

anatec

Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga

Número 05 | Mayo - Junio 2009



**VIVIR O NO:
tú decides**

**¡Pronta
solución!**

a los problemas en el

**TRANSPORTE
INTERNACIONAL
DE MERCANCÍAS**



**Tiempo
de soluciones**



**Un triángulo
peligroso**



Huánuco, tierra
bravía de hidalguía y tradición

Señores Empresarios del Servicio de Transporte de Mercancías y/o Carga y Transportistas en general:



Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga



Te invita a ser parte de nuestra institución

Porque estamos seguros que con tu afiliación fortaleceremos nuestra institución y lograremos alcanzar los objetivos trazados en beneficio del Transporte Terrestre de Mercancías en camiones del País.



PRINCIPALES SERVICIOS QUE PRESTAMOS A NUESTROS ASOCIADOS

- **ASESORÍA:** Legal, Policial, Económica y Financiera.
- **TRÁMITES:** PNP, MTC (Inscripciones, Constancias de Empadronamiento) y trámites vehiculares (Transferencias, cambio de color, motor, duplicado de breveté, placas, tarjetas conversión, suspensión de capturas policial y judicial).
- **CAPACITACIONES EN NUESTRA ESCUELA DE CONDUCTORES AUTORIZADA POR MTC:** Cursos de capacitación obligatorios para los conductores de servicio de transporte de mercancías con un descuento especial para los asociados, capacitación en Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor: para los conductores que tienen su licencia de conducir retenida.
- **COMPRAS DE INSUMOS:** Posibilidad de conseguir precios especiales por agrupar mayor cantidad de unidades.
- **TRÁMITES MUNICIPALES:** Licencias, Constitución de Empresas.
- **COBRANZAS:** Morosidad de clientes deudores de fletes.
- **CONVENIOS DE SEGUROS:** por flotas contra riesgo de terceros y riesgos por la carga con precios promocionales.



A todos nos corresponde defender lo nuestro, en la unidad está la fuerza.

PARA MAYOR INFORMACIÓN

Comuníquese al Teléfono **424-9644**, Telefax: **433-1673**

Visite nuestra web: **www.anatec-peru.com** Escribanos a: **anatec@speedy.com.pe**

o acuda a nuestras oficinas ubicadas en: Av. Arequipa N° 330 Of. 901 - 902 Lima.

Iveco sigue una filosofía y un objetivo muy claro: ser el mejor del mundo. Con presencia en más de 100 países, la fuerza de Iveco ya conquistó Europa y países latinoamericanos como Brasil y Argentina. En el Perú, la amplia gama de camiones y buses Iveco, con el estándar más alto de calidad y la eficiencia de la tecnología europea, le ofrece el impulso que su negocio requiere.

Iveco, con el respaldo de Ferreyros.



LAIKR

Tecnología Europea • Performance • Confiabilidad • Compromiso

IVECO

Distribuidor exclusivo:

Ferreyros
AUTOMOTRIZ

Oficina Lurín - Sede Automotriz Nueva Panamericana Sur Km 30,7 Lurín Servicio T 430 2733 / F 430 1607 Repuestos F 430 0977
Oficina Principal Cristóbal de Peralta Norte 820 Surco / T 626 4000
Red de sucursales Piura, Tumbes, Lambayeque, Cajamarca, Trujillo, Chimbote, Huaraz, Ayacucho, Lima, Ica, Arequipa, Cusco, Puno, Huancayo, Cerro de Pasco, Iquitos, Pucallpa, Tarma, Bagua, Huaytarihuá, Puerto Maldonado, Sotipo
www.ferreyros.com.pe automotriz@ferreyros.com.pe

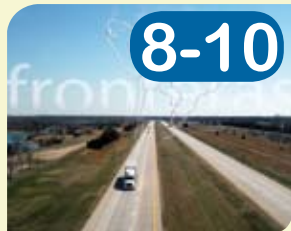
Sumario



6-7

Tiempo de Soluciones

Las empresas de transporte internacional de mercancías peruanas sufren un permanente hostigamiento por parte de las autoridades y los gremios de transporte del Ecuador, lo que dificulta un normal desarrollo de sus actividades del comercio exterior.



8-10

En Chile y Argentina

Es urgente la solución de inconvenientes que atraviesan las empresas peruanas de transporte de mercancías en estos países hermanos, y que se detallan en este artículo.



12

Tomemos al Toro por las Astas

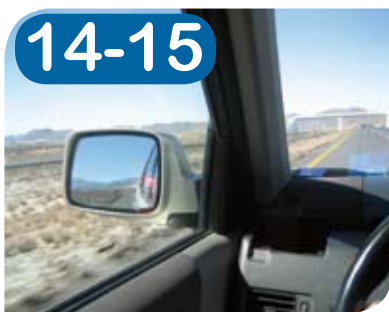
Los accidentes de tránsito ocurridos en el país en los últimos diez años dan como resultado que el 85% son por factor humano, y de estos el mayor de los casos es por cansancio.



13

Superintendencia del Transporte Terrestre

Este organismo tendrá la competencia de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de pasajeros y mercancías a nivel nacional. Con su creación se espera reducir los accidentes de tránsito.



14-15

Entre la Espada y la Pared

Es común que los conductores se encuentren en la disyuntiva de elegir entre una sabia decisión de negarse a realizar un viaje por diversas razones, como la fatiga, o tener que aceptar realizarlo por parte de alguna presión de sus jefes y/o empleadores.



16-19

Un Triángulo Peligroso

Reproducción de un interesante artículo de la revista Consumer Eroski sobre la trilogía: enfermedades, fármacos y conducción que todos debemos conocer para reducir el riesgo de sufrir un accidente de tránsito.



20

El Tacógrafo

Es importante que las empresas de transporte en el Perú consideren su uso para un mejor rendimiento de sus vehículos o flota y la reducción de accidentes de tránsito.



22-23

Certificados de ITV de la Escuela Catalana tienen Validez

La Escuela Catalana ha emprendido una lucha contra los inspectores y funcionarios del MTC que rechazaron y/o retuvieron certificados de inspección técnica vehicular, emitidos por las entidades certificadoras.



24-27

Reglamento Nacional de Administración de Transporte

Atendiendo al pedido que nos hacen nuestros lectores presentamos en esta edición la tabla de infracciones y sanciones de este importante reglamento.



28-29

Huánuco, Tierra Bravía de Hídalguía y Tradición

El departamento de Huánuco hoy constituido en región Huánuco, está situado en la zona centro oriental del Perú. Recostada en la orilla izquierda del río Huallaga se mezcla entre la sierra y la selva alta.



Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga

Director

Jorge Málaga C.

Gerente

Esperanza Poma F.

Gerente de Marketing

Helen Habich P.

Gerente de Ventas y Publicidad

Adela Caldas R.

Editor

Juan Carlos Chumbes E.

Dpto. Diseño y Diagramación

Janett Grados J.

Correctora

Sonia Valdez M.

Asesor Legal

Dr. Iván Justo Paz Paz

Fotografía

Victoria Castillo G.

Corresponsales

Arequipa: Ruth Rodríguez

Chiclayo: Mario Ruiz Bazalar

Cuzco: Waldino Arriola

Colaboradores

Felipe Díaz

Gian Carlo Díaz

Ing. Jaime Farias Zárate

Ing. Miguel Puca

**CONSEJO DIRECTIVO ANATEC
PRESIDENTE:**

Jorge Málaga Cocchella

VICE-PRESIDENTE:

Bruno Aberásturi Seoane

DIRECTOR TESORERO:

Enrique Ruiz Bazalar

DIRECTOR SECRETARIO:

Lenin Lazo Quiroga

DIRECTOR DE RR.PP.:

Juan Azama Higa

DIRECTOR VOCAL:

José Rey Recavarren

DIRECTOR VOCAL:

Hugo Nicolini Ventura

Av. Arequipa N° 330 Of. 801 Ps.

8 Lima - Perú

Telf.: 425-1461 / 424-9644

Telefax: 433-1673

www.anatec-peru.com

email: anatec@speedy.com.pe

Hecho el Depósito Legal

en la Biblioteca Nacional del Perú

N° 2008-12323

Impreso por:

Ediciones Santillán Castillo José

La Revista Anatec no se solidariza necesariamente con el contenido de los artículos de sus colaboradores. La reproducción total o parcial de los contenidos es permitida con mención de la fuente.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS RUMBO A SUDAMÉRICA

Mi experiencia en el transporte se remonta a principios de la década de los 80 cuando fundé la empresa de transportes Cargueros Terrestres, más conocida como Carter. En estos 30 años de trayectoria he sido testigo de muchos inconvenientes ocurridos con el transporte terrestre de mercancías que se realiza en nuestra patria tanto de índole natural, como el Fenómeno del Niño, así como de orden político, al dictarse leyes no acordes a nuestro sector, pero gracias a la unión de los transportistas y gremios, como Anatec, buscamos siempre el diálogo con las autoridades de los gobiernos de turno para resolver estas dificultades.

Aún tenemos problemas latentes en el sector y uno de ellos es lo que viene ocurriendo desde hace más de un año con la República del Ecuador, donde sus autoridades y gremios de transporte funcionan con serias deficiencias, por las que no permiten que las empresas de transporte internacional de mercancías peruanas desarrollen un normal servicio en dicho país. Por ello, invocamos a las autoridades de nuestro gobierno a buscar un acuerdo con su par norteño para que solucionen de manera inmediata este lamentable suceso y que se traduzca en la normal circulación de las unidades de carga por las carreteras de ambos países sin ningún tipo de inconvenientes.

Por nuestra parte, los empresarios transportistas peruanos nos comprometemos a seguir ofreciendo modernización en nuestras flotas y la optimización de nuestros servicios hacia el Ecuador y demás países de la región. Dentro de poco



tendremos grandes oportunidades y retos que debemos cumplir: uno de ellos será brindar servicios de transporte internacional de mercancías en Brasil, tras la construcción de la carretera interoceánica, y donde competiremos con sus grandes empresas de transporte.

Termino estas breves líneas agradeciendo a la revista Anatec y aprovecho en manifestar a nuestros colegas asociados a seguir unidos y apoyar la labor que viene realizando nuestra señera y querida institución en lograr el bienestar y desarrollo del transporte de mercancías en el país.

Hasta pronto,

Juan Azama Higa

Director de ANATEC





Por: Felipe Díaz, Especialista en Transporte Terrestre Internacional.

¿HASTA CUÁNDO TENDREMOS DIFICULTADES EN ECUADOR?

TIEMPO DE SOLUCIONES

Esta actitud poco amigable proviene a raíz de que las empresas peruanas, gracias a la modernización de sus flotas y la optimización de sus sistemas de comercialización, especialmente haciendo uso de furgones de mayor capacidad de carga que los contenedores marítimos, empiezan a recuperar las cargas que le habían sido arrebatadas por el transporte marítimo y movilizan cargas en forma directa hasta y desde Guayaquil, Quito, Cuenca y otras ciudades del interior del Ecuador.

Cabe aclarar que todas las operaciones de transporte al interior de Ecuador se hacían únicamente bajo el sistema de nacionalización obligatoria en la aduana de Huaquillas, pues no se podía pasar directamente bajo el régimen de tránsito aduanero internacional o tránsito

aduanero comunitario (Decisiones 477, 617, 636), en razón de que la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), no tenía expedita la aplicación de estos regímenes en las aduanas del interior.

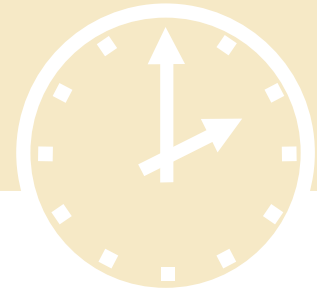
Y la acción intolerante se hace manifiesta en junio del 2008, cuando la CAE, en su calidad de autoridad aduanera, determina la interrupción del transporte internacional, prohibiendo el paso de los camiones peruanos más allá de la ciudad fronteriza de Huaquillas, bajo el pretexto que toda mercadería al ser nacionalizada en Huaquillas pierde su condición de internacional y se convierte en producto nacional, por lo que tan solo podría ser movilizada por los transportistas ecuatorianos, obligándose a partir de esa fecha a transbordar todas las cargas.

La decisión adoptada por la CAE no

fue un acto aislado, sino todo lo contrario, contó con el apoyo de la autoridad de transporte y coordinada con el gremio de transporte pesado, que ubicó a sus transportistas en las puertas de los almacenes aduaneros de Huaquillas con el fin de no dejar pasar a ningún vehículo peruano.

Esta preocupante situación que debió ser solucionada inmediatamente se complicó aún más, cuando el 21 de julio del 2008 al firmarse en Lima un acta de entendimiento entre el director ejecutivo de la Comisión Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del Ecuador y el director general de Transporte Terrestre del Perú, se hace una interpretación antojadiza y tergiversada de la norma andina, con lo que la autoridad peruana terminó por avalar el ilegal acto de Ecuador registrándose en el acta que para que los vehículos peruanos puedan hacer operaciones de transporte internacional hasta las ciudades del interior de Ecuador, deben hacerlo bajo el régimen de tránsito o sea con el DTAI (Declaración de Tránsito Aduanero Internacional), y si no se hacían bajo el indicado régimen y se nacionalizaban las mercancías en frontera, esto implicaba que la opera-

Ya llevamos un año del permanente y sistemático hostigamiento por parte de las autoridades y los gremios de transporte de nuestro país hermano del Ecuador, en contra de las empresas de transporte internacional de mercancías peruanas, y esta situación aún no ha sido posible superarla, lo que dificulta un normal desarrollo de las actividades del comercio exterior.



ción de transporte internacional había culminado y por lo tanto había que transbordar la carga hacia camiones ecuatorianos.

Ante esta descabellada actuación de las autoridades de transporte solicitamos la intervención de la comunidad andina, quien convocó a la II Mesa Binacional de Aplicación de la Decisión 399, celebrada en la ciudad de Machala, el 25 y 26 de setiembre del 2008, evento en el cual la autoridad de transporte del Perú reconoció que había cometido un error al firmar el acta con un texto incongruente con la norma andina, por lo que comunicó que retiraba su firma y dejaba sin efecto la indicada acta.

En dicho evento si bien quedó aclarado y confirmado que las operaciones de transporte no pueden ser interrumpidas así la mercadería se nacionalice en frontera y deben obligatoriamente efectuarse hasta destino final, tal como se indica en la carta porte, no fue posible reiniciar las operaciones con la normalidad esperada porque inmediatamente surgió otro escollo.

Y esta vez bajo la bandera de que Perú debe cumplir con el reglamento de pesos y medidas (Decisión 491), los gremios y las autoridades de transporte se unieron para impedir que los camiones peruanos cuyas carretas tenían más de 13 m. de largo vuelvan a pasar, muy a pesar que en la Reunión

de Machala se había acordado no tomar en cuenta solo el largo de la carreta, sino el largo total de 18.50 m. (combinación del tracto y el semiremolque).

En vista que se mantenía la beligerancia, el tema fue abordado por los presidentes de ambos países reunidos con motivo del encuentro presidencial celebrado en Machala el 25 de octubre del 2008, instruyéndose a las autoridades de transporte de ambos países a que busquen a la mayor brevedad posible las soluciones a estas dificultades, señalando además el interés de ambos gobiernos en incentivar la constitución de alianzas estratégicas entre empresas de transporte.

Luego de este máximo evento y en cumplimiento de la voluntad presidencial se desarrolló una videoconferencia el 7 de noviembre del 2008, acto en el cual la autoridad peruana en vez de exigir a Ecuador el cese de las actitudes antiperuanas, terminó por conceder una amnistía de 6 meses de plazo para que sigan ingresando a Perú las carretas ecuatorianas que no están registradas en la aduana peruana porque no tienen placa ni documento de circulación.

Superadas algunas dificultades operativas, surgieron otro tipo de escollos, como son la negativa de la autoridad de transporte de Ecuador de inscribir los incrementos de flota de las empresas pe-

ruanas, se dan casos que desde hace 9 meses todos los expedientes presentados son declarados improcedentes, para lo cual se aduce entre otros criterios, la antigüedad y medida de los camiones y carretas, copias legalizadas de documentos, datos faltantes en los anexos, en fin, un sinnúmero de pretextos.

Ante el mantenimiento de estas actitudes por parte de la autoridad ecuatoriana, en la última entrevista realizada mediante videoconferencia el 7 de abril del 2009, y ante la nueva solicitud de Ecuador de ampliar el plazo de la amnistía por seis meses más, para la circulación de las carretas, Perú condicionó que tan solo ampliaba el plazo hasta el 6 de mayo del 2009, fecha hasta la que Ecuador tendría que atender todas las solicitudes presentadas por los transportistas peruanos. El 6 de mayo no se pudo llevar a cabo la anunciada videoconferencia por razones técnicas y se reprogramó para otra fecha en que estaremos pendientes de las posiciones y definiciones de nuestras autoridades.

El fondo de toda esta situación es la filosofía del empresariado de cada país, por un lado los transportistas peruanos buscando día a día optimizar sus servicios, pensando en los TLC con Estados Unidos, con la Unión Europea y que además muy pronto se tendrá que competir con gigantes del transporte como Brasil, y por otro lado los transportistas del hermano país que no apuestan por desarrollar y modernizar sus empresas, con algunas excepciones, y más bien cada día buscan encerrarse, esperando que les faciliten los negocios, entregándoles la carga en frontera.

TEMAS PENDIENTES A RESOLVER

EN CHILE Y ARGENTINA

ES URGENTE LA SOLUCIÓN DE INCONVENIENTES QUE ATRAVIESAN LAS EMPRESAS PERUANAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ESTOS PAÍSES, Y QUE DETALLAMOS A CONTINUACIÓN.



Transporte terrestre Internacional de Carga, para el ámbito del Cono Sur (básicamente en la ruta hacia/desde Argentina y en tránsito por Chile):

1. Homologación de pesos y medidas de los tractocamiones y semiremolques peruanos en su tránsito por Chile.

Nuestra legislación señala 48 tn. de peso bruto vehicular, pudiendo ser exonerados del control de pesos por ejes, controlando únicamente el peso bruto vehicular (PVB); en este caso solo se podrán despachar mercancías hasta el 95% de la sumatoria del peso por ejes, en

tanto no exceda el PVB máximo permitido. Existen tolerancias de 5% por eje y 3% por PVB.

En Chile, a través de su organismo la Dirección Regional de Vialidad en los puestos de control de Huara como Arica, si estos se manejan en forma autónoma en su control, es posible incurrir involuntariamente en una doble infracción de pesaje en nuestro tránsito, muchas veces es de conocimiento que la calibración de sus balanzas difieren hasta en 1000 kg. entre uno y otro control. Se agrava esta situación en nuestro ingreso fronterizo a

Chile, lo hacemos por San Pedro de Atacama, cruzamos Calama hasta Huara, (aprox. 500 km) que es el primer control, y "no existen" balanzas privadas o concesionadas por la Dirección de Vialidad, que facilite el previo control de las cargas para no incurrir en la infracción sumamente onerosa, además de la detención o inmovilización del vehículo, hasta regularizar el exceso; además de generar un acta con participación de carabineros, está la mediación del representante ante el Juzgado de faltas que está centralizado y esto significa la



movilización desde la base del representante hasta las diferentes zonas regionales del juzgado pertinente.

Recomendaciones: Los transportistas de carga internacional con permisos definitivos, frecuentes en su tránsito con carga intervenida y precintada aduaneramente en el país de origen y controlada durante su tránsito en un tercer país “no” puede desestibar la carga o romper precintos al solo efecto de reacomodar la carga, como es la norma de vialidad, (esta aplicación puede funcionar solo para carga nacional), por lo que se debe solicitar lo siguiente:

a) Que mientras no se tenga las facilidades de balanzas privadas homologadas por vialidad que permitan un previo control al transportista se autorice que el primer punto de Control de Balanza realice el pesaje previo a fin de adecuarnos a la reglamentación vigente.

b) Que los contenedores vacíos o con mercancías no estén sujetos al control de pesos por ejes.

c) Se apliquen las tolerancias en cada caso de pesaje; ya que habitualmente solo dependemos del criterio del control de la balanza.

d) En un caso extremo de infraccionamiento establecer un convenio bilateral, para la “no” detención del vehículo y retención de documentación del conductor que tiene tránsito aduanero, a tal efecto solo se practicaría el levantamiento del acta respectiva, garantizando este acto con la denominación del representante del país. Cabe anotar que existe un convenio parecido con Bolivia y Chile.

2. Homologación de pesos y medidas de los vehículos con configuración T3 y S2, S3 (tracto/semi) peruanos en su tránsito por Argentina

Nuestra legislación permite para los

vehículos con la configuración indicada, que la dimensión del largo total del vehículo es hasta de 20,50 m.

En Argentina, el organismo que regula es la Dirección Nacional de Vialidad y resulta que uno u otro de los controles (Volcán), ejercen la aplicación de la norma que respeta solo un largo total de 18,50 m. Esto significa también el detenimiento del vehículo, además de infracción, etc.

En la práctica, Argentina por su tipo de carreteras posee una configuración de su flota totalmente diferente en los tractos frontales sin cabinas literas y de dos ejes; es probable que mantenga una legislación para su realidad. En el caso del transporte internacional nuestro, que remonta arriba de los 4 a 5 mil km. de recorrido, el conductor y ayudante tienen que tener otro confort y el tipo de tractor generalmente es americano y de tres ejes, que sumado a un semi hay en promedio de 13 a 14 m. sumando los 20,50 m.

Se solicita:

a) Que la Secretaría de Transportes de Argentina coordine con la Dirección Nacional de Vialidad la homologación de nuestras dimensiones vehiculares a 20,50 m. Probablemente este tipo de problemas lo tienen también los chilenos, brasileños y paraguayos que están adaptados a nuestras medidas.

b) Que en el caso de los permisos de tránsito de carga excepcional sobre vehículo especial (cama-baja/carretón) el representante tenga la facilidad de solicitar los referidos permisos de tránsito en el ámbito de su base, indistintamente del punto de origen de salida de la carga en el país. Este pedido radica en que normalmente cada provincia tiene una oficina descentralizada.

3. Acuerdos de transitos por la república

de Chile a terceros países (Argentina y Bolivia)

Este tema se tendría que ventilar entre las direcciones de transporte terrestre de Perú y Chile, ya que todo lo que hay ahora está dentro del contexto bilateral, pero no prevé el acuerdo del consentimiento de Chile al tránsito de la flota peruana hacia y desde Argentina y/o Bolivia. En nuestro caso particular se ha obtenido de manera especial pero solo con documentación provisoria que cada 6 meses hay que renovarla. Por lo cual está la receptividad de parte de Chile, faltaría que se realice el compromiso o convenio. Esto resulta también importante hacerlo con Bolivia para transitos desde/hacia Argentina y Brasil.

4. Control aduanero argentino para exportaciones peruanas

La idea es potenciar las exportaciones peruanas hacia Argentina, en la experiencia de cuatro años la Aduana de ingreso a la provincia de Jujuy, a través de sus controles de Jama, Susques y Palpalá, consideramos que se debe integrar si es posible en uno, teniendo en cuenta la situación geográfica de los puntos de control; pero resulta que además del control documentario realizado entre el Paso de Jama y Susques (CRT, MIC/DTA, pasaportes, vehicular, gendarmería, migratorio y aduanero-narcótico), en forma muy regular, en un tercer control aduanero (Palpalá) se está practicando un control de peso y físico de la carga que significa prácticamente un despacho aduanero con el consiguiente sobre costo operativo.

En este orden, creemos que si estamos ya en el sistema María Aduanero en el segundo control de Susques, donde radican todos los datos del transportista, del exportador y del importador, del destino aduanero, etc., así como un tornaguía



hacia el destino final, en el tercer control de Palpalá con el control del peso sería suficiente para descartar cualquier anomalía que se pudiera presentar en el tránsito

Atendiendo la normatividad de tránsitos internacionales, en el caso del transporte terrestre, esta debe prevalecer con el MIC/DTA, más los tiempos de tránsito entre controles aduaneros (tornaguía); se debe elaborar un nuevo procedimiento de control integrado que comprenda la carga general y sobredimensionada sobre camiones, así como el tránsito de contenedores sobre camión; teniendo en cuenta que el vehículo procede de un tercer país que también ha sido previamente controlado documentariamente.

5. Consolidación y desconsolidación de la carga en Argentina

A fin de propiciar un mayor servicio de carga chica o suelta a partir de un servicio frecuente y con ello generar un creciente intercambio comercial entre las distintas provincias de Argentina, solicitamos se coordine la normatividad de esta modalidad de carga, para que un camión pueda hacer el embarque y/o desembarque alternativo en los diferentes depósitos fiscales aduaneros de las provincias, en la hoja de ruta manifestada en el MIC/DTA del transportista internacional.

En estos momentos solo se consolida en la provincia de Córdoba, requiriéndose las de Jujuy, Salta, Tucumán, San Luis, Rosario y Buenos Aires que integren a esta modalidad de servicio de transporte.

6. Homologación argentina de certificados de operatividad/revisiones técnicas

Para el caso de cargas IMO, en determinados momentos las autoridades argentinas han requerido sus propias revisiones técnicas vehiculares, desconociendo las que se emiten en Perú. En este caso la normativa estaría por acordar como válidos en forma recíproca los certificados emitidos en origen de forma automática y de acuerdo a la vigencia expedida.

7. Aplicación de seguros por daños a terceros y a la propiedad pública y privada para tránsitos por Chile de explosivos, productos químicos.

Sabemos que en forma bilateral Perú-Chile han efectuado un acuerdo de reciprocidad para las empresas extranjeras que transiten las mismas adecuándose a las normas que rigen en cada país transitado. Hay un punto en la que existe una disimilitud en la parte del criterio de los seguros aplicados por Perú y Chile.

En el caso de Perú, de acuerdo al D.S. 021-2008-MTC referente al transporte de materiales y residuos peligrosos, el seguro solicitado es de 120 mil dólares americanos; sin embargo, en el caso chileno, de acuerdo al reglamento complementario de la Ley N° 17.798 sobre control de armas y elementos similares (explosivos), en su título noveno del artículo 314, por ejemplo, para cargas sobre los 10,000 kg. exige un seguro de responsabilidad civil de tres millones de dólares americanos que se contraten con instituciones chilenas o internacionales que tengan representación o agencias en Chile. En este caso "no existe ninguna aseguradora chilena ni internacional" que haga este tipo de cobertura.



 **TRICORZO**[®] S.A.
¡¡CALIDAD QUE IMPORTA!!

15
AÑOS

“Liderando el mercado de aros”

AGCURIDE

Delta
TRUCK WHEELS

VALLE

EXCELENTE
CALIDAD
AL MEJOR PRECIO!!



www.tricorzo.com / info@tricorzo.com
Central Telefónica 203-7801 telefax 203-7803 y el RPM #638283

TOMEMOS AL TORO POR LAS ASTAS



Ahora bien, si queremos realmente reducir los accidentes de tránsito en nuestro país, simple y sencillo, tenemos que tomar medidas para reducir el mayor factor por el cual se generan los accidentes de tránsito.

En la actualidad las garitas de Tolerancia Cero verifican el estado de los vehículos y los documentos con los cuales estos deben circular para brindar el servicio de transporte de carga o pasajero a nivel regional, nacional o internacional de acuerdo al Reglamento Nacional de Transporte Terrestre, en cuanto al conductor solo se le identifica y verifica si tiene signos de ebriedad y no se tiene el mecanismo para verificar si está con signos de cansancio.

La realidad es la siguiente, los conductores por lo general, en la gran mayoría de empresas, se les contrata con un sueldo mínimo y el resto lo ganan por viajes, esto hace en muchos casos que estén obligados a trabajar más de las horas permitidas, creando el ambiente para que se genere un accidente de tránsito en cualquier momento por cansancio, ya que el conductor no estará en condiciones físicas para actuar en caso de que ocurriesen imprevistos en la vía.

Por otro lado se pasa revisión técnica del vehículo, pero no se hace revisión

En los últimos diez años el 85% de los accidentes de tránsito son por factor humano, 10% factor máquina y un reducido 5% es por el clima. Por responsabilidad humana, el mayor de los casos es por cansancio.

ión médica exhaustiva de las condiciones físicas y psicológicas, del conductor.

Por las condiciones operativas expuestas es necesario crear mecanismos de control estricto y constante de las horas de trabajo de los conductores

Por: Miguel Puca.



PARA REDUCIR ACCIDENTES DE TRÁNSITO



para realmente reducir los accidentes de tránsito que se vienen dando.

MEDIDAS A ADOPTAR

- Para tramos que superen las cinco horas de viaje se debe hacer el cambio de conductor en estaciones intermedias cada cinco horas es decir que baje el conductor que iba al volante y suba otro en dicha estación, de ese modo se asegura que no exista cansancio. En la actualidad en tramos que superan las cinco horas de viaje hay dos conductores, pero no se sabe en qué momento se realizó el relevo, no hay forma de verificar si el conductor que hará el relevo y que viaja en el vehículo realmente descansa.

- Mejorar la programación de rotación de conductores de tal forma que se asegure que estos conductores tengan sus descansos semanales, el cual debe ser validado periódicamente por el Ministerio de Transportes y Ministerio de Trabajo.

- Revisión médica de los conductores periódicamente, para efectuar la medicina preventiva y no la correctiva.

Respeto al transporte urbano de pasajeros en los operativos los inspectores municipales solo verifican que los documentos estén en regla y no tienen el mecanismo para verificar el estado físico del conductor, ni comprobar si

psicológicamente están aptos para realizar este trabajo. En el diario actuar de estos conductores podemos observar el famoso correteo de unidades de vehículos que pertenecen a la misma empresa realizando maniobras temerarias exponiendo la vida de los pasajeros y la de ellos mismos, que en muchos casos terminan con graves accidentes de tránsito.

Esto ocurre porque en nuestro país todavía operan las pseudoempresas de transporte urbano donde solo se constituye una empresa para cuestiones de adjudicación de ruta y operan como realmente son: simplemente propietarios de cada unidad, quienes se "matan" por pasajeros, elevando sus costos operativos y llenándose de papeletas por las maniobras temerarias que realizan los conductores, así mismo generando congestionamientos vehiculares y desorden en las vías de nuestro país.

Si sabemos que las muertes que generan los accidentes de tránsito en nuestro país han superado largamente lo que generó el terrorismo en años pasados, entonces es necesario plantear soluciones integrales a este mal que nos aqueja. Es hora que las autoridades del sector, empresarios, especialistas, conductores y el pueblo en general planteemos las soluciones reales.