

Cuaderno del Conductor

Guía de reflexión para el conductor profesional **8**

La Gestión de Riesgos



Información General:

FPT - Fundación para la Formación Profesional en el Transporte

Dirección: Sánchez de Bustamante 54 - (C1173AAB) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel.: (011) 4860-7750 y rotativas - Fax: (011) 4860-7769

Horario de atención: Lunes a Viernes de 10 a 18 hs.

e-mail: coap@fpt.org.ar

web: www.fpt.org.ar



La Gestión de Riesgos

Indice

Accidentología-Introducción general...	4
Causas concurrentes del accidente de tránsito.....	5
Principales causas de accidentes.....	7
La Prevención-Introducción.....	13
Cadena de responsabilidades dentro de la empresa.....	16
Tratamiento del accidente y / o incidente.....	18
Los seguros, tipos y alcances.....	21
Habilitación y documentación para la circulación.....	25
Dimensiones, pesos y velocidades permitidas.....	26
Requisitos adicionales según el tipo de transporte.....	26
Infracciones que motivan casos de retención.....	28

I.- ACCIDENTOLOGÍA

INTRODUCCIÓN

Sin lugar a dudas, en este milenio, como característica distintiva, el exponencial desarrollo de la ciencia y la tecnología, ha dejado su impronta, de tal manera que este siglo, será reconocido como el Siglo de la Tecnología.

El hombre, en este marco, ha apuntado todo su esfuerzo, en esta evolución, al logro de formas cada vez más rápidas y confortables de desplazamiento, bajo las cuales, pudiera alcanzar grandes distancias en tiempos cada vez menores, y a su vez, permitiendo al viajero, gozar del máximo confort posible.

Lógicamente estos avances tecnológicos, aplicados a la industria automotriz, permitieron la aparición en el mercado, de vehículos que no siempre pueden adecuarse a la infraestructura vial existente, a la legislación específica, y particularmente, a la educación e idiosincrasia de los pueblos; razones bajo las cuales, como consecuencia, ha desencadenado un índice, cada vez mayor de accidentes viales, con las consecuentes lesiones, muertes, y pérdidas materiales.

CONCEPTO DE ACCIDENTE VIAL

Entre las múltiples definiciones, a los efectos ilustrativos, podemos adoptar el que lo define como: ***“un suceso o encadenamiento de sucesos, inesperado, imprevisto, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables, con lesiones a las personas y/o daños a las cosas, cuyo desarrollo se produce sobre vías de circulación pública.”***

IDEA GENERALIZADA DE ACCIDENTE VIAL: Se piensa en el accidente automovilístico como un acontecimiento fortuito, producto del azar, difícil de prevenir.

ESTE CONCEPTO DEBE SER EXAMINADO Y SUSTITUIDO POR: Accidente como un acontecimiento que tiene antecedentes causales, donde la impericia, la negligencia y la imprudencia son decisivos para su desenlace.

ORIGEN DE LA ACCIDENTOLOGÍA VIAL

Siendo los alcances de ésta disciplina, el estudio integral de los accidentes de tránsito; que en virtud de la complejidad del evento bajo estudio, se desarrolla como una actividad multidisciplinaria, donde intervienen tres grandes factores, a saber: **Humano, Ambiental y Vehicular**. Factores, que si bien por una cuestión de orden metodológico, se estudian por separado, se encuentran íntimamente relacionados.

Podemos definir que: ***“Los Accidentes no son Accidentales; no son producto del azar, ya que responden a una secuencia de eventos desencadenados por un factor que en el entorno tiempo-espacio de ocurrencia resultó preponderante y/o determinante.”***

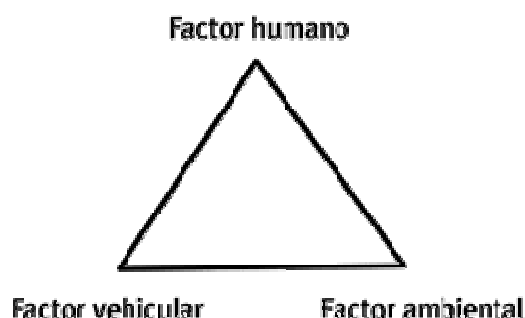
Por eso toda investigación Técnico-Accidentológica se constituye como una actividad, donde diferentes profesionales de áreas afines al accidente analizan las lesiones, su mecánica de producción, como así también el estado de los rodados y los daños remanentes.-

CAUSAS CONCURRENTES DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

Del análisis de un suceso vial, el Investigador, observa que ineludiblemente concurren **tres factores inseparables**:

1. El hombre.
2. El vehículo.
3. El medio ambiente.

En materia de investigación de accidentes viales, estos tres factores se conjugan en lo que se conoce como "**EL TRIÁNGULO ACCIDENTOLÓGICO**".



EL HOMBRE O FACTOR HUMANO:

El hombre conductor, inmerso en un mundo que hoy se caracteriza por la celebridad, la angustia y el stress, no es ajeno a la influencia que estos factores; que influyen sobre la compleja acción de conducir, principalmente incidiendo sobre el estado psicofísico del individuo, particularmente en lo relativo a los tiempos de reacción.-

Donde el tiempo psicofísico de reacción es el lapso de tiempo comprendido entre la visualización de la situación de riesgo y la iniciación de la acción preventiva, representada generalmente por la realización de las maniobras de evasión y/o frenado.-

Agentes exógenos contribuyen a aumentar considerablemente ese tiempo de reacción, por atenuación de los reflejos motivados por factores tales como la depresión de los centros de inhibición, causadas, por ejemplo, por el alcohol, o la distorsión de la relación espacio-tiempo, causada por alucinógenos o estupefacientes.

Debe sumarse a lo expuesto, el ritmo cada vez más acelerado a que nos vemos obligados a desarrollar las actividades cotidianas, convirtiéndose el tiempo, para muchos de nosotros, en un elemento de alto precio que es necesario administrar con avaricia. Esta situación se traduce, en materia vial, en un notorio incremento de las velocidades de circulación y en una considerable disminución de los límites de prudencia aumentando, consecuentemente el número de accidentes.

Debemos tener en cuenta que la posibilidad de respuesta de un ser humano ante determinado estímulo depende de tres factores que actúan secuencial y sincronizadamente, a saber:

- 1) La percepción.
- 2) La resolución.
- 3) La acción.

El período de tiempo que transcurre desde la iniciación de la percepción hasta la finalización de la acción se denomina "**TIEMPO PSICOFÍSICO DE REACCION**", el que es universalmente aceptado, para un individuo normal, en 0,75 segundos, existiendo autores que asignan 0,50 segundos a aquellas personas que hacen de la conducción de vehículos su profesión habitual, extendiéndolo a 1 segundo para aquellos casos de personas poco habituadas. En consecuencia, todo tiempo psicofísico de reacción superior a 1 segundo, se considera patológico.

Como se expresara, existen factores endógenos y exógenos que influyen directamente sobre el tiempo de reacción, aumentándolo, lo que implica asimismo un aumento del riesgo de accidente. Entre los primeros se contabilizan principalmente las

dolencias de la visión, del sistema nervioso y auditivo, mientras que entre las segundas se destaca el efecto que sobre el organismo humano posee el alcohol, los psicofármacos, estupefacientes y abuso de drogas en general. También influyen en la reacción del conductor las ingestas copiosas recientes, las vigiliass y la fatiga de viaje, como así también, el uso de sistemas de audio por auriculares, teléfonos celulares, la calefacción excesiva, el exceso de humo de cigarrillo, etc.

EL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL

Este factor se encuentra constituido por los elementos que, independientes entre si, se ven íntimamente relacionados en materia vial:

1.- Condiciones Meteorológicas

La lluvia, nieve, hielo, niebla, humo y luminosidad, son algunos de los principales factores de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del accidente vial.

2.- El Camino

El tipo de calzada, banquetas, guardarrails, puentes, alcantarillas, canteros, plazoletas, de la vía de circulación, su estado de conservación y mantenimiento, influirán en los accidentes que se puedan producir.

EL FACTOR VEHICULAR

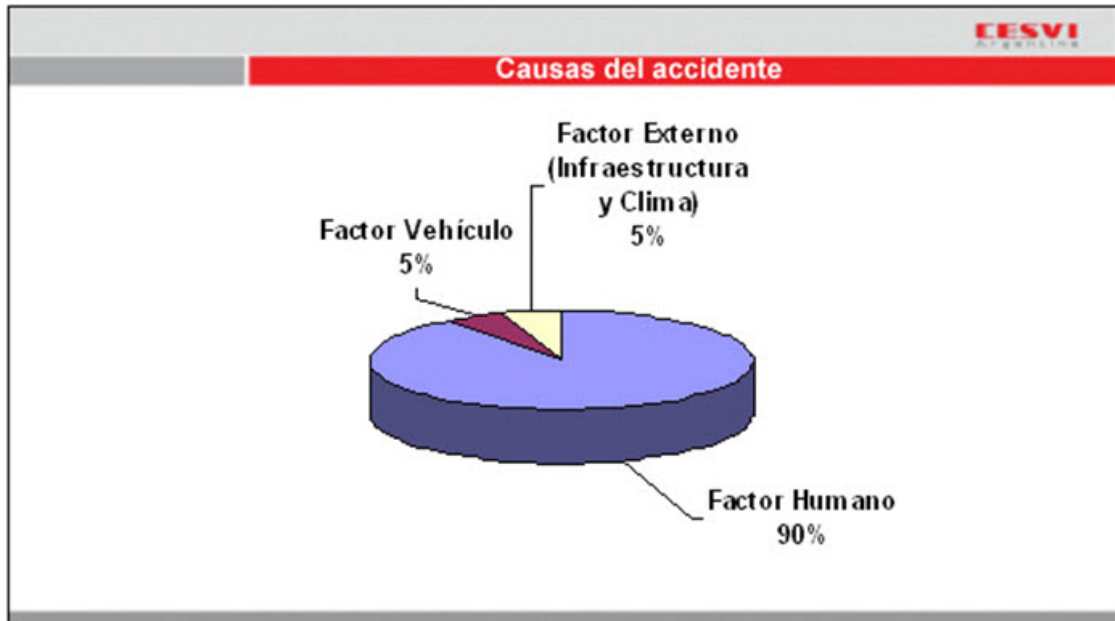
Aspectos de primordial importancia en la producción de accidentes viales, son derivados de este factor, entre los que cabe mencionar: el estado de uso, conservación y operabilidad de los sistemas de frenos, dirección, suspensión, sistema eléctrico, neumáticos, de seguridad, etc.

El incremento de la cantidad de vehículos en circulación para una infraestructura vial que no se actualiza a igual ritmo y la incidencia que la situación económica posee sobre el mantenimiento en general de la mayoría de los vehículos actualmente en uso, tanto en medios urbanos como rurales, influyen también en forma directa sobre el número de accidentes que a diario se producen.

II.- PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES

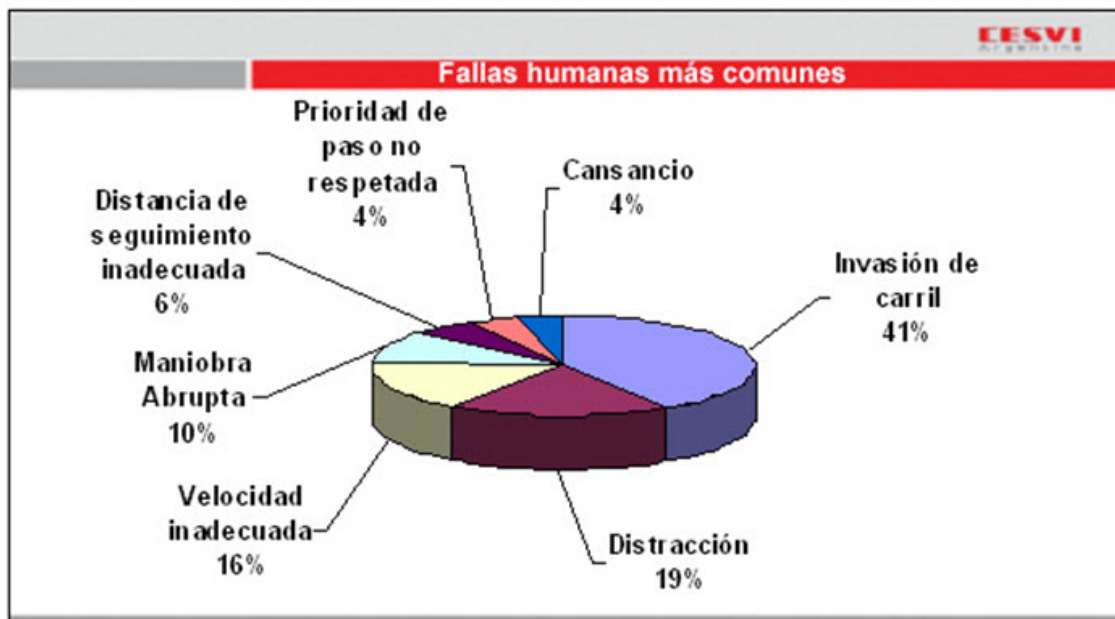
Estadísticas De Las Causas De Los Accidentes Viales

Según un informe difundido por el Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (CESVI Argentina) se indicó que en el período 2004-2010, **nueve de cada diez accidentes** fueron por negligencia, distracción, cansancio o incumplimiento de las normas de tránsito, tanto de los conductores como del resto de los actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas).



El 10% restante se divide en partes iguales entre el **Factor Medioambiental** y el **Factor Vehicular**

Principales Factores Humanos



Los errores humanos que más comúnmente provocan los accidentes son:

1. La invasión de carril (sobrepaso)	41%
2. Las distracciones	19%
3. Velocidad inadecuada	16%
4. Maniobra abrupta	10%
5. Distancia de seguimiento inadecuada	6%
6. Prioridad de paso no respetada	4%
7. Cansancio	4%

La invasión de carril –más conocida como sobrepaso-, ocupa el primer lugar del ranking del total de los choques relevados. Luego figuran las distracciones, la velocidad, las maniobras abruptas, distancia de seguimiento inadecuada, el no respeto a las señalizaciones o prioridad de paso y el cansancio del conductor.

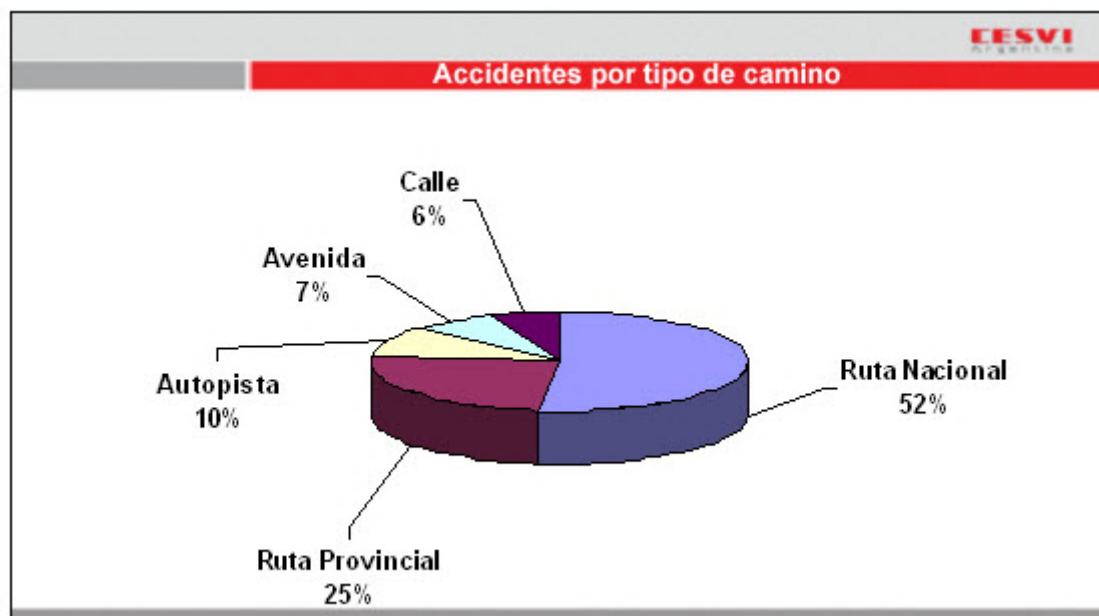
La velocidad esta entre los factores de mas incidencia en los choques es, ya que según un estudio publicado por el CESVI, más del 50 por ciento de los autos, micros, camionetas y camiones que circulan por las rutas argentinas superan las máximas permitidas.

EL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL (Infraestructura y Clima)

Accidentes Por Tipo De Camino

En cuanto a los factores viales, que tienen que ver con el tipo de vía de circulación, las rutas nacionales concentran el 52 % por ciento de los choques.

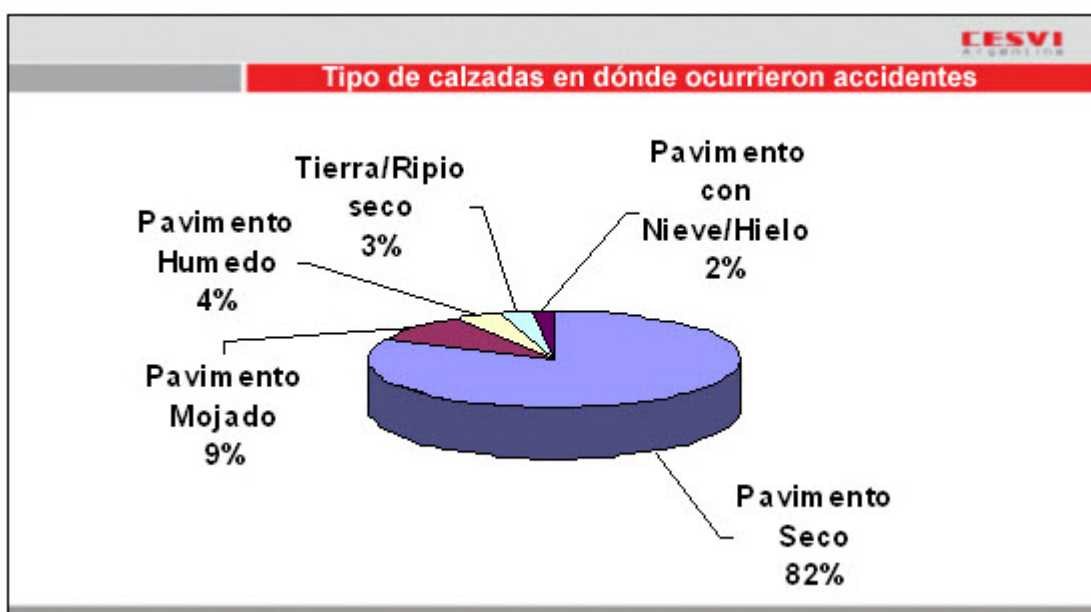
En tanto, las rutas provinciales un 25%, las autopistas el 10%, las avenidas y calles, 7% y 6%, respectivamente.



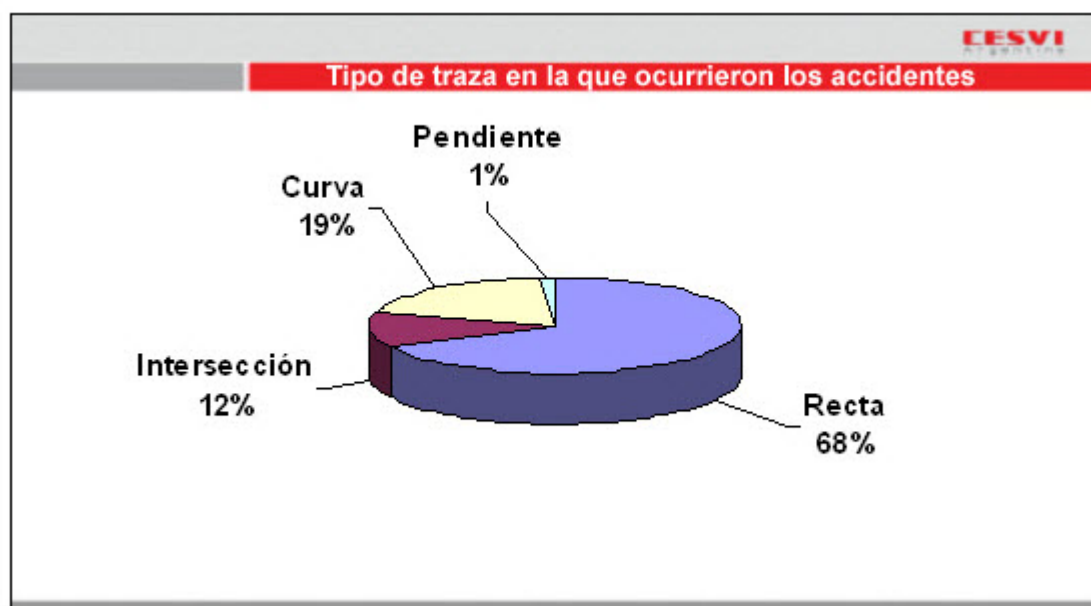
Accidentes Por Tipo Y Estado De Calzada

El mal estado de las rutas, las lluvias intensas, vientos fuertes o niebla extrema son factores de riesgo que puede generar un choque. Por el contrario, los vehículos

actuales incorporan mayor equipamiento en tecnología y seguridad que permiten corregir los errores de los conductores y así disminuir los riesgos al volante.



Accidentes Por Tipo De Traza De Calzada

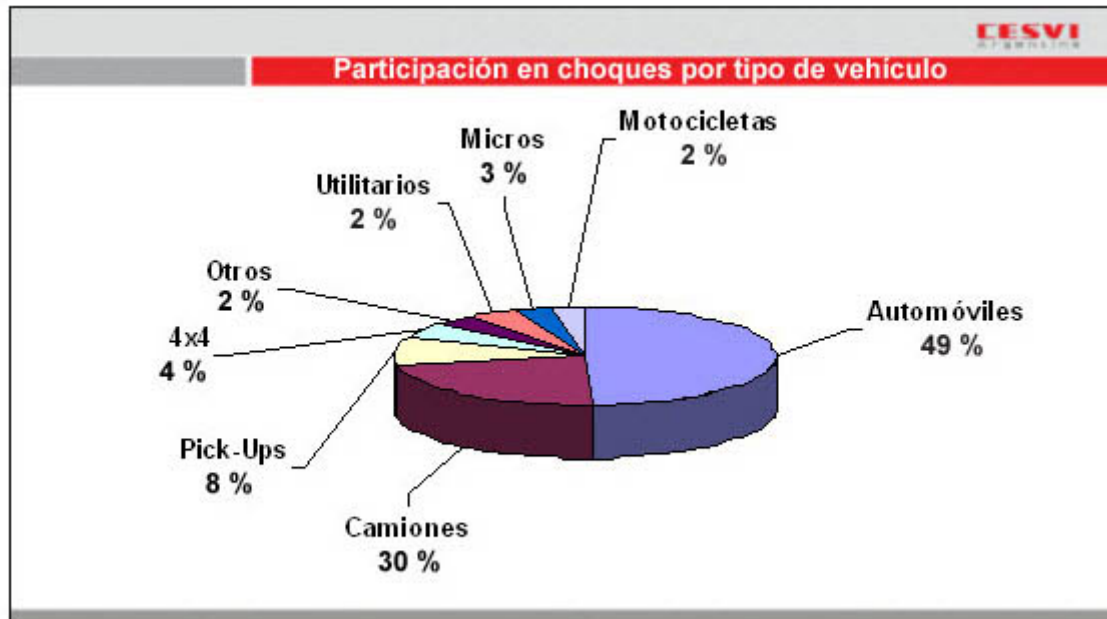


EL FACTOR VEHICULAR – PORCENTAJES DE PARTICIPACION POR TIPO DE VEHICULO

Los autos concentran el 49% de los choques, seguidos por los camiones 30%, las pick-up 8%, vehículos 4x4 4%, micros 3%, utilitarios, motos y otros 2% respectivamente.

Una investigación desarrollada por el CESVI acerca del equipamiento del parque automotor asegurado en el país, revela que el 66,3% de los vehículos argentinos poseen dirección asistida y el 24,3% cuenta con airbags.

Otro dato a destacar es que el sistema de frenos ABS fue incorporado únicamente en el 16,9% por ciento mientras que el 59% tiene aire acondicionado.



CAUSAS ATRIBUIBLES AL HOMBRE O FACTOR HUMANO

• Infracciones A Las Normas

Aquí no existe una causa involuntaria sino que la infracción se produce de una manera deseada aunque el efecto no se pretenda ni se quiera. Constituyen las verdaderas imprudencias que se manifiestan en una amplia gama de infracciones a las reglas vigentes y conocidas suficientemente, sea por medio del aprendizaje o intuitivamente. Pueden intervenir muy diversos factores, y no siempre se infringe conscientemente por el mero hecho de burlar la ley sino porque intervienen en la conducta otros elementos tales como la distracción, el apuro por llegar, la ansiedad, el espíritu festivo, incluso la propia incompetencia. Podemos describir genéricamente:

- Velocidades excesivas o no razonables y prudentes
- No ceder derecho a de paso a vehículos y peatones
- No respetar señalización vial
- No estar atento a las condiciones del tránsito
- Virajes antirreglamentarios
- Adelantamientos indebidos
- Otras causas no especificadas

• Situaciones De Fatiga

Así como la conducción exige un cierto grado de atención, de aptitudes, de competencia, de conocimientos etc., exige también cierta capacidad física que permita sobreponerse a niveles normales de requerimientos, especialmente en aquellos conductores que deben permanecer un determinado número de horas conduciendo.

Además de presentarse en personas con gran carga de trabajo, la fatiga y el cansancio físico, se presenta en aquellos que pasan varias noches sin dormir o durmiendo mal, los que conducen después de abundantes comidas, aquellos sometidos a la rutina de realizar con mucha frecuencia un mismo itinerario y

por grandes rectas sin variación del medio y los que conducen vehículos con mala ventilación interior o con exceso de calefacción según la época. Todas estas circunstancias pueden llegar a ser causantes y son particularmente productoras de graves consecuencias debido a que, en general, las situaciones de fatiga se presentan en personas que guían vehículos de grandes volúmenes y pesos por caminos o carreteras en que las velocidades permitidas superan con largueza las autorizadas en sectores urbanos. Para estas situaciones de fatiga hay un sólo remedio y es eliminarlas por medio de un descanso adecuado.

- **Causas Psíquicas**

Son aquellas que afectan los estados de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías y alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales no resueltos, enfermedades mentales, falta de conocimientos y otras causas generales como indefensión frente a la rutina o al esfuerzo físico, etc.

La conducción exige cierto grado de atención; la posible proximidad de los acontecimientos exigen un tipo de concentración adecuada en lo que se está haciendo, pero no se pretende con ello que la concentración sea de tal magnitud que sea exacerbada o total durante la conducción porque este tipo de concentración es efímera; tampoco es aceptable que se le preste a la conducción un nivel mínimo de atención.

- **Influencias De Drogas, Fármacos y Alcohol**

En general los estimulantes perturban el curso normal de los automatismos; y los barbitúricos, especialmente los de eliminación lenta, producen efectos residuales que hacen tender al sueño incluso después de "despertados". Incluso producen alteraciones, el uso de productos farmacéuticos que en dosis adecuadas son inofensivos.

Sus efectos suelen provocar alternativamente euforia y excitación; sensaciones de placer, regocijo, pérdida del apetito, palidez exagerada de la piel, insomnio, pérdida en la percepción y del tiempo, alucinaciones, tendencias maníacas, sensación de fatiga. Incluso dilatación de pupilas, aumento de los latidos del corazón y presión sanguínea, sin razones aparentes.

CAUSAS ATRIBUIBLES AL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL

El factor medio ambiente, estado de la calzada y estado del clima, aparecen en la legislación de tránsito como subordinadas al precepto que obliga al factor humano (conductores) a adecuar su comportamiento a las variaciones que se puedan presentar como anormales y aún mas de preverlas con anticipación.

Las condiciones en que se encuentre la vía pueden tener mucha influencia en el problema de los accidentes de tránsito. El estado de la superficie de rodamiento repercute directamente sobre la "distancia de frenado"; esto es, el espacio que recorre el vehículo después de que el conductor aplica el freno.

Cuando una vía presenta un alto tránsito, su pavimento está sometido a un efecto de alisamiento importante por efecto de la constante fricción entre éste y los neumáticos de los vehículos y un hundimiento considerable que provoca el peso de los vehículos pesados en la trocha de circulación, donde se acumulan charcos de agua en días lluviosos.

Merece mucha atención el hecho de que el coeficiente de rozamiento para un pavimento húmedo no es el mismo que para una superficie de rodamiento seca. Este

alcanza cifras aproximadamente 40 % menores. Con la calzada húmeda, la "distancia de frenado" se incrementa.

Al observar la superficie de una vía, la misma pareciera que es plana. Si la observación se hace con detenimiento, se nota que ésta debe presentar una leve inclinación del centro hacia los márgenes. Dicha inclinación facilita el drenaje, evitando la formación de una película de agua sobre el pavimento, con lo cual se presenta el fenómeno de hidroplaneo que puede hacer que la distancia necesaria para frenar un vehículo, bajo esas circunstancias, aumente considerablemente con respecto a la condición de pavimento seco para una misma velocidad.

El registro de accidentes, se incrementa significativamente con la condición de pavimento húmedo. La disminución del coeficiente de rozamiento por acción de la lluvia conjuntamente con el fenómeno de hidroplaneo (el vehículo se desplaza sobre una película de agua y pierde contacto normal con el pavimento) afectan la normal actividad del manejo y los conductores necesitan mayor distancia para detener sus vehículos o mayores radios para girar.

Otro factor a considerar es la iluminación en calles, autopistas y rutas y merece especial atención en el tránsito vehicular. Cuando la densidad de vehículos es alta, este aspecto adquiere mayor importancia y se constituye en un factor muy influyente en la seguridad. Acciones ejecutadas, para dotar las vías de un buen sistema de alumbrado, han demostrado que es posible, con esto, reducir significativamente la incidencia nocturna de accidentes.

Hay varios criterios técnicos que son usados para evaluar la calidad del alumbrado, desde el punto de vista de la seguridad en el manejo. Entre los más importantes tenemos la eficiencia de la geometría de la instalación para la orientación visual, apariencia y rendimiento en color, nivel y uniformidad de luminancia.

La ausencia o deficiencias en el sistema de iluminación, desde el punto de vista de seguridad en el tránsito, aumenta la peligrosidad de conducir en horas de la noche. Proporcionalmente al número de vehículos que transitan por la noche con respecto al día, los estudios demuestran que la incidencia de percances nocturnos es un 30 % superior a la diurna; a pesar de que en horas de la noche los conductores disponen de vías descongestionadas.

EL FACTOR VEHICULAR

Este factor se remite a las fallas mecánicas y/o las faltas de mantenimiento que pueden sucederse en un vehículo. Las mismas pueden darse por una falla debida a la calidad de un determinado componente del vehículo, o la falta de mantenimiento que no se realizó en tiempo y forma.

En los accidentes causados por desperfectos mecánicos del vehículo involucrado, la responsabilidad legal del accidente recae totalmente sobre el propietario y/o conductor del mismo.

Las obligaciones reglamentarias determinan cumplir con la REVISION TECNICA OBLIGATORIA y que los vehículos deben ser objeto del mantenimiento preventivo y correctivo por parte de su propietario y de amplias revisiones por parte del conductor antes de ponerlos en movimiento, para preveer las posibles deficiencias y en corregir las que se observaren.

Pese a estas obligaciones suceden desperfectos que escapan a un proceso normal de revisión técnica y en mayor medida, del proceso de revisión superficial que debe hacer el conductor y aunque muchas de las fallas mecánicas que provocan accidentes son susceptibles de detectar con bastante antelación, como las fallas de freno en general, hay otras que al conductor le surgen imprevistamente, porque no está a su alcance poder detectarlas anticipadamente, como el desgaste por el uso en partes y piezas.

Sí consideramos que nuestro parque automotor supera en mucho la antigüedad ideal, es un factor con una importante incidencia en los accidentes viales.

III.- LA PREVENCIÓN

INTRODUCCION

Como dijimos anteriormente, la mayoría de los accidentes viales serían evitables, si choferes, peatones, motociclistas, ciclistas, etc., respetaran estrictamente las reglas y ordenanzas que regulan la circulación en calles, rutas y autopistas en lo referente a su conducta personal, al cuidado y mantenimiento del vehículo y al respeto por las señales viales y reglas establecidas en todos los ámbitos de circulación

Las lesiones por accidentes constituyen a nivel mundial una de las cinco primeras causas de muerte e incapacidad. Un accidente es un hecho inesperado que ocasiona graves daños a la salud integral, economía y productividad de las personas, generalmente propiciado por tomar acciones de gran riesgo o ignorar circunstancias o reglas establecidas para la seguridad de todas las personas.

También es muy importante tomar en consideración las medidas preventivas para enfrentar fenómenos climáticos naturales, antes, durante y después de los mismos. Es cierto que no podemos aislarnos de todos los riesgos, pero debemos aprender a conocerlos y poder atenuarlos para evitar muchos accidentes.

RECOMENDACIONES A LOS CONDUCTORES

- ***Analice el viaje a realizar con anticipación:*** Esto significa tener en cuenta la ruta a usar, los mapas que vaya a necesitar, tener la información como el número de peajes, la ubicación de las estaciones de servicio, los desvíos y las variantes, los sitios de riesgo, los lugares de descanso, el estado de la ruta y la situación en las zonas por donde se va a desplazar.
- ***Cuídese del sueño:*** La víspera del viaje procure descansar y dormir lo suficiente. Así podrá conducir relajado y sin somnolencia. Trate dentro de las posibilidades de no interrumpir su ciclo biológico de sueño. Procure no madrugar tanto para emprender el viaje y llegar el mismo día a un destino muy distante. Haga sus comidas a las horas habituales, así el cuerpo mantiene su equilibrio y energía.
- ***No exagere la ingesta de alimentos:*** Evite durante el viaje, las comidas copiosas, ya que producen efectos negativos con amodorramiento y digestiones pesadas. Si lo hace y emprende nuevamente el viaje, el cuerpo disminuirá su capacidad de reacción.
- ***Conduzca en buenas condiciones:*** Procure cumplir jornadas de manejo preferiblemente durante el día, y no mayores a ocho o diez horas. Haga pausas activas durante las jornadas de manejo cada dos horas o 200 Km. Camine alrededor del vehículo controlando su estado general y verifique el estado de todos los neumáticos. Al llegar a un parador, trate de no sentarse de nuevo. Aproveche para hidratarse, estirar los músculos y hacer algunos movimientos que le reanimen y recuperen su capacidad de concentración y reacción. Un conductor fatigado es un riesgo para sí mismo y para los demás usuarios de la vía, por lo que el descanso oportuno puede salvar muchas vidas.
- ***Mantenga la concentración:*** Al conducir evite distraer su atención observando situaciones ajenas a la conducción; concéntrese en conducir y reaccionar a tiempo. Recuerde que el tiempo de reacción es un aliado de la buena conducción. Evite situaciones de distracción, como usar el teléfono celular; sintonizar la radio o cambiar CD'S; escuchar música a volumen muy alto; etc. Ponga atención al tráfico; obedezca las señales de tránsito; no exceda el límite de

velocidad; mantenga una distancia segura entre su vehículo y el que le precede; ceda el paso a los peatones.

- **Evite alterarse:** Evite los estímulos que alteren el sistema nervioso, como el volumen exagerado de música, la nicotina, la cafeína, y mucho menos el alcohol totalmente prohibido. La ingesta innecesaria de estimulantes o cualquier otra sustancia, medicamento, etc., solo produce un peligro adicional cuando se está conduciendo, ya que afecta las capacidades del conductor alterando su estado normal, lo que puede producir situaciones peligrosas.
- **Evite los conductores agresivos:** Se los reconoce generalmente por los comportamientos específicos más comunes como ser acercarse excesivamente al vehículo precedente, sin la distancia mínima de seguridad; conducir con cambios frecuentes de carril y a velocidad excesiva para las condiciones del tráfico; adelantarse indebidamente no señalizando la maniobra o hacerlo a destiempo; cambio de carril, giro, etc. Para evitar convertirse (o convertir a otros) en un conductor violento trate de ser paciente y cortés; no manejar cuando se está enojado por algo; evitar tener que correr saliendo con tiempo y anticipación; evitar el tránsito pesado en horas pico; escuchar música relajante; respetar velocidades y sus carriles; no ocupar el carril rápido o de traspaso; anticipar las maniobras con los guiños del vehículo; etc.

CONTROL DE LAS CONDICIONES DEL VEHICULO

Las fallas mecánicas que pueden suceder en un vehículo pueden darse por una falla estrictamente debida a la calidad de una determinada pieza, o la falta de mantenimiento que no se realizó en tiempo y forma.

Los aspectos de primordial importancia a verificar en el mantenimiento preventivo son:

- **Sistema de frenos:** Su operatividad se ve considerablemente disminuida ante el desgaste de cintas, pastillas, discos y campanas, o por anomalías presentadas en los circuitos de transmisión hidráulica, servos o sistemas de ayuda pedal.
- **Dirección, suspensión, tren delantero:** La deficiente conservación de componentes del tren delantero (bujes, rótulas, extremos de dirección, etc.), del sistema de suspensión (amortiguadores, espirales y elásticos) y de dirección (cremallera, barra estabilizadora, barra de dirección, etc.), atentan contra la estabilidad del automotor, pudiendo ser causal de accidentes.
- **Neumáticos:** Con relación a los neumáticos, debe tenerse particularmente en cuenta la presión de inflado de los mismos y la vital importancia de la profundidad del dibujo. La ausencia de dibujo, reduce el coeficiente de adherencia, aumentando la distancia de frenada. En esas condiciones, sobre calzadas mojadas, se producirá el efecto de aquaplaning, que tan trágicas consecuencias suele producir.
- **Sistema eléctrico y de iluminación:** Los defectos o deterioros en el sistema de iluminación, luces de posición, giro y faros, de uso, tanto en medios urbanos como rurales, influyen también en forma directa sobre el número de accidentes que a diario se producen.
- **Conocer los puntos ciegos del vehículo:** Todos los vehículos tienen puntos ciegos, la cantidad y localización de los mismos, dependerá del diseño del

mismo. La manera en la que podemos detectarlos y corregirlos es con el uso de los espejos estratégicamente posicionados. Recordemos tener precaución extra con los vehículos grandes ya que tienen más puntos ciegos, si circulamos por detrás de un vehículo grande y no podemos ver sus espejos, es probable que el conductor no nos vea a nosotros.

- **Control de los sistemas de seguridad pasiva:** Verifique el buen estado y funcionamiento de sus cinturones de seguridad; el estado y posición de los apoyacabezas; los extinguidores reglamentarios y su carga vigente, botiquín de auxilio, triángulo de señalización, tacos, linterna, etc.

EL MEDIO AMBIENTE O FACTOR AMBIENTAL

Este factor se encuentra constituido por los elementos que, independientes entre sí, se ven íntimamente relacionados en materia vial: las condiciones meteorológicas y el camino.

- **Condiciones meteorológicas:** La lluvia, nieve, hielo, niebla, humo y luminosidad, son algunos de los principales factores a considerar dentro de las condiciones meteorológicas reinantes que pueden influir en la producción del accidente vial, afectando por un lado la visibilidad, la que puede verse atenuada, disminuida e incluso anulada impidiendo percibir con suficiente tiempo y espacio la situación de riesgo, imposibilitando consecuentemente la realización de maniobras evasivas, mientras que por otro va a modificar el coeficiente de adherencia o rozamiento entre el neumático y la calzada, aumentando notoriamente las distancias de frenado.
- **El camino:** El tipo de calzada, banquetas, la existencia de peralte, guardarrails, puentes, alcantarillas, canchales, plazoletas, radio de curvas, pendientes y peralte de la vía de circulación, su estado de conservación y mantenimiento, influirán también en la circulación de los vehículos y en los accidentes que se puedan producir. Así, los coeficientes de adherencia entre el neumático y la calzada variarán con la naturaleza del material empleado para la construcción del camino e incluso con su estado de utilización. Debe tenerse en cuenta que también influye en la adherencia del neumático, la existencia de tierra suelta, arena o agua sobre la calzada, comportándose los dos primeros elementos como pequeños rodamientos entre las superficies en contacto y el segundo como película lubricante, particularmente en aquellos casos en que el automotor cuenta con cubiertas de deficiente dibujo. El radio de curvatura, la existencia de peralte y su sentido de inclinación pueden influir en la estabilidad direccional de los rodados, particularmente cuando circulan a velocidad elevada, como influyen también la presencia de baches, "lomos de burro" y toda otra anomalía de la superficie del camino.
- **Responsabilidad del conductor:** La incidencia de estos factores en la seguridad, y las medidas a adoptar, conciernen a la exclusiva responsabilidad y decisión del chofer, ya que es el único en condiciones de determinar si puede o no continuar el viaje a menor velocidad o detenerse hasta que mejoren las condiciones ambientales.

CONCLUSION: LO MÁS IMPORTANTE

Recuerde que el dispositivo de seguridad más eficiente es uno mismo; no importa qué tan seguro sea un vehículo, no hay mejor manera de prevenir los accidentes que conducir con prudencia y respetar las leyes de tránsito.

IV.- LA CADENA DE RESPONSABILIDADES DENTRO DE LA EMPRESA

La seguridad vial en el transporte supone la prevención de accidentes de tránsito con el objeto de proteger la vida de las personas y bienes; para ello es necesario trabajar en forma proactiva.

Las vidas perdidas en accidentes de tránsito representan para nuestro país un verdadero flagelo social. Si a ello se le agrega que un gran porcentaje de los casos se trata de gente joven, estamos ante un estado de emergencia nacional que nos debe movilizar a la acción

Es responsabilidad de la empresa implementar acciones concretas orientadas a la concientización en materia de seguridad vial, como así también de control de cumplimiento y sanción de incumplimientos, superando los meros requisitos reglamentarios vigentes.

La gestión empresarial puede optar por satisfacer lo requerido por Ley, considerando este nivel como elemental; o por desarrollar su propio programa de gestión de riesgos.

Con la primera opción salvará los principios legales, pero probablemente siga con un inaceptable nivel de accidentalidad.

Con la segunda, además de cumplir con los principios legales, conseguirá una mayor eficacia en la identificación, control y eliminación de los riesgos laborales, mayor reducción de accidentes e incidentes, menores costos y por tanto menor exposición a las pérdidas económicas, menos interrupciones en la productividad y por consiguiente mayor productividad, más fiabilidad, calidad, mejora en los procesos, mayor cultura de seguridad, más eficacia y confianza en sus conductores, mejor imagen frente a terceros, etc..

Las medidas orientadas, a fin de alcanzar mayores progresos en materia de seguridad vial y para implementar en el ámbito de la empresa pueden incluir alguna de las acciones del siguiente listado orientativo:

RESPONSABILIDADES CORPORATIVAS

- Expandir el rol de las empresas como actores proactivos en la lucha por reducir este flagelo.
- Facilitar el intercambio de experiencias y estimular la difusión de mejores prácticas.
- Mostrar las acciones que se realizan en el ámbito privado para colaborar con el liderazgo natural del Estado en la materia.
- Trabajar con la comunidad, con el sector empresarial y con el sector gubernamental, una serie de acciones que sirvan al desarrollo de una cultura de la prevención vial.
- Que toda acción de concientización sobre seguridad vial, llevada adelante por una jurisdicción, sea acompañada de manera sistemática y permanente con las acciones de control y sanción que las hagan creíbles.
- Generar mensajes que contribuyan al desarrollo de conductas viales seguras, actitudes de riesgo vial.
- Promover campañas publicitarias sobre el cumplimiento adecuado de la velocidad máxima reglamentaria.
- Promover campañas publicitarias tendientes concientizar sobre los riesgos del alcohol, drogas, estimulantes, medicamentos incompatibles con la conducción, etc.
- Que las empresas de carga y de transporte público de pasajeros dispongan obligatoriamente el descanso físico y psíquico de sus empleados-conductores con el fin de evitar que la fatiga o el cansancio puedan generar siniestros viales.
- Promover planes de efectivo cumplimiento para evitar la siniestralidad en calles, rutas y autopistas.

CONCIENTIZACION DENTRO DE LA EMPRESA

- Administración y liderazgo del programa.
- Identificación y evaluación de los riesgos específicos del transporte por carretera.
- Objetivos anuales. Establecimiento y seguimiento.
- Normas y reglas de operaciones.
- Formación y entrenamiento. Identificación, planificación y desarrollo, evaluación de su eficacia.
- Investigación y análisis de todos los accidentes e incidentes.
- Plan de Contingencia y Emergencia para casos de accidentes
- Desarrollo de programas específicos, integrales y progresivos de seguridad vial.
- Cursos de Capacitación para la buena conducción al personal de la empresa.
- Utilizar las carteleras disponibles en la empresa para campañas de concientización para combatir el flagelo.

ACUERDOS INTERNOS

- Firma por los integrantes de la organización de un acta de buen ciudadano que se compromete a adoptar conductas seguras en el tránsito y a difundirlas en sus grupos de influencia.
- Acuerdos con los empleados para establecer de manera conjunta, códigos de comportamiento en el tránsito, y de ser posible establecer sistemas de premios para quienes carezcan de siniestros.

CONCLUSION

En un momento donde adecuar costos resulta vital, apostar a la seguridad, a planes de capacitación y prevención de riesgos no constituye un gasto sino una inversión.

No es posible predecir cuándo habrá un accidente, pero sí se trabaja para evitarlos, estarán cada vez más lejos de ocurrir.

En ese sentido, todos los programas que se puedan implementar a fin de reducir las posibilidades de pérdida son de un gran beneficio, que se verán reflejados en las estadísticas, con disminución de los accidentes, de los costos derivados y los daños, así como en un aumento de eficiencia y eficacia en el transporte, con el consiguiente mejoramiento de la productividad, incremento en la calidad de los servicios ofrecidos y preservación de la seguridad patrimonial de la empresa.

Para una empresa socialmente responsable es una forma de gestión. Dentro de todas las acciones y programas que esto representa se encuentra el desarrollo de acciones dirigidas a empleados, clientes, proveedores y a la comunidad en general, mediante campañas de comunicación interna y externa, talleres de concientización, actividades interactivas e involucrar en él a todos los eslabones de su cadena de valor para ayudar a tomar conciencia sobre la importancia de la prevención de accidentes y el uso correcto de las medidas de seguridad.

V.- TRATAMIENTO DEL ACCIDENTE Y/O INCIDENTE

TIPOS DE ACCIDENTES Y GRADO DE PARTICIPACION

A grandes rasgos podríamos catalogar los accidentes viales en tres tipos, según sus consecuencias y grado de participación:

1. Participación directa en accidentes viales con daños en uno de los vehículos implicados o en ambos y con o sin daños a bienes o cosas.
2. Participación directa en accidentes viales que además provocan daños leves, graves o fatales a personas.
3. Testigos ocasionales y/o presenciales de accidentes de terceros.

1) ACCIDENTES CON DAÑOS SOLAMENTE MATERIALES

En este supuesto y en la medida de las posibilidades deben obtener los siguientes datos y tomar correcta nota de ellos:

- Lugar del accidente, intersección, ruta y Km., calle y altura., cruce de rutas, etc.
- Fecha y hora del siniestro.
- Condiciones climáticas (lluvioso, con niebla, diurno, nocturno, etc.).
- Tomar datos del/los otros protagonistas del hecho, a saber: nombre y apellido, números de documento, registro de conductor (tipo, número y fecha de vencimiento), domicilio, teléfono. Confirmar si quien conducía era dueño o chofer.
- Datos de los vehículos intervinientes: cedula verde, número de dominio, nombre y domicilio del propietario o empresa, marca, modelo, número de licencia o de interno si es vehículo de flota, taxímetro, remises o colectivos.
- Datos de la compañía aseguradora, número de póliza, tipo de la misma y fecha de vigencia de la póliza, dirección y teléfono de la misma.
- Lista detallada de daños del vehículo propio y de los demás participantes del siniestro.
- Graficar por donde circulaba cada uno de los rodados accidentados.
- Tratar de obtener datos de testigos del accidente.
- De ser factible y tener con que, trate de tomar fotografías de los hechos.

También se deberá registrar si se daña la propiedad de alguien, por ejemplo, si colisiona a un vehículo estacionado o golpea árboles, casas o postes de señalización y se deberá tratar de encontrar al propietario o al conductor, y denunciar el accidente.

Cabe añadir y según determinen las prioridades, el inmediato aviso al responsable de tráfico de la empresa, quien determinará los pasos a seguir y la oportuna necesidad de efectuar la correspondiente denuncia policial en la jurisdicción, para cumplimentar luego el trámite ante la compañía aseguradora.

2) ACCIDENTES CON DAÑOS A PERSONAS

En el supuesto de lesiones y/o muerte producto de un choque o del atropello de un peatón, la cuestión referida a los datos y denuncias es básicamente la misma, pero tiene algunos cambios que resulta de interés conocer:

- En el supuesto de lesiones y/o muerte debe intervenir de oficio la Policía, quien se encargará de recabar los datos de los protagonistas, de testigos, detallará la posición en que quedaron los rodados, etc.
- Si las lesiones del damnificado fueran de carácter leve de acuerdo al informe del Médico Forense, aquél tiene la opción de seguir con la acción penal por delito de lesiones culposas, o no, en cuyo caso se archivan las actuaciones.
- Si las lesiones fueran graves, gravísimas o se hubiera producido el deceso de una persona la acción penal continúa "de oficio", sin necesidad de consentimiento o impulso de la víctima.

- No descienda del vehículo intempestivamente en cuanto sienta el golpe. Podría atropellarlo otro auto.
- Es ilegal no detenerse luego de verse involucrado en un siniestro con lesiones a otros o daños a la propiedad. Huir después de ocurrido el hecho puede resultar en pena de cárcel efectiva. Si no se detiene en un siniestro vial que resulte en muerte o lesión permanente, puede resultar en una condena de prisión por varios años (por abandono de persona).
- Llame a la Policía inmediatamente. Aunque el accidente parezca menor, siempre llame a la Policía. Después podrían aparecer daños o lesiones que lamentará no haber reportado.
- Anotar los datos personales de quienes intervinieron en el hecho, así como las circunstancias de tiempo, modo y lugar de ocurrencia, como se detalló en el **ITEM 1).**
- Sea usted el culpable o no, no se envuelva en una discusión con el otro automovilista. Si aquél pierde la compostura, trate de calmarlo. De no ser posible regrese usted a su vehículo o aléjese y evite el contacto verbal e incluso visual con el otro automovilista. Si por el contrario el otro automovilista es cordial, sea discreto y no comparta con él información sensible.
- No discuta con otro conductor, sea cortés y no lo increpe aunque usted esté furioso.
- Saque de la calzada los vehículos siniestrados. Estaciónelos en un lugar seguro y legal y apague los motores. (Ordenanzas locales en algunas jurisdicciones prohíben removerlos). Nunca abandone la escena del choque.
- Si es de noche prevenga al tráfico con antorchas de emergencia y/o triángulos reflectivos. Encienda los intermitentes de emergencia si quedaron intactos aún si es de día. Manténgase alejado de fluidos del vehículo averiado tales como combustible o cualquier otro líquido. En este caso, evite las antorchas o colóquelas lejos del auto chocado.
- Nunca permanezca entre dos autos averiados, o detrás o delante de éstos, por si otro vehículo embiste. Aléjese de los vehículos siniestrados. No permanezca en la calzada.
- Al remover los autos de la escena trate de que conserven la figura del accidente. Si es posible haga un esquema y si usted tiene una cámara consigo, fotografíe la escena.
- No acepte "arreglos" o proposiciones del otro conductor, tales como valores en efectivo o la promesa de reparación gratuita de los daños.
- Con discreción observe la conducta del otro conductor por si luego se queja de lesiones severas. Lo que usted vea en la escena es crucial a la hora de discutir legalmente.
- No discuta con la Policía. Límitese a contestar lo que le pregunta. No diga "fue mi culpa", o "fue culpa del aquél". Recuerde que cualquier expresión suya podría ser usada en su contra. Si usted no queda satisfecho con el veredicto primario, discútalo luego en el proceso legal. Exija a la Policía una copia del acta de los hechos.
- Si usted sospecha que el otro automovilista está bajo los efectos de la droga o el alcohol, exija que le hagan la prueba de alcoholemia y no permita que se marche de la escena aunque se lo ruegue.
- Nunca intente llevarse el vehículo de la escena después del reporte policial si el rodaje es precario. Procure un camión-remolque.

3) PRESENCIA OCASIONAL EN ACCIDENTES DE TERCEROS

En un buen número de ocasiones, los primeros en llegar al lugar de un accidente son los otros conductores. Calma, serenidad y seguridad, tres premisas que se recomiendan a la hora de auxiliar en un accidente en ruta.

Por esa razón resulta absolutamente fundamental saber cómo actuar en estas circunstancias, ya que conservar la calma y actuar como es preciso, ayudará a salvar vidas.

Según estadísticas, las muertes en carretera tienen lugar en los cinco minutos siguientes al accidente, debido a hemorragias o a la obstrucción de las vías respiratorias.

Este tipo de lesiones que, si no se atienden inmediatamente, pueden ser mortales, resultan relativamente fáciles de paliar, por lo que una formación básica en primeros auxilios puede llegar a representar la diferencia entre poder salvar o no una vida.

Si los conductores profesionales conocieran las técnicas de primeros auxilios, se lograría reducir considerablemente la cifra de muertes en las carreteras. Caso contrario, lo mejor será dejar vía libre o esperar a quienes sepan aplicarlas.

En el caso de ser los primeros en llegar al lugar de un accidente, quizá resulte de utilidad recordar la pauta de actuación que queda resumida bajo las siglas PAS: PROTEGER, AVISAR Y SOCORRER.

- Señalizar el accidente o la avería es vital para evitar que el suceso se agrave. Lo primero al llegar al lugar del suceso es proteger la zona para que no se produzcan nuevas colisiones, algo mucho más frecuente de lo deseable. Para ello, estacionar el vehículo propio fuera de la calzada o intentando dejar libre una vía de acceso para los servicios de emergencias.
- Dejar encendidos los intermitentes, colocar los triángulos reflectantes al menos a cincuenta metros. Si es de noche, dejar las luces bajas encendidas, tratando de iluminar los vehículos siniestrados.
- Inmovilizar los vehículos accidentados parando el motor, accionando el freno de mano e introduciendo una velocidad y de ser factible corta el suministro eléctrico de las baterías.
- Antes de llamar a emergencias se debe intentar hacer una rápida composición del lugar, resultará decisivo poder facilitarles datos respecto al número de vehículos implicados, el de heridos o su estado, así como también el lugar de la y el punto kilométrico en el que ha tenido lugar el accidente. Es importante identificarnos, mantener la calma y no colgar el teléfono hasta que así nos lo indiquen.
- En cuanto a la atención a las víctimas, lo primero es evaluar el estado de cada una para atender primero a los más graves. Jamás sacar a un accidentado de su vehículo o intentar moverlo a menos que corra peligro de muerte.
- Nunca se debe dar alimentos, bebidas o medicinas a los heridos, aunque nos lo soliciten con insistencia. Lo que sí podemos hacer es taparlos con una manta, sobre todo si han sufrido una hemorragia.
- También es extremadamente importante intentar que el herido permanezca consciente en todo momento, para ello podemos hablarle preguntándole por lo sucedido y tratar de tranquilizarle diciéndole que la ayuda está en camino.

La denegación de auxilio constituye un delito. Pero esto no significa estar obligados a una ayuda peligrosa o una intervención precipitada y ciega.

Nunca parar a curiosear. Si un accidente está siendo atendido y no se puede aportar más ayuda, lo más recomendable es seguir viaje. Cuando no se tiene función que desempeñar, lo único se puede conseguir es obstaculizar y crear peligro.

VI.- LOS SEGUROS, TIPOS Y ALCANCES

TIPOS DE SEGUROS

Toda empresa o persona que realice por cuenta propia o de terceros, operaciones de transporte de cargas por carreteras debe contar con los seguros obligatorios para poder circular y prestar servicios.

El Estado debe aplicar las normas de seguridad en la circulación de los medios de transporte. Y dichas normas se basan en el principio que los terceros no deben sufrir las consecuencias del ejercicio de una actividad riesgosa y que puede producir daños.

El transporte es intrínsecamente peligroso, porque hay movimiento. Las cosas estáticas no tienen riesgo o los tienen en mínima medida. El transporte significa manipuleo, clasificación, embalaje, distribución y entrega en tiempo.

En el caso del transporte automotor y sin entrar en particularidades, podemos enumerar tres modalidades de coberturas básicas por el tipo de bienes puestos en riesgo:

- **Seguro del los vehículos de transporte**
- **Seguro de responsabilidades por daños a terceros**
- **Seguro de los bienes y/o mercancías transportadas**

Son obligatorios y exigibles por las autoridades de control, el seguro de la mercancía o carga transportada y el de responsabilidad por daños a terceros.

SEGURO DE LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE

Las empresas de transporte de cargas y los propietarios de camiones o de flotas de camiones se protegen contratando un seguro para el camión en sí, que cubre el robo o daños por accidente del vehículo, y que habitualmente incluye la cobertura de responsabilidad civil frente a terceros.

En los últimos años, el robo a vehículos de transporte de cargas creció de manera vertiginosa a manos de los piratas del asfalto. En la mayoría de los casos el robo abarca sólo a la mercadería transportada, aunque en muchas oportunidades también se sustrae el camión, que luego es desmantelado para la venta de sus autopartes.

Es así que los seguros para camiones han pasado a integrar en los últimos años la lista de **difíciles de asegurar**. La mayoría de las compañías de seguros le escapan al riesgo por su alta siniestralidad y quienes lo brindan exigen que tanto el camión como la mercadería tengan algún tipo de sistema de localización vehicular.

Las coberturas contempladas, son básicamente escasas: cláusula de destrucción o daño total; por daño parcial en función del valor de la reparación; cobertura por dolo o culpa grave del conductor cuando éste se halle en relación de dependencia o preste servicios habitualmente; en caso que la unidad fuera secuestrada o confiscada, mantenimiento de la cobertura contratada; ocasionalmente algunas aseguradoras, podrían contemplar robo y no mucho mas salvo excepciones.

Esta cobertura puede contratarse por unidad individual o como flota de vehículos con la consiguiente disminución de costos.

SEGUROS DE RESPONSABILIDAD POR DAÑOS A TERCEROS

Este tipo de cobertura, está generalmente incluida en la misma póliza de seguro del vehículo.

Es un seguro obligatorio, para todo el que realice operaciones de transporte con automotor, acoplado o semi acoplado, que debe estar asegurado por una póliza

que cubra eventuales daños a terceros, transportados o no, en las condiciones exigidas por la normativa de tránsito.

Cubre las indemnizaciones que el asegurado deba pagar, al resultar civilmente responsable por:

- La muerte de terceras personas o las lesiones corporales causadas a las mismas.
- Los daños materiales causados a cosas pertenecientes a terceras personas.
- Los gastos de defensa impuestos al asegurado, siempre que sean autorizados por el liquidador o la compañía de seguros respectiva.

La compañía aseguradora se obliga a mantener indemne al asegurado y/o al conductor que con su autorización conduzca el vehículo asegurado, por cuanto deban a un tercero como consecuencia de daños causados por ese vehículo, por hechos ocurridos en el plazo convenido, en razón de la responsabilidad civil que pueda resultar a cargo de ellos. Asume esta obligación únicamente en favor del asegurado y del conductor, hasta la suma máxima por acontecimiento, establecida en las condiciones particulares, por daños corporales a personas, sean estas transportadas o no transportadas y por daños materiales, hasta el monto máximo allí establecido para cada acontecimiento sin que los mismos puedan ser excedidos por el conjunto de indemnizaciones que provengan de un mismo siniestro y que pueda ocasionar uno o más reclamos producto del mismo hecho.

Si los reclamos y los gastos superan el monto máximo indemnizable, la diferencia será a cargo del asegurado.

No se considerarán como terceras personas a: el cónyuge, ascendientes, descendientes y hermanos consanguíneos o afines del asegurado, así como a los socios, encargados y dependientes del asegurado.

Estas coberturas tienen un monto máximo de indemnización, según la localización del siniestro y el bien o personas afectadas.

Los límites económicos máximos de cobertura para camiones, tractores, acoplados y semirremolques:

1. Daños corporales a personas no transportadas: \$ 5.000.000 por acontecimiento, no correspondiendo una indemnización mayor de \$ 500.000 por persona afectada;
2. Daños materiales a cosas de terceros: \$ 4.500.000 por acontecimiento;
3. Daños corporales a personas transportadas: \$ 500.000 por acontecimiento, no correspondiendo una indemnización mayor de \$ 125.000 por persona afectada.

Estos montos deben adecuarse con endosos adicionales en circunstancias de operar en aeródromos, aeropuertos o campos petrolíferos; en el caso de transporte de mercancías peligrosas y en el transporte internacional en países del MERCOSUR.

SEGURO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS

La ley de cargas dispone, la obligatoriedad de contratar un seguro sobre la mercadería transportada, que puede ser tomado por el cargador o bien por el transportista con cargo al dador de carga, destinatario o dueño de la misma.

La compañía aseguradora cubre los daños en las mercaderías detalladas en la póliza, por los riesgos mencionados en la misma, durante el transporte, desde que el transportista recibe la carga, finalizando con su entrega al consignatario o destinatario.

El asegurador cubre el bien asegurable por cuenta de quien corresponda, en las mercaderías mencionadas en la póliza y por los riesgos mencionados en la misma durante su transporte.

Quien puede contratar el seguro

1. Contratado por el dador de carga, remitente o consignatario, quien entregará al transportista antes de realizar la carga, el certificado de cobertura reglamentario con inclusión de la cláusula de eximición de responsabilidad del transportista.
2. Contratado por el transportista que realiza la operación con cargo al dador de carga, si ésta no esta asegurada según el punto anterior. En tal caso el dador de carga declarará su valor al realizar el despacho, sobre cuyo monto se realizara la cobertura del seguro de transporte y hasta dónde responderá. No se admitirá reclamo por mayor valor al declarado.

Principio y fin de la cobertura:

1. Cuando el dueño de la carga realiza el transporte (transporte propio), la cobertura comienza una vez cargada la mercadería en el medio transportador y se pone en movimiento para la iniciación del viaje, se mantiene durante el curso normal del viaje incluida las detenciones, transbordos y estadías normales y culmina con la llegada del vehiculo al destino que figura en la póliza.
2. Cuando el transporte lo realiza un transportista, la cobertura comienza en el momento en que recibe la mercadería por parte del dueño de la misma, continua durante el viaje en el medio transportador incluidas las detenciones, transbordos y estadías normales y termina cuando entrega la mercadería en destino final que figura en la póliza, sin exceder los 15 días de la llegada al deposito del transportista.

Algunas modalidades y tipos de coberturas:

- Básica: Choque, vuelco, caída de árboles o postes, incendio, explosión, rayo, huracán, ciclón, tornado, etc.
- Básica + Robo con violencia en las cosas o en las personas.
- Básica + Robo, hurto, falta de entrega, rotura, contacto con otra carga. Adicional de Desaparición.
- Adicional de Carga y descarga. Cuando la transporta el dueño.

Existen otros adicionales como ser descompostura del equipo de frío, exención de la responsabilidad civil del transportista, etc.

Formas de Contratación:

- Póliza anual o por periodo o flotante. Con declaración mensual a mes vencido de los viajes efectuados.
- Póliza anual o por periodo en vehiculo determinado que debe ser declarado.
- Pólizas por Viaje.

Entre otros ítems, para la cotización se toma en cuenta:

- Tipo de Mercadería,
- Tipo de Vehiculo Transportador,
- Cantidad de Viajes,
- Lugar de Origen
- Destino de los viajes
- Medidas de Seguridad, donde en función de estas variables, la aseguradora puede exigir medidas adicionales de seguridad. (Seguimiento satelital, custodia, etc.)

Se debe informar detalladamente cuáles son los riesgos: las rutas o caminos que por donde se circule y cuál es el tipo de mercadería que se transporta, para poder establecer la probabilidad de siniestro.

El asegurador considera y estudia los riesgos que se presentan como consecuencia de la circulación de las mercaderías. Las compañías de seguros se dedican a estudiar y determinar los grados de siniestralidad u ocurrencias dañosas que tienen las cosas.

Se deben tomar determinadas medidas que hacen a la seguridad de la circulación de los bienes. Tratar de que las cosas lleguen lo antes posible, porque el tiempo de exposición es fundamental para que se pueda producir el siniestro. Al reducir el tiempo de exposición se reduce la posibilidad de siniestro.

Estas circunstancias se relacionan con las operatorias. En el transporte terrestre es necesario establecer al máximo la mayor velocidad en las operaciones de carga y descarga; tramitaciones aduaneras y circulación respetando las normas reglamentarias.

El vehículo no debe detenerse por razones azarosas sino llegar de manera directa a destino. Porque de lo contrario se agravan las situaciones de riesgo.

VII.- HABILITACIONES Y DOCUMENTACION EXIGIBLE PARA LA CIRCULACION

QUIEN PUEDE DETENER EL VEHICULO PARA CONTROLAR SU DOCUMENTACION

- Policía
- Gendarmería Nacional
- Prefectura Nacional
- Policía de Seguridad Aeroportuaria
- Funcionarios de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
- Inspectores de la Subsecretaría de Transporte Automotor
- Otros organismos de acuerdo al tipo de carga transportada (AFIP, ONCCA, SENASA)
- Ente Recaudador Provincial

QUE DOCUMENTACION PUEDE EXIGIR EL ORGANISMO DE CONTROL

Policía o Policía de Tránsito:

- Licencia de conducir, cédula de identificación del vehículo sin vencimiento (cedula verde),
- Comprobante que acredite la contratación de seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Gendarmería, C.N.R.T., Policía de Seguridad Aeroportuaria, Prefectura y Subsecretaría de Transporte Automotor:

- Comprobante de inscripción del vehículo en Registro Único del Transporte Automotor (R.U.T.A.)
- Revisión Técnica Obligatoria (RTO),
- Licencia Nacional Habilitante según la modalidad para la cual está habilitado
- Remito, carta de porte, guía o factura de la carga transportada,
- Comprobante que acredite la contratación de seguro obligatorio de responsabilidad civil.
- Documentación específica para cada tipo de transporte

QUE SE DEBE LLEVAR SIEMPRE

- Toda la documentación del vehículo, de la carga y del chofer.
- Elementos de seguridad obligatorios: cinturón de seguridad, matafuegos, balizas, placas patente en buenas condiciones y demás elementos en buen estado de funcionamiento.

El vehículo debe tener:

- Circulo de velocidad máxima (en la parte trasera del vehículo),
- Bandas perimetrales retroreflectivas,
- Inscripción del nombre de la empresa, domicilio, teléfono, tara y carga máxima (en los laterales).
- La carga distribuida de manera de cumplir con la reglamentación vigente.
- Cubiertas en buenas condiciones y sin fallas (se entiende por fallas las que presentan deterioros visibles, como cortaduras, desprendimiento de caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuesta la tela. Se prohíbe la utilización de neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de camiones.
- La carga debe estar correctamente sujeta y en caso de corresponder cubierta.

DIMENSIONES, PESOS Y VELOCIDADES PERMITIDAS

- Ancho: 2,60 m
- Alto: 4,10 m
- Largo: camión 13,20 m
- UT-semirremolque: 18,60 m
- Camión c/acoplado: 20,00 m
- Full-trailer: 20,50 m
- Las automovileras tienen permitido una altura de 4,30 m y un largo de 22,40 m con restricción de circulación con niebla o lluvia. Debe llevar un cartel indicando las dimensiones en la parte trasera del equipo.
- Los vehículos que transportan contenedores tienen permitido un alto de 4,30 m.
- El transporte de maquinaria especial debe cumplir con los requisitos establecidos en el Anexo LL del Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley N° 24.449.

PESOS MÁXIMOS PERMITIDOS

- Eje simple ruedas simple: 6 ton.
- Eje simple rueda dual: 10,5 ton.
- Tándem doble ruedas duales: 18 ton.
- Tándem triple ruedas duales: 25,5 ton.
- Peso máximo permitido del vehículo: es el que surge de sumar los pesos permitidos de acuerdo al tipo de ejes que tenga y nunca puede superar las 45 ton.
- Si transporta una carga que excede los pesos y dimensiones máximos debe tramitar un permiso para circulación ante la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

RELACIÓN POTENCIA PESO

- La misma deberá ser igual o superior al valor de 4,25 CV DIN por tonelada de peso.

VELOCIDADES MÁXIMAS

EN ZONA URBANA:

- Calles: 40 Km./h. Avenidas: 60 Km./h.

EN ZONA RURAL, AUTOPISTAS Y SEMIAUTOPISTAS:

- Para camiones 80 Km./h;
- Para transporte de mercancías y residuos peligrosos: 80 Km./h; 70 km/h en la Provincia de Mendoza
- En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

REQUISITOS ADICIONALES SEGÚN EL TIPO DE TRANSPORTE

INTERNACIONAL

Cuando se realiza transporte internacional de cargas (de bandera nacional) además de todo lo informado para el transporte de cargas en general debe tener:

- Permiso Internacional correspondiente, certificado de identificación de Unidades.
- Seguro temporario de responsabilidad civil para ingresar al país de destino (con extensión a los países limítrofes)

- Conocimiento de Embarque (CRT).
- Manifiesto internacional de carga (MIC -DTA), Factura de Exportación.
- Certificado de origen del producto transportado.
- Permiso de embarque (a cargo del despachante).
- Seguro de responsabilidad civil de la carga.

DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Cuando se realiza transporte de mercancías peligrosas además de todo lo informado para el transporte de cargas en general debo llevar:

- Ficha de intervención de la sustancia peligrosa. (Resolución Secretaría de Transporte N° 720/87-anexo C)
- Tacógrafo en perfecto estado de funcionamiento para vehículos categorías N2 y N3.
- Carteles de identificación de la sustancia peligrosa que transporta. Etiquetas de riesgo (rombos) y Paneles de seguridad, (rectángulos): identificación de mercancías, número ONU, código de riesgo correctamente colocadas (en dos lados opuestos del vehículo como mínimo) y que guarden relación con la sustancia transportada.
- Matafuegos indicados para este transporte.

DE RESIDUOS PELIGROSOS

Además de todo lo informado para el transporte de mercancías peligrosas llevar:

- La inscripción en el Registro Nacional de Generadores, Transportista y Operadores de Residuos Peligrosos de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (el trámite se realiza en la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial) y el Manifiesto de Transporte, si las instalaciones del Generador se encuentran en Capital y las del Operador se encuentran en la Provincia de Buenos Aires o en otra provincia.
- La inscripción en el Registro de Generadores, Transportistas y Operadores de Residuos Especiales de la Provincia de Buenos Aires si las instalaciones del generador y operador de los residuos peligrosos se encuentren en la Provincia de Buenos Aires y el manifiesto de Transporte correspondiente.
- Si el tráfico es local la inscripción provincial correspondiente.
- Elementos de contención para emergencias.
- Certificado de Capacitación del Conductor en Transporte de Mercancías y/o Residuos Peligrosos.

DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS, GASES LICUADOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO Y SÓLIDOS INFLAMABLES (CLASES 2, 3 Y 4)

Llevar la revisión técnica de la cisterna de la Subsecretaría de Combustibles de la Nación y además el calibrado con la capacidad volumétrica de cada cisterna.

DE PRECURSORES QUÍMICOS

Se necesita la Inscripción en el registro nacional de precursores químicos del SEDRONAR y que la unidad esté preparada para transportar los mismos.

DE ALCOHOLES ETÍLICOS Y METÁLICOS

Se necesita llevar la inscripción del Instituto Nacional de Vitivinicultura de Cubicaje de cisternas para transporte a granel. Y los Carteles especiales de identificación del producto transportado.

DE CONTENEDORES

- Los vehículos deben llevar los elementos de sujeción para enganche de los contenedores que cumplan la norma IRAM 10.022/88.

DE SUSTANCIAS ALIMENTICIAS

- Habilitación local para el transporte de sustancias alimenticias en general.
- Carnet de sanidad para el conductor.
- Una Habilitación del SENASA para transporte de carnes y/o lácteos.
- La Inscripción de habilitación en las bodegas o cajas y
- Certificado de desinfección de la bodega.

DE CARGAS INDIVISIBLES

Autorización especial de tránsito para circular que esté emitida por Vialidad Nacional y/ o Provincial según la ruta que use.

DE HACIENDA

Cuando se realiza transporte de hacienda, además de lo informado para el transporte de cargas en general, llevar:

- La habilitación del SENASA vigente.
- El DTA y/o Guía Ganadera para el traslado de animales.
- Si la hacienda es destinada a exportación, debo presentar, además, el TRI de Exportación.
- La constancia del Lavado y Desinfección del vehículo.
- La unidad deberá llevar ubicada en la parte posterior de la jaula y en los laterales la siguiente Leyenda: "TRANSPORTE DE ANIMALES - SENASA N° (T.A. SENASA N°.....)"

INFRACCIONES QUE MOTIVAN CASOS DE RETENCIÓN

Tratándose de una infracción de tránsito, las autoridades locales pueden aplicar dentro del procedimiento la retención preventiva y la autoridad que retiene debe informar inmediatamente al juzgado local.

Si el procedimiento es realizado por una autoridad de fiscalización de transporte CNRT, GNA, PNA y PSA, y SSTA ante una infracción puede paralizarse el servicio o retener la unidad.

Las autoridades policiales pueden preventivamente intervenir ante la comisión de un delito o la presunción de que se esté llevando a cabo.

La retención conforme la Ley procede en los siguientes casos:

DEL VEHÍCULO

Que no cumpla con las exigencias de seguridad. La retención durará el tiempo necesario para labrar el acta y hasta que se repare el defecto o se regularicen las condiciones de ejecución del servicio indicado.

1. Si es conducido por personas no habilitadas para el tipo de vehículo que conducen, inhabilitadas, con habilitación suspendida o que no cumplan con las edades reglamentarias para cada tipo de Transporte.
2. Cuando se comprobare que estuviere o circulara excedido en los pesos o dimensiones o en infracción a la normativa vigente sobre transporte de carga en general o de sustancias peligrosas.
3. Cuando esté prestando un servicio de transporte de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos.
4. Que estando mal estacionados obstruyan la circulación o la visibilidad, los que ocupen lugares destinados a vehículos de emergencias o de servicio público de pasajeros; En este caso puede inclusive removerse el vehículo.

5. Cuando se conduzca un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria.
6. Cuando se conduzca un vehículo careciendo del comprobante que acredite la contratación del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

DE LA DOCUMENTACIÓN

La licencia de conducir cuando esté:

1. Vencida, adulterada, o el titular se encuentre inhabilitado o suspendido.
2. Se conduzca en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales.
3. Cuando se viole los límites de velocidad máxima y mínima establecidos en esta ley, con un margen de tolerancia de hasta un DIEZ POR CIENTO (10%).
4. Cuando se conduzca sin respetar la señalización de los semáforos.
5. Cuando se conduzca a contramano.

DEL CONDUCTOR

1. Que este en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales. Esta retención no deberá exceder de doce horas.
2. Que conduzca un Transporte sin habilitación.
3. Por conducir estando inhabilitado o con la habilitación suspendida.
4. Por participar u organizar, en la vía pública, competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.
5. Por ingresar a una encrucijada con semáforo en luz roja, a partir de la tercera reincidencia.
6. Por cruzar las vías del tren sin tener el paso.
7. Por fugar habiendo causado y/o participado de un accidente.