en la propiedad del embarcador o consignatario de los explosivos, en lugar seguro, o, en el caso de un vehículo que contenga 50 libras o menos de explosivos Clase A o B, en el sitio de construcción o uso; y

(b) Las reglas en el inciso (a) de esta sección no le es aplicable a un vehículo de motor que contenga explosivos Clase A o B si las siguientes condiciones existen:

(a) Excepto según provisto en el inciso (b) de esta sección un vehículo de motor que contenga explosivos Clase A o B deberá estar atendido en todo momento por su conductor o un representante cualificado del acarreador que lo opera.

397.5 Vigilancia y atendido de los vehículos de motor.

Todo vehículo de motor que contenga materiales peligrosos deberá ser conducido y estacionado en cumplimiento con las leyes, ordenanzas y regulaciones de la jurisdicción en la cual está siendo operado, a menos que varien con la reglamentación específica [de la Comisión de Servicio Público] las cuales son aplicables a la operación de dicho vehículo y las cuales imponen una más estricta obligación o restricción.

397.3 Leyes, ordenanzas y reglamentos locales.

[37 FR 18080, 7 de septiembre de 1972]

Un acarreador u otra persona a la cual esta parte le es aplicable deberá cumplir con las reglas en las Partes 390 a 397 inclusive, de este subcapítulo cuando este transportando materiales peligrosos mediante vehículo de motor el cual debe estar marcado o placado de acuerdo con la Sec. 177.823 de este título.

397.2 Cumplimiento con la Reglamentación Federal de Seguridad en el transporte.

[36 FR 4876, 13 de marzo de 1971, según enmendado en 36 FR 16067, 19 de agosto de 1971]

La Sec. 390.16, de este capítulo.

(c) Operaciones intracidad.* Las reglas en esta parte no le aplican a un conductor o a un vehículo enteramente involucrado en operaciones exentas intracidad según definida en la Sec. 390.16, de este capítulo.

(3) El vehículo se encuentra en el campo de visión del depositario o está localizado en lugar seguro.

(c) Un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos, que no sean explosivos Clase A o B, y el cual está localizado en una carretera o calle pública o en la cercanía de una carretera o calle pública deberá estar atendido por su conductor. Sin embargo, el vehículo no necesita estar atendido mientras el conductor está llevando a cabo sus deberes, los cuales son incidentales y necesarios en la operación del vehículo.

(d) Para los propósitos de esta sección:

(1) Un vehículo de motor está atendido cuando la persona a cargo del vehículo está en el vehículo, despierto, o está dentro de 100 pies del vehículo y lo tiene, sin obstrucción, dentro de su campo de visión.

(2) Un representante cualificado de un acarreador es una persona que:

(i) Ha sido designado por el acarreador para atender el vehículo.

(ii) Está consciente de la naturaleza los materiales peligrosos contenidos en el vehículo que atiende;

(iii) Ha sido instruido en los procedimientos que debe seguir en caso de emergencia; y

(iv) Está autorizado para mover el vehículo y tiene los medios y la habilidad para así hacerlo.

(3) Un "lugar seguro" es un área específicamente aprobada por escrito por autoridades gubernamentales, locales, estatales o federales para el estacionamiento de vehículos sin atender que contenga explosivos Clase A o B.

(e) Las reglas en esta sección no relevan al conductor de obligación alguna impuesta por ley en relación a la colocación de artefactos de seguridad y/o advertencia cuando el vehículo está estacionado en la carretera o calle pública.

[36 FR 4876, 13 de marzo de 1971, según enmendado en 36 FR 9870, 28 de mayo de 1971]

397.7 Estacionamiento

(a) Un vehículo de motor que contenga explosivos Clase A o B no será estacionado bajo ninguna de las siguientes circunstancias;

(1) En o dentro de 5 pies de la porción transitada de una calle o carretera pública;

(2) En propiedad privada (incluyendo las premisas de una facilidad de combustible y de negocios de expendio de comidas) sin el conocimiento y consentimiento de la persona a cargo de la propiedad, la cual esta consciente de la naturaleza de los materiales peligrosos que el vehículo contiene; o

(3) Dentro de 300 pies de un puente, túnel, edificio o lugar donde las personas trabajan, se congreguen o reúnan, excepto por períodos breves cuando las necesidades de la operación requieran que el vehículo sea estacionado y sea impracticable estacionar el vehículo en otro lugar.

(b) Un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos, otro a, explosivos Clase A o B, no deberá ser estacionado en o dentro de 5 pies de la porción transitada de una calle o carretera pública excepto por períodos breves cuando las necesidades de la operación requieran que el vehículo sea estacionado y sea impracticable estacionar el vehículo en otro lugar.

(49 U.S.C. 3102; 49 CFR 1.48 (b))

[36 FR 4876, 13 de marzo de 1971, según enmendado en 36 FR 9780, 28 de mayo de 1971]

(49 FR 38290, 28 de septiembre de 1984).

397.9 Rutas

(a) A menos que no exista alternativa práctica, un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos deberá ser operado por rutas en las cuales no pase a través de o cerca de áreas densamente pobladas, lugares donde muchedumbres se reúnan, túneles, calles estrechas o callejones. La conveniencia operacional no es base para determinar si es practicable operar un vehículo de motor de acuerdo con este inciso. Este inciso no aplica a materiales radioactivos (véase sec. 177.825 de este título).

(b) Antes de que un acarreador requiera o permita que un vehículo de motor conteniendo explosivos Clase A o B sea operado, deberá preparar un plan escrito de una ruta que cumpla con el inciso (a) de esta sección para dicho vehículo y proveerle una copia al conductor. Sin embargo, el conductor puede preparar dicho plan como agente del acarreador cuando el conductor comienza su viaje en un lugar que no sea el terminal del acarreador.

(49 U.S.C. 304; 49 CFR 1.48 (b) y 301.60)

[36 FR 4876, 13 de marzo de 1971, según enmendado en 36 FR 9780, 28 de mayo de 1971; 46 FR 5318, 19 de enero de 1981]

(a) Si un vehículo de motor el cual contiene materiales peligrosos está equipado con doble rueda en cualquier eje, su conductor deberá detener el vehículo en un lugar seguro por lo menos una vez cada dos horas o 100 millas recorridas, lo que ocurra primero, y deberá examinar sus llantas. El conductor también deberá examinar las llantas del vehículo al principio de cada viaje y cada vez que el vehículo sea estacionado.

(b) Si, como resultado del examen del inciso anterior, o por cualquier otra razón, una llanta está vacía, filtrando aire o inadecuadamente inflada, el conductor deberá reparar, reemplazar o inflar adecuadamente la llanta antes de que el vehículo sea conducido. Sin embargo, el vehículo puede ser conducido al sitio seguro más cercano posible para llevar a cabo la reparación, reemplazo o inflación requerida.

397.17 Llantas

(a) Una persona debe estar en control del proceso de abastecimiento en el punto en que el tanque de combustible es abastecido.

(b) Su motor no debe estar operando; y

Cuando un vehículo de motor que contiene materiales peligrosos esta siendo abastecido-

397.15 Abastecimiento de combustible

(a) Un tanque vacío de un vehículo de motor, el cual haya sido utilizado para transportar líquidos inflamables o gases y el cual, cuando así utilizado, le era requerido que fuera marcado o placado de acuerdo con las reglas de la sec. 177.823 de este capítulo.

(b) Un tanque vacío de un vehículo de motor, el cual haya sido utilizado para transportar líquidos inflamables o gases oxidantes, o materiales inflamables;

(a) Un vehículo de motor que contenga explosivos, materiales oxidantes, o materiales inflamables;

Ninguna persona deberá fumar o tener consigo un cigarrillo, cigarro o pipa encendida en o dentro de 25 pies de:

397.13 Fumar

(a) Un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos no será operado cerca de un fuego, a menos que su conductor haya tomado las precauciones necesarias para asegurarse que el vehículo puede atravesar con seguridad sin necesidad de detenerse.

(b) Un vehículo de motor que contenga materiales peligrosos no será estacionado dentro de 300 pies de distancia de un fuego.

397.11 Fuegos

(c) Si, como resultado del examen del inciso (a) de esta sección o por cualquier otra razón, una llanta está sobrecalentada, el conductor deberá, inmediatamente, remover y colocar a una distancia segura dicha llanta. El conductor no operará el vehículo hasta que la causa del sobrecalentamiento sea corregida.

(d) El cumplimiento con las reglas de esta sección no releva al conductor del deber de cumplir con las reglas en las secciones 397.5 y 397.7

397.19 Instrucciones y documentos.

(a) Un acarreador que transporta explosivos Clase A o B deberá proveer al conductor de cada vehículo de motor, en los cuales los explosivos son transportados, con los siguientes documentos:

(1) Una copia de esta parte;

(2) [Reservado]

(3) Un documento conteniendo instrucciones en procedimientos a ser seguidos en caso de accidentes o demora. Los documentos deberán incluir los nombres y número telefónicos de personas (incluyendo representantes de acarreadores y embarcadores) a ser contactados, la naturaleza de los explosivos transportados y las precauciones a ser tomadas en emergencia tales como fuego, accidentes o filtraciones.

(b) Un conductor que reciba documentos de acuerdo al inciso (a) de esta sección deberá firmar un recibo por ellos. El acarreador deberá retener el recibo en su archivo por un año en su lugar principal de negocios. Sin embargo, mediante petición escrita a, y aprobación de [la División de Seguridad en el Transporte, Comisión de Servicio Público], el acarreador puede mantener los recibos en una oficina regional.

(c) El conductor de un vehículo de motor el cual contenga explosivos Clase A o B deberá tener en su posesión, y estar familiarizado con:

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

(2) Los documentos especificados en la sección 177.817 del Capítulo I de este título; y

(3) El plan de ruta escrito especificado en la sección 397.9(b).

[36 FR 4876, 13 de marzo de 1971, según enmendada en 36 FR 14741, 11 de agosto de 1971; 36 FR 23802, 15 de dic.

de 1971, 49 FR 38290, 28 de septiembre de 1984]

397.21 Marcado del vehiculo de motor

(a) En general. Un vehiculo de motor siendo operado por un acarreador privado de propiedad debera ser marcado segun especificado en los incisos (b) y (c) de esta seccion si dicho vehiculo:

(1) Transporta materiales peligrosos de un tipo o cantidad que requieran que el vehiculo sea marcado o placado de acuerdo con la sec. 177.823 de este titulo; y

(2) Opera bajo su propio poder, lo mismo solo que en combinacion.

(b) Naturaleza del marcado. El marcado debera demostrar la siguiente informacion.

(1) El nombre o nombre de negocios del acarreador privado operando el vehiculo.

(2) La ciudad, pueblo o comunidad en el cual el acarreador mantiene su oficina principal o en el cual el vehiculo usualmente se encuentra.

(3) Si el nombre de una persona que no sea el acarreador operando aparece en el vehiculo, las palabras "operado por" inmediatamente precedente a la informacion requerida por los incisos (b) (1) y (2) de esta seccion.

Otra informacion de identificacion puede ser demostrada en el vehiculo si no es inconsistente con la informacion requerida en este inciso.

(c) Tamano, forma, localizacion y color del marcado. El marcado debera-

(1) Aparecer en ambos lados del vehiculo;

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

(3) Ser legible durante las horas del dia desde una distancia de 50 pies mientras el vehiculo esta estacionario; y

(4) Ser mantenidas de tal manera que retenga la legibilidad requerida por el inciso (c) (3) de esta seccion.

Las marcas pueden consistir de un artefacto removible, si dicho artefacto reune los requisitos de identificacion y legibilidad requeridos en esta seccion.

(49 S.C. 304, 1655; 49 CFR 1.48(b) y 301.60)
[37 FR 13471, 8 de julio de 1972, segun enmendada en 47 FR 47837, 28 oct., 1982]

APENDICES

Apéndice A - NO APLICABLE EN PUERTO RICO

Apéndice B - NO APLICABLE EN PUERTO RICO

Apéndice C - EXAMEN ESCRITO PARA CONDUCTORES

Apéndice D - TABLA DE DROGAS DESCUALIFICADORAS Y OTRAS
SUSTANCIAS

APENDICE C
EXAMEN ESCRITO PARA CONDUCTORES

I. INSTRUCCIONES

Todas las preguntas aquí contenidas están basadas en los Reglamentos Federales de Seguridad en el Transporte del Departamento de Transportación de los Estados Unidos. Todas las personas empleadas en la posición de chofer comercial están obligados a tomar este examen.

Cada pregunta cuenta con cuatro (4) posibles respuestas de las cuales solamente una (1) es la correcta. Lea cuidadosamente cada pregunta y luego cada una de las posibles respuestas. Escoja la contestación que crea correcta y márkela con una X en el espacio adjunto. Escoja una sola respuesta para cada pregunta.

He aquí un ejemplo para demostrar lo que hay que hacer:

Los Reglamentos Federales de Seguridad en el Transporte fueron escritos para:

- a) () fabricante de vehículos
- b) () conductores solamente
- c) () acarreadores solamente
- d) () conductores y acarreadores.

La contestación correcta es la opción (d) "conductores y acarreadores". Usted marcaría una X en el espacio al lado de la letra d.

Finalmente, asegúrese de contestar todas las preguntas y de que no ha saltado ninguna página. Tenga presente que la mayor parte de los Reglamentos que aquí se cubren son diferentes a los que deben saber los que sólo conducen automóviles; estos se aplican a los conductores de camiones y/o autobuses comerciales. Recuerde, escoja una sola contestación para cada pregunta, no hay límite de tiempo para el examen, pero trate de trabajar lo más rápidamente posible.

1. Sección 390.32 Un acarreador que es también conductor (dueño-operador):
 - a- () No esta cubierto por los reglamentos de seguridad.
 - b- () Debe obedecer sólo aquellas partes del reglamento concernientes a choferes.
 - c- () Debe obedecer sólo aquellas partes del reglamento concernientes a acarreadores.
 - d- () Debe obedecer tanto las partes concernientes a choferes como aquellas que conciernen a acarreadores.

2. Sección 391.11 (b) (1) Con pocas excepciones los Reglamentos Federales de Seguridad para Acarreadores dicen que un chofer debe tener:
 - a- () Por lo menos 18 años de edad.
 - b- () Por lo menos 19 años de edad.
 - c- () Por lo menos 20 años de edad.
 - d- () Por lo menos 21 años de edad.

3. Sección 391.15 (c) (2) (3) Un conductor no puede guiar un vehículo de motor:
 - a- () Por un año después de ser convicto por primera vez por un delito mayor (felony) en el cual estuviera envuelto un vehículo de motor conducido por él.
 - b- () Por un año después de haber sido encontrado culpable por primera vez de guiar un vehículo de motor comercial en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas.
 - c- () Por un año después de haber sido encontrado culpable por primera vez de haber abandonado el lugar de un accidente en el cual hubo personas heridas o muertas.
 - d- () Por un año después de haber sido convicto por primera vez por cualquiera de las tres razones antes mencionadas.

4. Sección 391.21 (b) (7) (8) (10) Todo chofer solicitante tiene que llenar una forma que incluya:
 - a- () Una lista de todos los accidentes en que estuvo envuelto durante los últimos tres años.
 - b- () Una lista de todas las violaciones a la Ley de Vehículos de Motor (excepto boletos por estacionamiento indebido) por las que fuera convicto en los últimos tres años.
 - c- () Una lista de los patronos que tuviera durante los últimos tres años.
 - d- () Todas las anteriores.

5. Sección 391.27 (a) (b) Por lo menos una vez al año cada chofer tiene que llenar una forma detallando todas las violaciones a la Ley de Vehículos de Motor (excepto por estacionamiento) en que haya incurrido durante los doce (12) meses anteriores. Un chofer viene obligado a llenar dicha forma:
 - a- () Aunque no haya incurrido en ninguna violación.
 - b- () Sólo si fue encontrado culpable.
 - c- () Sólo si fue convicto y/o multado.
 - d- () Sólo si el acarreador así lo requiere.

6. Sección 391.33 (a)(2) Si un chofer solicitante tiene un certificado válido comprobando que ha aprobado un examen práctico de conducción:
 - a- () El acarreador lo tiene que aceptar.
 - b- () El acarreador puede requerir que el chofer tome otro examen práctico.
 - c- () El acarreador no lo puede aceptar.
 - d- () El acarreador puede requerir una dispensa para el examen práctico del Negociado de Seguridad de Acarreadores Motorizados. (Bureau of Motor Carrier Safety).

7. Sección 391.41 (b)(5) Personas con dificultades respiratorias que pudieran afectar la seguridad al conducir:
 - a- () No pueden conducir.
 - b- () No pueden conducir a no ser que el vehículo tenga oxígeno de emergencia.
 - c- () No puede conducir a menos que lo acompañe otro chofer.
 - d- () Sólo puede conducir en tramos cortos.

8. Sección 391.41 (b) (7) Personas con artritis, reumatismo o cualquier otra condición que pudiera afectar la seguridad al conducir:
 - a- () No pueden conducir a menos que sean examinados por un médico antes de cada viaje.
 - b- () No pueden conducir.
 - c- () No pueden conducir a menos que no tengan dolor.
 - d- () No pueden conducir a menos que los acompañe otro chofer.

9. Sección 391.41 (b) (8) Personas que hayan padecido de epilepsia:
 - a- () No pueden conducir a menos que los acompañe otro chofer.
 - b- () No pueden conducir.
 - c- () No pueden conducir en viajes largos.
 - d- () No pueden guiar sin ser examinados por un médico mensualmente.

10. Sección 391.41 (b) (9) (12) (13) Para poder conducir una persona:
 - a- () No puede padecer ningún desorden mental, nervioso o físico que pueda afectar la seguridad.
 - b- () No puede usar anfetaminas, narcóticos o cualquier otra droga que cree hábito o dependencia.
 - c- () No puede tener problema de alcoholismo.
 - d- () No puede tener o usar nada de lo antes mencionado.

11. Sección 391.45 (c) Cualquier chofer que sufra una lesión o enfermedad suficientemente seria como para afectar su efectividad en el desempeño de sus labores:
 - a- () Lo tiene que reportar en su próximo examen físico.
 - b- () No puede conducir más.
 - c- () Tiene que someterse a otro examen físico y ser certificado de nuevo.
 - d- () Tiene que esperar por lo menos un mes después de recuperarse para volver a guiar.

12. Sección 392.6 Un chofer no debe conducir a una velocidad mayor que la indicada en esa vía:
 - a- () A no ser que se encuentre enfermo y tenga que completar pronto su viaje.
 - b- () En ningún momento.
 - c- () A menos que esté rebasando a otro vehículo.
 - d- () A menos que esté retrasado y tenga que cumplir con una hora de llegada.

13. Sección 392.3 Cuando la condición física de un chofer durante un viaje requiere que deje de guiar, pero el detenerse no sería seguro, el chofer:
 - a- () Debe detenerse de todas formas.
 - b- () Debe tratar de concluir su viaje, pero a la mayor brevedad.
 - c- () Puede continuar hasta su terminal.
 - d- () Puede continuar guiando, pero sólo hasta el lugar seguro más cercano.

14. Sección 392.5 (a) (1) Un chofer no puede ingerir o estar bajo el efecto de bebidas alcohólicas (irrespective al contenido alcohólico):
 - a- () Cuatro (4) horas antes de comenzar su turno o empezar a guiar.
 - b- () Seis (6) horas antes de comenzar su turno o empezar a guiar.
 - c- () Ocho (8) horas antes de comenzar su turno o empezar a guiar.
 - d- () Doce (12) horas antes de comenzar su turno o empezar a guiar.

15. Sección 392.7 Un chofer tiene que asegurarse que los frenos de servicio y emergencia, neumático, luces y reflectores, espejos, mecanismo de acoplamiento y otros mecanismos y equipos de seguridad están en buenas condiciones de operación:
- a- () Al finalizar cada viaje
 - b- () Antes de que el vehículo pueda ser operado.
 - c- () Sólo cuando lo considere necesario.
 - d- () De acuerdo a los requerimientos del acarreador.
16. Sección 392.8 ¿Que de lo siguiente tiene que estar en el lugar apropiado y listo para usarse antes de que un vehículo pueda ser operado?
- a- () Por lo menos un fusible o protector de sobrecarga de repuesto de cada tipo utilizado en el vehículo.
 - b- () Una caja de herramientas conteniendo un número específico de herramientas.
 - c- () Por lo menos una goma de repuesto por cada cuatro ruedas.
 - d- () Un juego de bujías (Spark Plugs)
17. Sección 392.9 (a) (3) Si cualquier parte de la carga o cualquiera otra cosa obstruye la visión frontal o lateral de un chofer, o el movimiento de sus brazos o piernas, o el acceso al equipo de emergencia, el chofer:
- a- () Puede conducir el vehículo, pero tiene que reportar los problemas al concluir el viaje.
 - b- () No puede conducir el vehículo.
 - c- () Puede conducir el vehículo pero solo a velocidades por debajo de 40 millas por hora.
 - d- () Puede conducir el vehículo pero solo en carreteras secundarias.
18. Sección 392.9 (a) Todo chofer que necesite espejuelos o lentes para llenar los requisitos mínimo de visión:
- a- () Debe guiar sólo durante el día
 - b- () Debe siempre usar sus lentes mientras conduce.
 - c- () Debe siempre llevar lentes de repuesto.
 - d- () No debe conducir un vehículo de motor.
19. Sección 392.9 (b) Un chofer puede guiar usando un aparato auditivo (hearing aid):
- a- () Si siempre lo tiene funcionando mientras conduce.
 - b- () Si siempre lleva consigo una fuente de energía de repuesto.
 - c- () Si llena los requisitos de audición cuando lo usa.
 - d- () Si cumple con todos los requisitos mencionados.
20. * Sección 392.10 (a) Un chofer que se vea obligado a detenerse en un cruce de ferrocarril debe detener su vehículo a por lo menos:
- a- () Cinco (5) pies de distancia
 - b- () Diez (10) pies de distancia
 - c- () Quince (15) pies de distancia
 - d- () Veinte (20) pies de distancia.
21. * Sección 392.10 (a) No está permitido tirar cambios (shift gear)
- a- () Cuando se viaja a más de 35 millas por hora.
 - b- () Cuando se cruza un puente
 - c- () Cuando se cruzan vías ferroviarias.
 - d- () Cuando se viaja cuesta abajo con una inclinación de más de diez (10) grados.

* No aplicable en Puerto Rico.

22. Sección 392.13 Los choferes de vehículos de motor que no están obligados a detenerse en puentes levadizos sin señales:
- a- () Deben conducir a una velocidad que les permita detener la marcha antes de llegar al borde del puente.
 - b- () Deben sonar la bocina antes de cruzar.
 - c- () Pueden cruzar sin reducir la velocidad.
 - d- () Deben reducir la marcha solo si se lo indica un encargado.
23. Sección 392.15 (a) Un chofer que este haciendo un viraje debe hacer funcionar sus luces direccionales:
- a- () Por lo menos cincuenta (50) pies antes de virar.
 - b- () Por lo menos sesenta (60) pies antes de virar.
 - c- () Por lo menos setenta y cinco (75) pies antes de virar.
 - d- () Por lo menos cien (100) pies antes de virar.
24. Sección 392.16 ¿Cual de las siguientes aseveraciones es la correcta?
- a- () Si el vehículo esta equipado con cinturones de seguridad, el chofer se los tiene que ajustar antes de poner el vehículo en marcha.
 - b- () El chofer debe o no usar el cinturón según el mismo crea.
 - c- () Los cinturones de seguridad no son necesarios en los vehículos pesados.
 - d- () El chofer solo debe usar el cinturón si el acarreador lo exige.
25. Sección 392.21 Cuando un vehículo de motor no puede ser detenido fuera de la vía de rodaje de una carretera, el chofer:
- a- () Tiene que continuar la marcha.
 - b- () Puede detenerse, pero apartandose de la vía de rodaje tanto como le sea posible.
 - c- () Puede detenerse, pero asegurandose de que el vehículo pueda ser visto desde lo más lejos posibles hacia adelante y hacia atrás.
 - d- () Puede detenerse si fuera necesario, pero haciendo lo indicado en las alternativas b y c.
26. Sección 392.22 (b) (1) Si un vehículo sufre un desperfecto, el chofer tiene que colocar una señal de emergencia:
- a- () Cien (100) pies al frente del vehículo en el centro del carril que ocupa.
 - b- () Cien (100) pies detrás del vehículo en el centro del carril que ocupa.
 - c- () Diez (10) pies al frente o detrás en el lado del tránsito.
 - d- () En todas las localizaciones arriba mencionadas.
27. Sección 392.22 (b) (1) (i) Si un vehículo sufre un desperfecto en una calle o carretera con alumbrado pobre, el chofer tiene que colocar en el lado del tránsito:
- a- () Un triángulo reflectivo
 - b- () Una linterna eléctrica roja encendida.
 - c- () Un reflector rojo.
 - d- () Cualquiera de los arriba mencionados.
28. Sección 392.22 (b) (2) (iii) No son obligatorios señales de emergencia para vehículos que han sufrido un desperfecto si el alumbrado de la calle o carretera es suficiente para que el vehículo sea claramente visible a una distancia de:
- a- () 100 pies
 - b- () 200 pies
 - c- () 500 pies
 - d- () 750 pies

* No aplicables en Puerto Rico.

29. Sección 392.22 (b) (2) (v)-Si un vehículo sufriera un desperfecto y se detiene en una carretera dividida o de tránsito en una sola dirección donde el alumbrado es pobre, el chofer tiene que colocar una señal de emergencia:
- a- () 200 pies detrás del vehículo en el centro del carril que ocupa.
 - b- () 100 pies detrás del vehículo en el lado del tránsito.
 - c- () 10 pies detrás del vehículo en el lado del tránsito.
 - d- () Todas las localizaciones anteriores.
30. Sección 392.25-Señales de emergencia alumbradas por medio de combustión que produzca llamas incluyendo los llamados "fusees":
- a- () No pueden usarse en vehículos que transportan explosivos tipos A o B.
 - b- () No pueden usarse en vehículos (tanques) que transportan gases o líquidos inflamables, estén éstos vacíos o llenos.
 - c- () No pueden usarse en vehículos que usen gases comprimidos como combustible.
 - d- () No pueden usarse con ninguno de los anteriores.
31. Sección 392.30 (a) -Un chofer está obligado a tener las luces de su vehículos encendidas:
- a- () Desde media hora antes de oscurecer hasta media hora ante de amanecer.
 - b- () Desde media hora antes de oscurecer hasta el amanecer.
 - c- () Desde media hora después de anochecer hasta media hora antes de amanecer.
 - d- () Desde el anochecer hasta media hora antes de amanecer.
32. Sección 392.32 (a) (b)-Cuando se necesita el uso de las luces en la carretera, el chofer hará uso de las luces altas:
- a- () Excepto cuando se encuentra a una distancia de 500 pies de un vehículo que se acerca en dirección contraria o de un vehículo que marcha delante de él.
 - b- () Excepto cuando se encuentre a una distancia de 400 pies de un vehículo que se acerca en dirección contraria o de un vehículo que marcha delante de él.
 - c- () Excepto cuando se encuentre a una distancia de 200 pies de un vehículo que se acerca en dirección contraria o que marcha delante de él.
 - d- () Excepto cuando se encuentra a una distancia de 100 pies de un vehículo que se acerca en dirección contraria o de un vehículo que marcha delante de él.
33. Sección 392.32 (a) -Cuando es necesario usar las luces, los choferes pueden usar las luces bajas:
- a- () Cuando hay condiciones de niebla, polvo u otra condición que dificulte la visión;
 - b- () Cuando se acercan a túneles o puentes.
 - c- () Cuando transitan en vías de una sola dirección.
 - d- () Cuando se encuentran a 1,000 pies o menos de áreas comerciales o residenciales.
34. Sección 392.40 -Cada chofer que se vea involucrado en un accidente tiene que seguir los procedimientos de los Reglamentos de Seguridad, siempre que haya muertos o heridos o si:
- a- () El accidente es causado por el chofer y los daños a la propiedad exceden los \$2,000.00
 - b- () Los daños a la propiedad excedan los \$2,000.00 no importa quien sea el causante.
 - c- () Los daños a la propiedad exceden los \$100.00
 - d- () Hay daños a la propiedad de cualquier índole.

35. Sección 392.41 -Si un chofer impacta un vehículo estacionado lo primero que debe hacer es:
- a- () Detenerse y llamar a la policía.
 - b- () Detenerse y llamar al acarreador.
 - c- () Detenerse y tratar de encontrar al conductor o dueño del vehículo.
 - d- () Detenerse y estimar los daños.
36. Sección 392.42 -Cuando un chofer es notificado de que su licencia o permiso de conducir le ha sido revocado, o retirado tiene que:
- a- () Notificar al acarreador dentro de 72 horas.
 - b- () Notificar al acarreador dentro del término de una semana.
 - c- () Notificar al acarreador antes de finalizar el siguiente día laborable.
 - d- () No tomar ninguna acción hasta que el acarreador reciba la misma notificación.
37. Sección 392.61-Exceptuando en casos de emergencia, ningún chofer permitirá que su vehículo sea conducido por otra persona:
- a- () Exceptuando a aquellas personas que él sabe que lo pueden conducir.
 - b- () Excepto en carreteras con poco o ningún tránsito.
 - c- () Exceptuando a aquellos autorizados por el acarreador.
 - d- () A menos que él vaya con la persona que conduce.
38. Sección 392.64 -Una persona puede viajar dentro de un vehículo o arrastre cerrado solamente:
- a- () En viajes cortos
 - b- () Si hay una forma fácil de salir.
 - c- () Si el interior del vehículo o arrastre está alumbrado.
 - d- () Si no hay carga en el interior del vehículo o arrastre.
39. Sección 392.66 -Si hay monóxido de carbono en el interior de un vehículo o si un problema mecánico pudiera producir peligro de monóxido de carbono, el vehículo:
- a- () Puede usarse y conducirse mientras las ventanillas permanezcan abiertas.
 - b- () No puede usarse o ser conducido.
 - c- () Puede usarse o ser conducido si el acarreador determina que el vehículo tiene que usarse.
 - d- () Puede usarse y ser conducido solo en viajes cortos.
40. Sección 392.68- Ningún vehículo de motor será operado sin estar embragado o en un cambio:
- a- () Excepto cuando hay que ahorrar combustible.
 - b- () Excepto en lomas de menos de 20 grados.
 - c- () Excepto cuando es necesario para detenerse o cambiar de marcha.
 - d- () Excepto cuando el vehículo vaya a menos de 25 millas por hora.
41. Sección 393.1 (a)-De acuerdo a los Reglamentos Federales de Seguridad para Acarreadores Motorizados, ningún vehículo puede ser conducido:
- a- () Hasta que una lista de todo el equipo defectuoso o ausente haya sido preparada y entregada al acarreador.
 - b- () Hasta que todo el equipo haya sido inspeccionado y los repuestos para las piezas defectuosas hayan sido ordenadas.
 - c- () A no ser que todo el equipo ausente sea repuesto antes del próximo viaje.
 - d- () Hasta que cumpla todos los requisitos de equipo especificados en los Reglamentos.
42. Sección 393-Algunos requisitos mínimos de luces, reflectores y equipo eléctrico de camiones y autobuses son:
- a- () Especificados por los fabricantes de vehículos.
 - b- () Especificados por el Consejo Nacional de Seguridad.
 - c- () Especificados en los Reglamentos de Seguridad.
 - d- () Especificados por las asociaciones de camioneros.

43. Sección 393.18 (a)(b)- Todo vehículo de motor cuya carga sobresalga hacia los lados tiene que estar marcado con banderas y lámparas. Banderas y lámparas adicionales tienen que ser colocadas si la carga sobresale de la parte trasera del vehículo más de:
- a- () 2 pies.
 - b- () 4 pies.
 - c- () 6 pies.
 - d- () 8 pies.
44. Sección 393.41 (a)-Todo vehículo tendrá un freno de emergencia que lo aguantará no importa cual sea su carga: (Para Puerto Rico excluyendo condición de hielo o nieve).
- a- () En cualquier declive o inclinación en que sea operado mientras no haya hielo o nieve.
 - b- () En cualquier declive menor a los 15 grados que este libre de hielo o nieve.
 - c- () En cualquier declive menor a los 20 grados que este libre de hielo o nieve.
 - d- () En cualquier declive menor de los 25 grados que esté libre de hielo o nieve.
45. Sección 393.77 (b)(6)-Un calentador portátil no podrá utilizarse en la cabina de un vehículo:
- a- () A no ser que esté fijo en su sitio.
 - b- () Solamente si es del tipo de filamento eléctrico.
 - c- () En ningún momento.
 - d- () Sin la aprobación del acarreador.
46. Sección 395.3 (a)-A los choferes no les está permitido conducir por más de:
- a- () 6 horas después de 8 horas continuas de descanso.
 - b- () 8 horas después de 8 horas continuas de descanso.
 - c- () 10 horas después de 8 horas continuas de descanso.
 - d- () 12 horas después de 8 horas continuas de descanso.
47. Sección 395.3 (a)-A la mayoría de los choferes de vehículos pesados no les está permitido conducir:
- a- () Después de estar de turno (on duty) por 16 horas continuas.
 - b- () Después de estar de turno (on duty) por 15 horas continuas.
 - c- () Después de estar de turno (on duty) por 14 horas continuas.
 - d- () Después de estar de turno (on duty) por 12 horas continuas.
48. Sección 395.3 (b)-Generalmente, un chofer no puede estar de turno (on duty):
- a- () Por más de 40 horas durante un periodo de 7 días consecutivos.
 - b- () Por más de 50 horas durante un periodo de 7 días consecutivos.
 - c- () Por más de 60 horas durante un periodo de 7 días consecutivos.
 - d- () Por más de 70 horas durante un periodo de 7 días consecutivos.
49. Sección 395.7-Cuando un chofer viaja en un vehículo, pero no está conduciendo y no tiene ninguna otra responsabilidad, ese tiempo le cuenta como:
- a- () Tiempo de turno (on-duty)
 - b- () Tiempo de turno a menos que se le permitan 8 horas libres al llegar.
 - c- () Tiempo de turno a menos que se le permitan 6 horas libres al llegar.
 - d- () Tiempo de turno a menos que se le permitan 4 horas libres al llegar.
50. Sección 395.8 (f)(1)- Cada chofer está obligado a tener al día diariamente preparar en original y copia la bitácora (log) (Record of duty status):
- a- () Cada vez que cambie de turno
 - b- () Cada 24 horas
 - c- () Cada 8 horas
 - d- () Al finalizar cada viaje.

51. Sección 395.8 (f)(2)- Excepto por el nombre y dirección del acarreador, todas las notas escritas en la bitácora (log) debe ser:
- a- () Escrito en tinta o maquinilla.
 - b- () Deberà ser escrito por el despachador.
 - c- () Deberà ser escrito frente a testigos.
 - d- () Deberà ser escrito a mano por el mismo chofer.
52. Sección 395.8 (f)(5) y (h)(2)-Cual de las siguientes se debe incluir en la bitácora (log) del chofer:
- a- () Tiempo pasado durmiendo.
 - b- () Total de horas trabajadas en cada turno.
 - c- () Origen y destino.
 - d- () Nombre y marca del vehículo.
53. Sección 395.11-Si debido a una emergencia se retrasa una entrega que normalmente ya se habría completado durante las horas de servicio del chofer este:
- a- () Deberà dejar de guiar el camión cuando se le cumplan las horas de servicio.
 - b- () Podrà guiar por una hora más.
 - c- () Podrà guiar por dos horas más.
 - d- () Puede terminar de efectuar la entrega sin cometer una violación.
54. Sección 395.13-Cualquier chofer declarado "Fuera de Servicio":
- a- () Deberà de tomar un examen de carreteras antes de comenzar a guiar de nuevo.
 - b- () Deberà esperar 72 horas antes de volver a guiar.
 - c- () Deberà apelar al Negociado de Seguridad antes de volver a guiar.
 - d- () Podrà volver a guiar luego de cumplir sus horas de servicio requeridas.
55. Sección 396.7-Si durante un viaje algún vehículo sufriera una avería que pudiera causar un accidente o sufrir un daño mayor:
- a- () El chofer deberà informar lo sucedido al finalizar su viaje para que se efectúen las reparaciones necesarias:
 - b- () El chofer deberà reducir la velocidad por el resto del viaje.
 - c- () El chofer deberà detener la marcha inmediatamente a menos que el continuar hasta un taller de reparaciones sea más seguro que detenerse.
 - d- () El chofer deberà desviarse tratando de evitar carreteras de mucho tráfico.
56. Sección 396.9- Si las autoridades Federales encontraran que un vehículo está en malas condiciones para ser utilizado o podría causar un accidente:
- a- () Se le informará al acarreador para que efectue las reparaciones en cuanto el vehículo no esté de servicio.
 - b- () Se le informará al acarreador para que efectue las reparaciones en cuanto termine el viaje.
 - c- () Se rotulará el vehículo "FUERA DE SERVICIO" y no se permitirá conducir hasta no ser reparado.
 - d- () Se hará responsable al chofer y se declarará "Fuera de Servicio".
57. Sección 396.9 (c)(4)- Si el mismo chofer efectua las reparaciones necesarias en un vehículo marcado "Fuera de Servicio":
- a- () Su trabajo debe ser verificado por un mecánico.
 - b- () Deberà completar y firmar el mismo un Certificado de reparación.
 - c- () Su trabajo debe ser verificado por su supervisora.
 - d- () Su trabajo debe ser aprobado por un Inspector Federal.

58. Sección 397.3-Las Reglamentaciones del Departamento de Transportación Federal que regulan el estacionamiento y el uso de vehículos acarreado materiales peligrosos:
- a- () Sustituyen las leyes locales y estatales.
 - b- () Prohíben al estado y las ciudades tener sus propias leyes.
 - c- () Deberán ser obedecidas a pesar de que las leyes del estado y de la ciudad sean menos exigentes.
 - d- () No deberán ser obedecidas si fuera diferentes a las leyes del Estado o de la ciudad.
59. Sección 397.5 (c)-Un vehículo que contenga material peligroso de otro que no sea Explosivo Clase A o B deberá ser atendido en todo momento por:
- a- () Por el chofer.
 - b- () Por el chofer excepto cuando esté ocupado por sus obligaciones como chofer.
 - c- () Por el chofer o por una persona asignada por el mismo.
 - d- () Por el chofer o por un oficial de la policía.
60. Sección 397.5 (d)(1)-Un vehículo que contenga explosivos Clase A o B o cualquier otro producto peligroso en un viaje, está atendido cuando:
- a- () Cuando la persona a cargo se encuentra a 100 pies del lugar donde se encuentre el vehículo.
 - b- () Mientras el chofer lo vea desde 200 pies de lejos.
 - c- () Cuando la persona a cargo esta a 100 pies del vehículo y lo ve claramente.
 - d- () Cuando la persona a cargo está descansando en la cabina del vehículo.
61. Sección 397.7 (a)(3)-Excepto por cortos períodos de tiempo cuando la operación lo requiera, vehículos transportando productos explosivos clase A o B no deberán ser estacionados cerca de puentes, túneles, edificios o grupos de personas a menos de:
- a- () 50 pies
 - b- () 100 pies
 - c- () 200 pies
 - d- () 300 pies
62. Sección 397.13 (a)-Fumar o llevar un cigarrillo encendido, cigarro o pipa cerca de un vehículo que contenga explosivos, óxidos o material inflamable está prohibido:
- a- () Excepto en la cabina cerrada del vehículo.
 - b- () Excepto cuando el vehículo está en movimiento.
 - c- () Excepto a una distancia de 25 pies o más del vehículo.
 - d- () Excepto cuando este aprobado por el acarreador.
63. Sección 397.15 (b)- Cuando un vehículo contiene productos peligrosos y está cogiendo combustible:
- a- () Ninguna persona deberá permanecer en la cabina.
 - b- () Una persona deberá mantener control del proceso de cargar el vehículo de combustible hasta que el mismo termine.
 - c- () Un área de 50 pies alrededor del vehículo deberá esta libre de personas.
 - d- () La persona que controla el proceso de cargar el combustible deberá usar ropa especial.
64. Sección 397.17 (a)-Si un vehículo que transporte productos peligrosos está equipado con dobles gomas en un eje, el chofer deberá examinar las gomas:
- a- () Cada vez que se detenga para coger combustible.
 - b- () Sólo al final de cada día o viaje.
 - c- () Al comienzo de cada viaje y cada vez que estaciona el vehículo.
 - d- () Al comienzo de cada viaje solamente.

65. Sección 397.17 (c)- Si un chofer de un vehículo cargado con productos peligrosos nota que una goma se ha recalentado, deberá:
- a- () Esperar a que la goma se enfríe antes de continuar el viaje.
 - b- () Quitar y sustituir la goma recalentada, guardarla en el vehículo y continuar el viaje.
 - c- () Quitar la goma, colocarla a distancia segura del vehículo y no continuar la marcha hasta que se corrija la causa del recalentamiento de la goma.
 - d- () Continuar la marcha bien despacio hasta el taller de reparaciones para reparar la causa del recalentamiento.
66. Sección 177.823 (a)-Cuando se necesario se deben colocar rótulos especificando que se están acarreamo productos peligrosos:
- a- () Dondequiera que se puedan ver claramente.
 - b- () En los lado y en la parte de atrás del vehículo.
 - c- () En el frente, lados y parte trasera del vehículo.
 - d- () En el frente y lados "bumpers" del vehículos.

APENDICE D
 TABLA DE DROGAS DESCUALIFICADORAS
 Y OTRAS SUSTANCIAS

Este sistema de clasificación de drogas es adoptado en su totalidad de la Sec. 1308.11 del 21 CFR Parte 1308, Listado de Sustancias Controladas.

Listado I - Sustancias Controladas

(a) El Listado I consistirá de drogas y otras sustancias, de cualquier nombre oficial, común, usual, químico o de marca de fábrica designado, anotado en esta sección. A cada droga o sustancia se le ha asignado el número control de sustancias controladas del DEA anotados en el lado contrario de éstas.

(b) Narcóticos. A menos específicamente exceptuados o a menos anotados en otro listado, cualquiera de los siguientes narcóticos, incluyendo sus "isomers", "esters", "esthers", "salts", y "salts of isomers", "esters" y "ethers", siempre que la existencia de dichos "isomers", "ester", "ethers", "salts" sea posible dentro de la designación química específica:

(1)	Acetylmethadol.....	9601
(2)	Allylprodine.....	9602
(3)	Alphacetylmethadol.....	9603
(4)	Alphameprodine.....	9604
(5)	Alphamethadol.....	9605
(6)	Alpha-methylfentanyl (N-[1-alpha-methyl- betaphenyl)ethyl-4-piperidyl] propionanilide; 1-(1-methyl-2-phenylethyl)-4-(N-propanilido) piperidine).....	9814
(7)	Benzethidine.....	9606
(8)	Betacetylmethadol.....	9607
(9)	Betameprodine.....	9608
(10)	Betamethadol.....	9609
(11)	Betaprodine.....	9611
(12)	Clonitazene.....	9612
(13)	Dextromoramide.....	9613
(14)	Diampromide.....	9615
(15)	Diethylthiambutene.....	9616
(16)	Difenoxin.....	9618
(17)	Dimenoxadol.....	9617
(18)	Dimepheptanol.....	9618
(19)	Dimethylthiambutene.....	9619
(20)	Dioxphetyl butyrate.....	9621
(21)	Dipipanone.....	9622
(22)	Ethylmethylthambutene.....	9623
(23)	Etonilazene.....	9624
(24)	Etoxeridine.....	9625

(25)	Furethidine.....	9626
(26)	Hydroxypethidine.....	9627
(27)	Ketobemidone.....	9628
(28)	Levomoramide.....	9629
(29)	Levophenacylmorphan.....	9631
(30)	Morpheridine.....	9632
(31)	Noracymethadol.....	9633
(32)	Norlevorphanol.....	9634
(33)	Normethadone.....	9635
(34)	Norpipanone.....	9636
(35)	Phenadoxone.....	9637
(36)	Phenampramide.....	9638
(37)	Phenomorphane.....	9647
(38)	Phenoperidine.....	9641
(39)	Piritramide.....	9642
(40)	Proheptazine.....	9643
(41)	Properidine.....	9644
(42)	Propiram.....	9649
(43)	Racemoramide.....	9645
(44)	Sufentanil.....	9740
(45)	Tilidine.....	9750
(46)	Trimeperidine.....	9646

(c) Derivados de narcóticos. A menos específicamente exceptuados o a menos anotados en otro listado, cualquiera de los siguientes derivados de narcóticos, sus "salts", "isomers" y "salts of isomers", siempre que la existencia de dichas "salts", "isomers" y "salts of isomers" sea posible dentro de la designación química específica:

(1)	Acetorphine.....	9319
(2)	Acetyldihydrocodeine.....	9051
(3)	Benzylmorphine.....	9052
(4)	Codeine methylbromide.....	9070
(5)	Codeine-N-Oxide.....	9053
(6)	Cyprenorphine.....	9054
(7)	Desomorphine.....	9055
(8)	Dihydromorphine.....	9145
(9)	Drotebanol.....	9335
(10)	Etorphine (except hydrochloride salt).....	9056
(11)	Heroin.....	9200
(12)	Hydromorphanol.....	9301
(13)	Methyldesorphine.....	9302
(14)	Methyldihydromorphine.....	9304
(15)	Morphine methylbromide.....	9305
(16)	Morphine methylsulfonate.....	9306
(17)	Morphine-N-Oxide.....	9307
(18)	Myrophine.....	9308
(19)	Nicocodeine.....	9309
(20)	Nicomorphine.....	9312
(21)	Normorphine.....	9313
(22)	Phocodine.....	9314
(23)	Thebacon.....	9315

(d) Sustancias alucinógenas. A menos específicamente exceptuadas o a menos anotados en otro listado, cualquier material, compuesto, mezcla o preparación, la cual contenga cualquier cantidad de las siguientes sustancias alucinógenas, o las cuales contengan cualquiera de sus "salts", "isomers" y "salts of isomers", siempre que la existencia de dichas "salts", "isomers" y "salts of isomers" sea posible dentro de la designación química específica (para propósitos de este inciso solamente, el término "isomer" incluye los isomers" ópticos, de posición y geométricos):

- (1) 4-bromo-2,5-dimethoxy-amphetamine..... 7391
Some trade or ther names: 4-bromo-2,5 di-
methoxy-a-methyl nenthylamine; 4-bromo-2,5
DMA
- (2) 2,5-dimethoxyamphetamine..... 7396
Some trade or other names: 2,5-dimethoxy-a-
methylphenethylamine; 2,5-DMA
- (3) 4-methoxyamphetamine..... 7411
Some trade or other names: 4-methoxy-ameth-
ylphenethylamine; paranethoxyamphetamine,
DMA
- (4) 5-methoxy-3,4-methylenedioxy-amphetamine..... 7401
- (5) 4-methyl-2,5-dimethoxy-amphetamine..... 7395
Some trade and other names: 4-methyl-2,5-
dimethoxy-a-methylphenethylamine; "DOM";
and "STP"
- (6) 3,4-methylenedioxy amphetamine..... 7400
- (7) 3,4,5,-trimethoxy amphetamine..... 7390
- (8) Bufotenine..... 7433
Some trade and other names: 3-(B-Dimethyla-
minoethyl)-5-hydroxyindole; 3-(2-dimethylamin-
oethyl)-5-indolol; N, N-dimethylserotonin; 5-ny-
droxy-N,N-dimethylptalmine; mappine
- (9) Diethyltryptamine..... 7434
Some trade and other names: N,N-Diethyltrypta-
mine; DET
- (10) Dimethyltryptamine..... 7435
Some trade or other names: DMT
- (11) Ibogaine..... 7260
Some trade and other names: 7-Ethyl-
6,6B,7,8,9,10,12,13-octahydro-2methoxy-6,9-
methano-5H-pyrido [1', 2':1,2] azepino 25,4-
b] indole; Tabermanthe iboga
- (12) Lysergic acid diethylamide..... 7315
- (13) Marihuana..... 7360
- (14) Mescaline..... 7381
- (15) Parahexyl-7374; some trade or other names:
3-Hexyl-1-hydrozy-7,8,9,10-tetrahydro-t,t,9-
trimethyl-6H-dibenzo [b,d]pyran; Synhexyl.
- (16) Peyote..... 7415
Meaning all parts of the plant presently classi-
fied botanically as Lophophora williamsii Le-
maire, whether growing or not, the seeds thereof,

any extract from any part of such plant, and every compound, manufacture, salts, derivative, mixture, or preparation of such plant, its seeds or extracts (Interprets 21 USC 812(c), Schedule 1(c)(12))

- (17) N-ethyl-3-piperidyl benzilate..... 7482
- (18) N-mentyl-3-piperidyl benzilate..... 7484
- (19) Psilocybin..... 7437
- (20) Psilocyn..... 7438
- (21) Tetrahydrocannabinols..... 7370

Synthetic equivalents of the substances contained in the plant, or in the resinous extracts of Cannabis, sp. and/or synthetic substances, derivatives, and their isomers with similar chemical structure and pharmacological activity such as the following:

- △ 1 cis or trans tetrahydrocannabinol, and their optical isomers
- △ 6 cis or trans tetrahydrocannabinol, and their optical isomers
- △ 3,4 cis or trans tetrahydrocannabinol, and optical isomers

(Since nomenclature of these substances is not internationally standardized, compounds of these structures, regardless of numerical designation of atomic positions covered.)

- (22) Ethylamine analog of phencyclidine..... 7455
Some trade or other names: N-ethyl-1-phenylcyclohexylamine, (1-phenylcyclohexyl) ethylamine, N-(1-phenylcyclohexyl)ethylamine, cyclohexamine, PCE
- (23) Pyrrolidine analog of phencyclidine..... 7458
Some trade or other names; 1-(1-phenylcyclohexyl)-pyrrolidine, PCPy, PHP
- (24) Thiophene analog of phencyclidine..... 7470
Some trade or other names: 1-[1-(2thienyl)-cyclohexyl]-piperidine, 2,thienylanalog of phencyclidine, TPCP, TCP

(e) Depresivos. A menos específicamente exceptuadas o a menos anotados en otro listado, cualquier material, compuesto, mezcla o preparación la cual contenga cualquier cantidad de las siguientes sustancias que tenga un efecto depresivo en el sistema nervioso central, incluyendo sus "salts", "isomers" y "salts of isomers" siempre que la existencia de dichas "salts", "isomers" y "salts of isomers" sea posible dentro de la designación química específica:

- (1) Mecloqualone..... 2572

(f) Estimulantes. A menos específicamente exceptuados, o a menos anotados en otro listado, cualquier material, compuesto, mezcla o preparación, la cual contenga cualquier cantidad de las siguientes sustancias que tenga efecto estimulante en el sistema nervioso central, incluyendo sus "salts", "isomers" y "salts of isomers":

- (1) Fenethyline..... 1503
- (2) N-ethylamphetamine..... 1475

(49 U.S.C. 3103; 49 CFR 1.48 and 301.60)
[49 FR 44215, Nov. 5, 1984]