



¡ EXITOSO !



Seminario Nacional Actualización en la Legislación del Transporte Terrestre de Mercancías 2009



Señalización de
Matpel



Perú
país seguro



Visite
Apurímac

ESCUELA DE CONDUCTORES PROFESIONALES ESPECIALIZADOS



CURSOS QUE BRINDA LA ESCUELA

- Recategorización de Licencias de Conducir, Allb, Allla, Alllb, Alllc.
- Revalidación (Curso de Reforzamiento).
- Capacitación Anual para Conductores de Servicio de Mercancías.
- Seguridad Vial y Sensibilización del Infractor.
- Normatividad de Tránsito y Seguridad Vial.



INFRAESTRUCTURA

Contamos con excelente infraestructura y logística, disponemos de una confortable y equipada sala de reuniones para la capacitación de los conductores profesionales.



STAFF DE DOCENTES

Contamos con una excelente plana de docentes especializados de alto nivel quienes brindan un asesoramiento eficiente y desarrollan un eficaz sistema de aprendizaje.

Formamos conductores capaces, conscientes y comprometidos con los valores y derechos de las personas, preparándolos de manera idónea en el conocimiento del tránsito, transporte terrestre, seguridad vial y conservación de nuestra infraestructura vial.

INFORMES: 424-9644 Telefax 433-1673 Celular 98053-5353 RPM: #809501 RPC: 989265858
Av. Arequipa N° 330 Ofic. 805, 901 y 902 Lima - Cercado, Perú
anatec@speedy.com.pe - www.anatec-peru.com



En esta Navidad ANATEC quiere llegar a cada uno de los empresarios del servicio de transporte de mercancías, a los transportistas en general, amigos auspiciadores de nuestra revista, a nuestros alumnos conductores y a toda nuestra lectoría para darle un GRACIAS lleno de afecto y reconocimiento por habernos acompañado y apoyado durante el año 2009.

*Recomendándoles a los profesionales conductores del servicio de mercancías y en especial a los capacitados en nuestra escuela que es:
"Su responsabilidad hacer de las carreteras un lugar seguro".*

Y para este año 2010 que se concreten nuestros buenos deseos, objetivos y los disfrutemos en paz con nuestros seres queridos.


Jorge Málaga Cocchella
Presidente

anatec

Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga



Sumario



6-12

Actualización en la Legislación del Transporte Terrestre de Mercancías 2009

Anatec llevó a cabo de manera exitosa este evento que contó con la presencia de autoridades, empresarios del servicio de transporte de carga y transportistas del territorio patrio.



14-15

Señalización de Maptel

Presentamos la primera parte de este artículo que espera brindar una mejor comprensión e interpretación del mundo de las señalizaciones de Maptel.



16-17

Perú País Seguro

Es un loable programa de Ransa que brinda talleres de capacitación sobre seguridad vial, manejo defensivo y transporte de mercancías especiales.



18-19

Claro que sí, señores

La evaluación psicológica cumple un papel muy importante en el área de tránsito y transporte, permitiéndonos tomar medidas preventivas con la finalidad de evitar incidentes y accidentes.



20

GPS en el Perú ya es una realidad

De acuerdo con el reglamento N° 017-2009-MTC de Administración de Transporte, desde el 1 de julio del 2010, será obligatorio el uso del sistema GPS en las unidades de transporte de carga.



22

Solo en Lima y Callao

El Consejo Nacional de Transporte Terrestre hizo un pedido para que los combustibles sean menos contaminantes en el país y no como lo decretó el gobierno, que desde el 2010 será obligatorio la comercialización de un diésel de 50 partes por millón, en Lima y Callao.



24

Hacia un SOAT andino

En la Comunidad Andina formada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, tras 40 años de existencia no existe un sistema único de seguro contra accidentes de tránsito cuando sus vehículos transitan y pueden causar daños personales y materiales.



26-29

Reglamento para la prevención y erradicación de la fiebre aftosa

Presentamos en esta edición algunos artículos y la tabla de infracciones y sanciones de este reglamento.



30-31

Apurímac, cuna de los aguerridos chancas, de José María Arguedas y de Chabuca Granda

En quechua Apurímac significa "el que habla con los dioses" u "oráculo mayor". Es un departamento recorrido por cadenas de montañas y cuenta con hermosos paisajes y atractivos turísticos.



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

Gabriel Bustamante

Johnny Michuy

Ing. Miguel Puca

Ing. José Silva

Sonia Valdez

CONSEJO DIRECTIVO ANATEC

PRESIDENTE:

Jorge Málaga Cocchella

VICEPRESIDENTE:

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

DIRECTOR VOCAL:

Ernesto Rodríguez Rodríguez

Av. Arequipa N° 330 Of. 801

Piso 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:

Editorial Gráfica Kuarto S.A.C.

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.



Y LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE...

¿QUIÉN LA CONTROLA?

A puertas de la culminación del año 2009, la actividad del transporte de carga o mercancías ha sido objeto de una nutrida legislación durante todo este periodo.

La necesidad apremiante de detener los accidentes de tránsito, que día a día no cesaban de ocurrir, generó reclamos de todos los sectores de la población ante lo cual casi se obligó a tomar medidas inmediatas a las autoridades con la finalidad de amenguar esta situación.

Para ello las autoridades no tuvieron mejor idea que pensar en el corto plazo e incluido el cambio de ministro se procedió a promulgar sendos decretos para tal fin, como son:

- Reglamento de Administración de Transportes D.S. N° 017-2009-MTC.
- Modificaciones al Reglamento Nacional de Vehículos D.S. N° 022-2009-MTC.
- Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito D.S. N° 016-2009-MTC.
- Sistema de control de licencias de conducir por puntos Ley N° 29365.
- Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) Ley N° 29380.
- Creación de Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, Ley N° 29391.
- Modificaciones al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, D.S. N° 024-2009- MTC, entre otras más.

Pero, realmente el problema de nuestro sector no son las leyes bajo las que está regido, sino el caso omiso que se hace sobre ellas, mientras la informalidad aqueje nuestra actividad y el gobierno solo se aboque a fiscalizar a las empresas formales poco puede aportar la

lluvia de normas a la reducción de accidentes pues no se está haciendo frente a los problemas reales, el gobierno está postergando medidas más efectivas que redundarían de inmediato en el logro del objetivo final.

A la fecha se encuentra pendiente la dación de la norma correspondiente al bono de chatarreo, que propiciaría la renovación de flota con unidades nuevas, se debe estandarizar las revisiones técnicas a nivel nacional, reactivar la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo que afecta al combustible, erradicar de manera definitiva la importación de vehículos usados, agilizar la concesión de vías al Sector Privado para contar con una adecuada infraestructura tanto en el ámbito urbano como en la red vial nacional, incrementar el porcentaje de detracciones sobre la base de una tabla de valores referenciales actualizada, dotar de recursos a la policía para que pueda mejorar la seguridad en los puntos de carga y descarga.

A nuestros asociados y lectores les recalamos que la mejor forma de colaborar con el país es no cesar en la formalización de nuestras actividades a pesar de la capeante competencia desleal de los informales, la globalización de las actividades comerciales producto de los TLC suscritos por nuestro país nos depa- ran mejores tiempos en el que se verán reflejados todos nuestros esfuerzos.

Saludos,

Hugo Nicolini Ventura
Director de Anatec

REALIZAMOS CON ÉXITO SEMINARIO NACIONAL

Actualización en la Legislación del Transporte Terrestre de Mercancías 2009



Presidente de Anatec, Jorge Málaga, inauguró el evento.

El 29 de octubre pasado, la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga, Anatec, llevó a cabo de manera exitosa este evento que contó con la presencia de autoridades, empresarios del servicio de transporte de carga y transportistas del territorio patrio.

El seminario nacional Actualización en la Legislación del Transporte Terrestre de Mercancías 2009 se llevó a cabo en el Círculo de Oficiales de la Guardia Republicana del Perú, ubicado en el distrito limeño de San Isidro.

Este evento fue inaugurado por el presidente de Anatec, Jorge Málaga, en medio de una gran expectativa por parte del público asistente.

En el primer tema, Decisión 399:

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, expuesto por el Dr. Alfredo del Castillo Ibarra, representante de la Comunidad Andina, se realizó un análisis sobre la Decisión 399, asuntos complementarios y su pronta sustitución.

Los panelistas del primer tema fueron Lenin Lazo, director de Anatec y gerente de Corporación Lau 88; el Ing. Gustavo Cerdeña, representante de la compañía de seguros La Positiva; y Ga-

briel Bustamante, especialista en seguros.

Por su parte, el economista Jesús Tapia, asesor de la DGTT del MTC, trató el segundo tema, Reglamento Nacional de Materiales y Residuos Peligrosos y Modificatorias. El expositor comentó lo concerniente a la reglamentación en mención como los requisitos para el otorgamiento del permiso de operación para el servicio de transporte terrestre de Matpel, póliza de seguros y plan de contingencia.

El evento en imágenes



Destacados panelistas en el evento de Anatec.

Los panelistas de esta segunda disertación fueron Olab Lima de la Compañía Minera Antamina; el Ing. César Rodríguez, especialista en medioambiente de la UNI; el Mayor PNP Jorge Linares, integrante de la Dirección de Protección de Carreteras; y la Ing. Isabel Montalvo, funcionaria del Ministerio del Ambiente.

Acto seguido se hizo un alto a las exposiciones para un *coffee break* y luego los asistentes pudieron apreciar los productos que los auspiciadores presentaron en el evento.

Luego del *coffee break*, los representantes de las tres empresas líderes del transporte pesado en el Perú como son Automotores Gildemeister, Divemotor y Volvo expusieron al público asistente las bondades de sus vehículos en el mercado nacional.

Posteriormente, el Dr. Jaime Pacheco Cantalicia, asesor de la DGTT del MTC, expuso el tercer tema "Reglamento Nacional de Administración de Transporte y Modificadorias". Entre los principales puntos tratados tenemos las condiciones técnicas y la antigüedad máxima de acceso y permanencia de los vehículos en el servicio, condiciones legales y específicas, inspección técnica vehicular, entre otros.

El panel del último tema estuvo integrado por Armando Negri, presidente de la Asociación Automotriz del Perú; Bruno Aberásturi, Director de Anatec y representante de Ransa; y Raúl Solórzano, especialista de Ransa.

El encargado de clausurar el evento organizado por Anatec fue Bruno Aberásturi.

Es importante mencionar que en este evento también participaron con sus inquietudes empresarios nacionales vinculados a la actividad del transporte y transportistas asistentes de todo el territorio nacional.



Bruno Aberásturi, vicepresidente de Anatec, clausuró el evento.

PRIMER TEMA

DECISIÓN 399: TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Por: Sonia Valdez.



Dr. Alfredo del Castillo.

En el seminario Actualización en la legislación del Transporte Terrestre de Mercancías - 2009 organizado por Anatec, Alfredo del Castillo Ibarra, representante de la Secretaría General de la Comunidad Andina, realizó una brillante exposición sobre la Decisión 399 - Transporte Internacional de Mercancías por Carreteras. Dicha exposición contempló puntos sumamente importantes tales como: la Comunidad Andina (CAN) y el Sistema Andino de Integración (SAI); los Comités Técnicos Andinos de Autoridades Sectoriales; el Ordenamiento Jurídico de la CAN y la Decisión 399 (análisis, reglamentación y sustitución).

Así, el expositor partió con un detallado recuento sobre la creación de la CAN la cual se propuso como objetivo el desarrollo económico, equilibrado, armónico y compartido de sus países miembros (PPMM); y por consiguiente mejorar el nivel de vida de los habitantes de la subregión.

Respecto a la supranacionalidad y ordenamiento jurídico de la CAN, Alfredo del Castillo señaló que "constituye una significativa ventaja frente a otros esquemas, la cual está presente en las decisiones adoptadas por el Camre y por la Comisión de la CAN, así como en los pronunciamientos del Tribunal de Justicia y la SGCAN (Secretaría General de la Comunidad Andina), dentro de sus atribuciones. Estas decisiones, conjuntamente con el Acuerdo de Cartagena, sus protocolos e instrumentos adicionales, el Tratado de Creación del Tribunal de Justicia de la CAN y sus Protocolos modificatorios, las Resoluciones de la Secretaría General de la CAN, y los convenios que adopten los PPMM; conforman el ordenamiento jurídico de la CAN".

Asimismo, mencionó que el SAI se desarrolla en dos ámbitos: intergubernamental y comunitario.

Luego, detalló que mediante decisión de la Comisión de la CAN se han creado comités técnicos andinos de autoridades sectoriales, que tienen carácter técnico y están conformados por autoridades sectoriales de alto nivel de los PPMM "generalmente tienen carácter permanente y emiten opinión técnica no vinculante en el ámbito de los temas para los que fueron creados", quien además recordó algunos principios de la CAN "obligatoriedad, aplicación o aplicabilidad directa o

inmediata (no requiere norma interna para su aplicación en los PPMM), primacía de la normativa comunitaria (prima en caso de conflicto con una norma de derecho interno).

Para la Decisión 399 - Transporte Internacional de Mercancías (TIMC), la CAN ha adoptado una serie de normas comunitarias para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio intrasubregional y el fortalecimiento de la integración física de su territorio. El TIMC se encuentra regulado en la subregión, fundamentalmente por la Decisión 399 (17 de enero de 1997).

Ahora bien, la elaboración de una Política Común de Transporte Internacional por Carretera en la CAN, previa a la sustitución de la Decisión 399, es sostenida por algunos PPMM y recurrentemente por Andinatic Andina. "Es innegable la importancia de contar con una Política Común Andina de Transporte, la cual recoja y se fortalezca de los criterios y aportes que puedan generarse en las Mesas de Trabajo Binacionales, donde actúen de forma directa, los verdaderos actores y protagonistas de la integración; es decir, los ciudadanos y transportistas de las fronteras", sostuvo Alfredo del Castillo.

Además, como representante de la CAN, afirmó que la SGCAN ya ha cumplido con la elaboración, como Documento de Trabajo, de la Política Común de Transporte Internacional por Carretera en la Comunidad Andina, que fuera materia de revisión en la XII Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina (realizado el 26 de marzo del 2006), por el cual aún no se ha recibido pronunciamiento alguno. "En todo caso, el proceso de negociación para lograr un Acuerdo de Asociación CAN-UE ha resultado determinante para priorizar los trabajos tendientes a elaborar una Decisión sustitutoria de la Decisión 399, a efectos de mejorar las condiciones para el comercio subregional, introduciendo medidas facilitadoras del transporte transfronterizo" señaló.

La problemática del TIMC en los PPMM de la CAN ha sido abordada en diversos informes de la SG, y otros organismos nacionales e internacionales, observando: "dificultades en la aplicación de la actual normativa comunitaria, imposibilidad de realizar transporte directo, transbordos, incumplimientos, desconocimiento, falta de capacitación (...) debiéndose tener en cuenta factores tales como aspectos aduaneros, realidad socioeconómica en las zonas de frontera, niveles de desarrollo empresarial distintos, situación de la infraestructura y la

intermodalidad, divergencias en las políticas macroeconómicas (combustible, aspectos laborales, etc.), limitaciones para la inversión pública y privada en el sector".

La necesidad de sustitución de la Decisión 399 se ha debido, a juicio del expositor, a que es necesario afrontar la problemática que afecta el TIMC en los PPMM, se debe coadyuvar en la superación de los incumplimientos en la aplicación de la Decisión 399 y, por otro lado, mejorar y actualizar las normas contenidas en ella, como también simplificar requisitos documentales y facilitar la tramitología de la Decisión 399, entre otros.

Para dicha sustitución se requiere del trabajo del CAATT (Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre) y SGCAN, la activa participación de los sectores públicos y privados, con conocimiento de las autoridades de aduana y migración, teniendo en cuenta las dificultades en la operación del transporte internacional por carretera y los aspectos burocráticos que afectan la atención oportuna de las solicitudes de permisos y sus modificatorias.

Así, el proyecto de decisión sustitutoria Decisión 399 fue aprobado a nivel técnico, en la XII Reunión Extraordinaria del CAATT (Lima, del 16 al 18 de noviembre del 2006).

El objetivo de esta sustitución es promover la participación activa de los actores públicos y privados en la recomendación de propuestas de solución para la problemática del TIMC y TIPC en la CAN, y sobre los aspectos de los pasos fronterizos que inciden en el primero; la adopción de acuerdos técnicos-operativos dentro del marco de DEC, así como apoyar y participar en la elaboración de la Política Común de TIC de la CAN, según su respectivo reglamento Interno.

Y para terminar, Alfredo del Castillo señaló que los PPMM resaltaron la importancia de abordar el análisis de la Agenda Comenta-da propuesta por la Secretaría General, que tendría en cuenta para su reunión, el Grupo de Expertos en Transporte de la Comisión de la Comunidad Andina, de la cual, la primera reunión se llevó a cabo en su sede, en Lima, los días 18 y 19 de octubre de 2007.



Panelistas de esta exposición.

Red de Camiones y Buses

Piura

Vehículos Grau S.A.C.
Telfs.: (073) 331747 - 304457

Chiclayo

Vehículos S.A.C.
Telfs.: (074) 236796 - 224871

Cajamarca

Mannucci Diesel Cajamarca S.A.C.
Telf.: (076) 368076

Trujillo

Mannucci Diesel S.A.C.
Telfs.: (044) 235481 - 292800

Chimbote

Mannucci Diesel S.A.C.
Telefax: (043) 325571

Huancayo

Automotriz Central del Perú S.A.C.
Telf.: (084) 254495

Tarma

Automotores del Centro S.A.
Telf.: (084) 321750

Cerro de Pasco

Automotores del Centro S.A.
Telefax: (063) 423745

Lima

Automotores del Centro S.A.
Telfs.: 3230470 - La Victoria
Telf.: 3261136 - San Luis

Centro Diesel del Perú S.A.

Telf.: 2510461 - Chorrillos
Telf.: 5231533 - Los Olivos
Telf.: 3243454 - La Victoria

Motores Diesel Andinos S.A.

Telfs.: 4374105 - Ate Vitarte

Cusco

Automotriz Andina S.A.
Telfs.: (084) 226127 - 222350

Arequipa

Automotriz Andina S.A.
Telfs.: (054) 222200 - 460675

Juliaca

Automotriz Andina S.A.
Telfs.: (051) 321014 - 322782

Tacna

Automotores Tacna S.A.C.
Av. Hipólito Unánue 985
Telfs.: (052) 428094 - 428134

Volvo Perú S.A.

Av. Los Frutales 101 Ate Vitarte
Telf.: 317 1200



NO MAS ACCIDENTES DE CAMIONES POR CONDUCTORES EBRIOS



La nueva flota de camiones Volvo incorpora el alcolock en la cabina del conductor.

El ALCOLOCK es un alcoholímetro que bloquea el encendido del camión con una prueba de alcoholemia.

El sistema impide el arranque del motor si el nivel de alcohol en la sangre del conductor sobrepasa el límite.

Esta es una de las tantas razones por la que Volvo es considerado como el camión más seguro del mundo.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.com



SEGUNDO TEMA: **REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MATERIALES Y/O RESIDUOS PELIGROSOS D.S. N° 021-2008-MTC Y SUS MODIFICATORIAS**

Por: Sonia Valdez.

El asesor de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Economista Jesús Tapia Tarrillo, participó en el Seminario Nacional organizado por Anatec, Actualización en la legislación del Transporte Terrestre de Mercancías 2009, con una exposición sobre el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y/o Residuos peligrosos. Así, se refirió sobre dicho reglamento "(...) este es el reglamento de la Ley N° 28256, el cual fue aceptado en el año 2008 y comprende todos los aspectos relacionados a las obligaciones y/o disposiciones que deben cumplir los transportistas y los dueños de las cargas. Debemos señalar que no solo existe ley para el tema del transporte de materiales y residuos peligrosos, sino existe una gama de normas que han sido creadas antes y después de la Ley N° 28256, así tenemos las normas de Transporte de Hidrocarburos y la de Transporte de explosivos".

Además, el expositor precisó a qué se le considera materiales peligrosos "(...) son aquellos que por sus características fisicoquímicas y/o biológicas o por el manejo al que son o van a ser sometidos pueden generar o desprender polvos, humos, gases, líquidos, vapores o fibras infecciosas, irritantes, inflamables, explosivos, corrosivos, asfixiantes, tóxicos o de otra naturaleza peligrosa o radiaciones ionizantes en cantidades que representan un riesgo significativo para la salud, el ambiente o a la propiedad".

Asimismo, recaló los objetivos que el reglamento de Matpel se ha trazado, tales como: "regular las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos con sujeción a los principios de prevención y protección de las personas, el ambiente y la propiedad; la operación de transporte comprende la carga, estiba, transporte y descarga de materiales y residuos peligrosos" Y respecto de los alcances que tiene este reglamento, también acotó "(...) este llega al transportista, al remitente y al destinatario, como agentes involucrados en la operación de transporte y solidarios en las responsabilidades que derivan de su ejecución".

Por otro lado, mencionó que las autoridades competentes que intervienen se encuentran el Ministerio de Transportes, el Ministerio de Salud y las municipalidades provinciales. Por un lado, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones le compete: Regular, supervisar, fiscalizar y sancionar el transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos por

carretera y ferrocarril, gestionar el Registro Único de Transporte de Materiales y/o Residuos Peligrosos; expedir la licencia de conducir de categoría especial para los conductores y maquinistas; fomentar la capacitación del personal que interviene en el transporte; coordinar y ejecutar acciones en materia de seguridad y salud de las personas, así como protección del ambiente y la propiedad en el transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos, con los otros sectores competentes, gobiernos regionales y municipalidades; verificar que los transportistas cuenten con una póliza de seguro que cubra la operación de transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos; autorizar, fiscalizar y sancionar a los infractores al reglamento, entre otros.

Al Ministerio de Salud le corresponde regular, a través de Digesa, los aspectos técnico-sanitarios del transporte terrestre de materiales y/o residuos peligrosos conforme a lo establecido en el presente reglamento; declarar zonas en situación de emergencia sanitaria por el manejo inadecuado en el transporte terrestre de los materiales y/o residuos peligrosos; disponer el levantamiento del estado de emergencia generada por el manejo inadecuado de materiales y/o residuos peligrosos, y disponer el control de los riesgos sanitarios generados por el transporte terrestre de Matpel.

En cuanto a las municipalidades provinciales señalarán las vías alternas para el tránsito de los vehículos y unidades de carga en los que se transporta materiales y/o residuos peligrosos, así como los lugares de estacionamiento, debiendo coordinar para ello con la Comisión Ambiental Regional (CAR) y el órgano competente del gobierno regional y autorizarán los lugares de descontaminación de los vehículos y unidades de carga que transportan materiales y/o residuos peligrosos cumpliendo con las condiciones técnico-sanitarias establecidas



Economista Jesús Tapia.

por Digesa, a excepción de las áreas que para este fin estén comprendidas dentro de las unidades de producción.

Además de las instituciones señaladas se cuenta con organismos de apoyo, como el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Control de Servicios de Seguridad, Control de Armas, Munición y Explosivos de Uso Civil – DICSCAMEC y la Policía Nacional del Perú; el Instituto Peruano de Energía Nuclear – IPEN; el Instituto Nacional de Defensa Civil – INDECI y el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, quienes, en conjunto, colaboran en la ejecución de este reglamento.

Por otro lado, el expositor se refirió a la identificación de los materiales peligrosos, los rótulos, etiquetas y embalaje, así como el uso de los contenedores se efectúa conforme al Libro Naranja de Naciones Unidas, donde se brindan las recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas (Reglamentación Modelo), elaboradas por un Comité de Expertos a nivel mundial.

El economista Jesús Tapia señaló que el MTC publicará en su portal institucional la versión actualizada en español del Libro Naranja dentro de los primeros quince días del mes de enero del 2010 al de su actualización por las Naciones Unidas.

Respecto al Plan de Contingencia con el que se cuenta, el expositor indicó que es un documento necesario creado para la atención de una emergencia ocurrida en la operación de transporte y que debe ser aplicado inmediatamente; sin embargo, es el transportista de materiales y residuos peligrosos, quien elaborará su plan de contingencia de acuerdo a sus requerimientos operativos y teniendo en cuenta los lineamientos que apruebe la Dirección General de asuntos socioambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El personal que intervenga debe contar con una capacitación básica sobre el manejo de Matpel y aplicación del plan de contingencia para dicho transporte. Dicha capacitación básica tiene una duración de cuarenta (40) horas, debiendo ser actualizada con una periodicidad de tres años y la certificación se hará efectiva previa aprobación de un examen teórico-práctico.

De esta manera las obligaciones de las personas que participan en el transporte por carretera de Matpel alcanzan al remitente, al transportista, al conductor y al destinatario, los cuales son responsables por las diferentes actividades comprendidas en la operación del transporte.



Panelistas de esta exposición.

TOYO TIRES®

Tecnología Japonesa al cuidado de su flota...



Fotos Referenciales



M144a

M605z

M622z

M320z

M503z

M506z

Seguridad, mejor costo kilómetro y más reencaches.

DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS LIMA: SAN LUIS: LLANTAS SAN MARTIN TEL.: 522-1740, CORPORACIÓN FESTILLANTAS SAC TEL.: 324-8763, IMPORTADORA EUROLLANTAS SAC TEL.: 323-7055, INVERSIONES MAR TIRE TEL.: 474-3779, J.L. NEGOCIACIONES SRL TEL.: 325-4399 LA VICTORIA: GLOBAL TIRES PERU SAC TEL.: 224-8366, SAN BORJA: COMERCIALIZADORA DE LLANTAS SAC TEL.: 224-3383, NEGOCIOS BREMIT TEL.: 323-6226 ATE: TRANSPORTES Y SERVICIOS ZAVALA-TYSERZA TEL.: 351-7184, PROVINCIAS: AREQUIPA: LIDER CRUZ EIRL TEL.: 054-203899, TIREX PERU(TODA LLANTA) TEL.: 054-779513, ALTERNATIVAS RODANTES SAC TEL.: 054-449966 TRUJILLO: MANNUCCI DIESEL TEL.: 044-235481 HUARAZ: SERVIRUEDAS TEL.: 043-425331.

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

Central Telf: 203-7802 | E-mail: info@tricorzo.com | www.TRICORZO.com

toyo.com

TERCER TEMA:

REGLAMENTO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE TRANSPORTE D.S. Nº 017-2009-MTC Y SUS MODIFICATORIAS

Por: Sonia Valdez.



Dr. Jaime Pacheco.

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte regula, a través del Gobierno Central, gobiernos regionales y provinciales, el transporte nacional. En lo que respecta al transporte público o privado de personas, mercancías o mixto este será fiscalizado por los respectivos órganos jurisdiccionales, además de la Policía Nacional y el Indecopi.

Sobre este reglamento y sus modificatorias, expuso el Dr. Jaime Pacheco Cantalicia, Asesor de la DGTT-MTC, quien sostuvo que "las condiciones técnicas, legales, de operación, de acceso y permanencia serán verificadas por la autoridad competente o una entidad certificadora determinada por ella". Dentro de estas condiciones destacan para el transporte público nacional los frenos ABS y litera para segundo conductor con comunicación interna a la cabina las cuales serán obligatorias a partir del 1 de enero del 2010. Los vehículos habilitados del servicio de transporte de personas de ámbito nacional están obligados a contar con tacógrafo digital o sistema eléctrico de registro o sistema de monitoreo inalámbrico.

La antigüedad máxima de acceso y permanencia, la titularidad de las entidades serán supervisadas por SBS o Conasev. En cuanto a los requisitos para la habilitación mencionó el expositor que la edad máxima se deja en suspenso hasta el 31 de diciembre del 2011, quedando establecida en 68 años; asimismo, la superación de las jornadas máximas no serán materia de sanción si las causas que la motivaron fueron accidente, interrupción de la vía, fuerza mayor.

El Dr. Jaime Pacheco Cantalicia mencionó las obligaciones del conductor; la infraestructura complementaria del transporte de personas y mercancías; las condiciones legales generales para el servicio público y privado; las condiciones legales específicas de personas de todos ámbitos y transporte mixto; las condiciones legales específicas adicionales; las condiciones generales de operación del transportista en relación con el servicio, conductores y vehículos, entre otros.

Además, agregó que "luego del cumplimiento de las condiciones de acceso se otorgarán las autorizaciones y habilitaciones; las cuales pueden ser canceladas, renovadas, modificadas y limitadas por la autoridad competente"

Así también, en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte se regulan los derechos y obligaciones de los usuarios y los documentos del transporte (contrato de transporte, hoja de ruta, manifiesto de usuario, manifiesto de carga, contrato de transporte especial de personas, contrato de transporte terrestre de mercancías).

Otros puntos que se detallaron fueron la interrupción de viaje (art. 108), la retención del vehículo (art.109), la remoción del vehículo (art.110), internamiento del vehículo (art. 111), hoja de ruta y manifiesto de ruta (documentos obligatorios para los que brindan servicio público de personas a nivel nacional y regional, excepto para los que cuenten con un dispositivo electrónico que emita la información requerida).

Con respecto a las Disposiciones Complementarias Transitorias destacó el expositor que, al 31 de diciembre del año 2009, los transportistas de personas de ámbito nacional deberán acreditar que todos los vehículos habilitados cuentan con sistema electrónico de inyección, y que no desarrollen una velocidad mayor de 110 k/h, y que además se han colocado todos los mecanismos de seguridad contra su manipulación. Y, para vehículos que no cuenten con sistema electrónico de inyección, mediante norma complementaria se establecerá un sistema alternativo obligatorio. La autoridad regional o provincial podrá disponer de medidas similares para la acreditación y el sistema alternativo.

Para el ámbito nacional y regional, la exigencia de contar con terminales terrestres y/o estaciones de ruta habilitados en origen y en destino será obligatoria a partir de la vigencia del reglamento, para las nuevas autorizaciones; y los transportistas actualmente autorizados deberán regularizar su situación hasta el 31 de diciembre del 2009. Para servicio de transporte de ámbito provincial será exigible a partir del 1 de enero del 2012.

Además, los vehículos destinados al servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional que a la entrada en vigencia del D.S. Nº 009-2004-MTC tenían parrillas para el equipaje y cumplan total o parcialmente rutas hacia la sierra o selva, podrán seguir utilizándolas en el servicio, solo para transportar mercancías, siempre que no afecte la estabilidad del vehículo y se cumpla con las normas sobre pesos y dimensiones establecidas.



Panelistas de esta exposición.

A continuación se muestra un cronograma con las principales condiciones de acceso y permanencia:

CRONOGRAMA DE CUMPLIMIENTO

Dispositivo registrador, cumplimiento mediante el tacógrafo.	30 de junio del 2010
Dispositivo registrador de eventos y ocurrencias en vehículos de ámbito nacional.	1 de julio del 2010
Dispositivo en salón que marque la velocidad del odómetro en vehículos de todos los ámbitos.	1 de julio del 2010
Jornadas máximas aplicadas para servicio de ámbito provincial.	1 de enero del 2010
Edad y jornada máxima de conducción a todos los servicios.	31 de diciembre del 2011
Limitador de velocidad y alarma sonora cuando se sobrepasa los 90 k/h.	31 de diciembre del 2010
Frenos ABS, litera del conductor, volante y asientos del conductor.	1 de enero del 2010