

Introducción

Los gobiernos provinciales y territoriales, en coordinación con el Gobierno de Canadá y en consulta con la industria del transporte, adoptaron un Código Nacional de Seguridad (NSC). Dicho Código está compuesto de 16 normas que permiten a los autotransportistas y conductores mantener su cumplimiento de las regulaciones locales, nacionales e internacionales relativas a la propiedad y operación de vehículos comerciales. La uniformidad de operaciones, desde un punto de vista de seguridad integral, asegura que la industria del transporte, componente vital de la economía canadiense, continúe siendo óptimamente viable y sostenible, tanto en el corto como en el largo plazo.

El Código Nacional de Seguridad incluye a los autotransportistas que operan camiones comerciales y vehículos de servicio público cuyo peso bruto registrado es de 4.500 kg o más, al igual que a los autobuses para el transporte de más de diez pasajeros, incluyendo los autobuses escolares.

Norma NSC 1 – Licencia de conducir única

Obligaciones del transportista

- Establecer y mantener un sistema de expedientes para cada conductor a fin de incluir en los mismos toda la información que deben suministrar los conductores, según se indica más adelante.
- Con base en la información anteriormente mencionada, en la capacitación y en las pruebas administradas, determinar si el conductor en cuestión está y continúa estando habilitado para conducir.

Obligaciones del conductor

- Debe notificar por escrito a la empresa de transporte comercial sobre cualquier caso que haya resultado en la retención de su licencia de conducir, incluyendo la jurisdicción (provincia, territorio o estado).
- Debe indicar la categoría de su licencia de conducir, el estado de habilitación de dicha licencia y el nombre exacto bajo el cual detenta cada licencia.
- El conductor está autorizado para obtener una licencia de conducir en una sola jurisdicción.
- El conductor debe proporcionar una copia actualizada de sus antecedentes de conducción antes de ser contratado y una vez al año después de su contratación.
- El conductor puede autorizar al empleador a obtener una copia de sus antecedentes de conducción.

Norma NSC 2 – Pruebas de conocimientos y de rendimiento

Obligaciones del transportista

- Debe proporcionar a los conductores y a los conductores potenciales la capacitación necesaria para habilitarlos como conductores y para mantenerlos calificados para operar la categoría de vehículo que corresponda a su caso.

Obligaciones del conductor

- Debe cumplir con todos los requisitos de salud, visión, aptitudes físicas, conocimientos y habilidades correspondientes, aprobando todas las pruebas y exámenes prescritos antes de poder operar un vehículo comercial.

Norma NSC 3 – Capacitación de examinadores para exámenes de conducción

Esta norma responde principalmente a la necesidad de establecer y mantener en cada jurisdicción un programa uniforme de exámenes para la obtención de la licencia de conducir. El programa permite, asimismo, aceptar licencias de conducir de otras jurisdicciones, tanto nacionales extranjeras.

Norma NSC 4 – Programa de licencias de conducir de categoría específica

Obligaciones del transportista

- Debe asegurar que el conductor tiene la licencia de conducir correspondiente antes de permitirle operar vehículos de la categoría autorizada.
- Debe contar con un sistema para asegurar que los conductores se mantienen calificados para conducir.

Obligaciones del conductor

- Debe estar en posesión de una licencia de conducir vigente de la categoría que corresponda para operar el vehículo asignado, incluyendo – cuando el vehículo esté equipado de dicho sistema – la certificación para conducir camiones con sistema de freno de aire.
- Debe mantener vigente su licencia de conducir.

Norma NSC 5 - Autocertificación

Este programa en cuestión es de especial interés para la empresa de transporte que cuenta con un programa integral de capacitación y supervisión de conductores, y que desea certificarse como entidad calificada tanto para administrar pruebas de conducción a conductores potenciales como para emitir licencias de conducir.

Puede aplicarse para autorizar a entidades provinciales o territoriales a administrar exámenes de conducir y certificar conductores, al igual que a emitir la categoría de licencia correspondiente, incluyendo la certificación para conducir camiones con sistema de freno de aire. Es necesario cumplir con ciertos requisitos para la admisión al programa y también existe un estricto control para asegurar que todas las instancias autorizadas para emitir licencias de conducción cumplen con la norma mínima aprobada y uniforme para la administración de exámenes.

Normas NSC 6 – Requisitos médicos

Obligaciones del transportista

- Asegurar, mediante un sistema de control, que los conductores cumplen con la obligación de presentar los informes de los exámenes médicos prescritos.

- Puede imponer informes médicos más frecuentes si lo exige la condición médica del conductor.
- Debe asegurar que ningún conductor médicamente inhabilitado para conducir opere un vehículo.
- Los médicos y optometristas tienen la obligación de notificar toda condición médica de un conductor que no cumpla con las normas de salud prescritas por los reglamentos o la política establecida por la autoridad de registro.

Obligaciones del conductor

- Debe cumplir con las normas médicas mínimas aplicables a la categoría de vehículo que opera.
- El conductor debe presentar al servicio de expedientes médicos de la División de Permisos y Matrículas un informe médico cada 10 años si tiene entre 18 y 39 años; cada cinco años si tiene entre 40 y 60 años; y cada dos años si tiene más de 61 años cumplidos.
- Los conductores con cualquier condición médica importante pueden estar obligados a presentar un informe médico con mayor frecuencia.

Norma NSC 7 - Exigencias relativas a los expedientes que debe mantener el transportista

Obligaciones del transportista

- Crear y mantener actualizado un sistema de expedientes que incluya, como mínimo, la información siguiente:
 - i. Para cada conductor: permiso de conducir, antecedentes de conducción, documentos relativos a la evaluación de la aptitud del conductor, expediente de capacitación o perfeccionamiento profesional.
 - ii. Horas de servicio por cada conductor y un sistema que permita asegurar que los conductores acatan las exigencias relativas a las horas de servicio – un registro de las medidas correctivas adoptadas en los casos en que se hayan detectado infracciones.
 - iii. Lista de los vehículos que pertenecen al transportista ,o que son explotados o arrendados por el mismo.
 - iv. Informes de inspección, mantenimiento y reparación relativos a cada vehículo y un sistema para asegurar que la inspección, mantenimiento y reparación de los vehículos se realizan de conformidad con los reglamentos. Lista de las medidas tomadas como resultados de deficiencias detectadas.
 - v. Documentación relativa a la ejecución de los avisos de revocación emitidos por el fabricante que apliquen.
 - vi. Conocimientos de embarque (cartas de porte), registro de adquisición de combustible por vehículo; justificativos; libros contables; pólizas de seguro y notificaciones de siniestro.
 - vii. Identificación de la persona responsable de promover el acatamiento del Código Nacional de Seguridad.

Obligaciones del conductor

- El conductor debe proporcionar al transportista los documentos siguientes:
 - i. Datos de su licencia de conducir.
 - ii. Sus antecedentes de conducción (sinopsis).
 - iii. Informes sobre accidentes y notificaciones de infracciones, ya sea del Código Penal o de los reglamentos de circulación vial, o bien relativas al transporte de mercancías peligrosas.
 - iv. Informes de inspección.
 - v. Registros de las bitácoras del conductor que indican las horas de servicio.
- El conductor debe tener consigo, durante su turno de trabajo:
 - vi. Fichas diarias con las horas de servicio prestadas (correspondientes a la jornada en curso y por lo menos a los siete días precedentes);
 - vii. Conocimientos de embarque (cartas de porte), otros documentos de embarque, comprobantes de gastos, adquisición de combustible y alojamiento (si procede).
 - viii. Copia del permiso de explotación (si procede).
 - ix. Copia de los certificados de matriculación y de póliza de seguro.

Norma NSC 8 – Suspensiones temporales

Esta norma especifica algunas de las condiciones relativas a la prohibición de que un conductor opere un vehículo automotor.

Norma NSC 9 – Horas de servicio

Obligaciones del transportista y del conductor

- El transportista no podrá permitir a un conductor conducir ni el conductor podrá conducir en ninguna de las situaciones siguientes:
 - i. Más de 13 horas, después de un mínimo de 8 horas de descanso consecutivas.
 - ii. Después de 15 horas de servicio, tras un mínimo de 8 horas de descanso consecutivas.
 - iii. Después de completar 60 horas de servicio en el transcurso de un periodo de 7 días consecutivos.
 - iv. Después de completar 70 horas de servicio en el transcurso de un periodo de 8 días consecutivos.
 - v. Después de completar 120 horas de servicio en el transcurso de un periodo de 14 días consecutivos.

Nota: El conductor deberá haber permanecido en descanso durante un mínimo de 24 horas consecutivas antes de cumplir 75 horas de servicio para tener derecho a las 120 horas de trabajo por ciclo de 14 días.

Excepción:

El conductor podrá acumular 8 horas de descanso reposando en una litera en dos períodos separados observando las condiciones siguientes:

- a. Ningún periodo podrá durar menos de 2 horas.
- b. El periodo de descanso total en la litera inmediatamente antes y después de las horas de servicio será de al menos 8 horas.
- c. El periodo de conducción total inmediatamente antes y después del periodo de descanso en la litera no excederá 13 horas.

El conductor podrá, una vez por periodo de 7 días consecutivos, reducir el periodo de descanso a 4 horas consecutivas cuando las horas de servicio en curso del periodo inmediatamente precedente a dicho descanso no exceda 15 horas; la diferencia entre 8 horas y el número de horas de descanso tomadas será sumada al periodo de descanso siguiente de 8 horas consecutivas. Esto último podrá quedar prohibido cuando, en opinión de un agente del orden público, dicha reducción comprometa o amenace comprometer la seguridad o la salud del conductor o bien la seguridad de un vehículo en la carretera.

Existen asimismo ciertas excepciones que se aplican a los vehículos comerciales que circulan al norte del paralelo 60 en la Provincia de Yukón y en los Territorios del Noroeste. Dichas disposiciones son similares a las regulaciones adoptadas por EE.UU. para Alaska.

Asimismo, se puede presentar una solicitud de permiso especial a la Dirección de Servicios de Regulación y Seguridad del Transporte Vial de la provincia o territorio según corresponda.

Cuando un vehículo es conducido en un radio de 160 km de terminal matriz, el turno de trabajo no excede 15 horas y el transportista mantiene un registro exacto de las horas de servicio del conductor, no es necesario llenar las fichas diarias con las horas de operación. Si un conductor cesa, en cualquier momento dado, de acatar las exigencias relativas a la exención, deberá anotar en las fichas diarias el número total de horas de servicio para cada uno de los 7 días consecutivos precedentes al día en que haya cesado de beneficiarse de dicha exención.

Las fichas diarias para registrar las horas de servicio deberán contener la información siguiente:

- a. Una gráfica consistente en una línea continua sobre una cuadrícula que cubra un periodo de 24 horas.
- b. Fecha.
- c. Nombre del conductor.
- d. Lectura del odómetro.
- e. Número de matrícula del vehículo.
- f. Número de unidad del(los) camión(es) y número de licencia de operación del vehículo.
- g. Nombre(s) del(de los) autotransportista(s) para quien(es) trabaja el conductor durante cada día de trabajo.
- h. Firmal del conductor.
- i. Nombre del conductor acompañante, escrito en caracteres legibles.
- j. Hora a la cual inicia el servicio el conductor en el periodo de 24 horas, que no coincida con la medianoche.
- k. Dirección de la sede principal de la empresa de autotransporte para quien trabaja el conductor.
- l. Distancia total recorrida.

- m. Número total de horas dedicadas a cada actividad.
- Una línea continua indicará las horas de descanso del conductor, el tiempo que pasó descansando en una litera, sus horas de conducción y sus horas de servicio que no sean horas de conducción. La ficha diaria de registro de horas de servicio incluirá también el nombre de la ciudad, pueblo o lugar en la carretera donde se haya producido cada cambio de actividad, las paradas efectuadas (las paradas en un mismo lugar pueden ser acumuladas y calculadas como una sola parada); al final de cada jornada, el nombre total de horas consagradas a cada actividad deberá ser registrado; y el número total de entradas deberá ser 24.
- Se pueden utilizar dispositivos de registro automático a bordo si éstos cumplen con las normas aplicables.

Norma NSC 10 – Seguridad de las cargas

Obligaciones del transportista

- El transportista deberá asegurar que los conductores acaten los reglamentos relativos a la seguridad de cargas.
- El transportista deberá equipar los vehículos adecuadamente, de modo que se pueda sujetar la carga.

Obligaciones del conductor

- El conductor deberá dejar sujeta y (o) inspeccionar las cargas para asegurar que dichas cargas están adecuadamente colocadas y fijadas.
- Todo equipo transportado sobre el vehículo o al interior del mismo deberá también quedar firmemente sujetado, de conformidad con los reglamentos.
- Las vías de acceso y de salida de los vehículos, incluyendo las salidas de emergencia, no deberán quedar obstruidas.
- Todos los bienes o mercancías transportados deberán ser colocados o almacenados de manera que no se caigan, resbalen o muevan causando lesiones al conductor o a un pasajero.

Norma NSC 11 – Mantenimiento de vehículos comerciales

Obligaciones del transportista

- El transportista debe asegurar que los vehículos bajo su responsabilidad están conformes con las normas de mantenimiento y rendimiento previstas en los reglamentos.
- El transportista deberá contar con un sistema de registro de mantenimiento que permita asegurar la realización de las funciones de inspección, mantenimiento y reparación de los vehículos a intervalos regulares.

Obligaciones del conductor

- El conductor debe efectuar las inspecciones y elaborar los informes escritos de conformidad con los reglamentos.

Norma NSC 12 – Inspecciones en carretera en virtud de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA)

Un vehículo comercial podrá, en todo momento, ser sometido a una inspección en carretera. Un agente del orden público o inspector de normales vehiculares podrá efectuar las verificaciones siguientes:

Inspección de documentos

- i. Licencia de conducir.
- ii. Bitácora o ficha(s) diaria(s) de horas de servicio
- iii. Informe(s) de inspección.
- iv. Certificado de capacitación para el transporte de mercancías peligrosas, si procede.
- v. Permiso de explotación.
- vi. Certificados de matrícula y de seguro del vehículo.

Inspección de vehículos

- i. Sistema de frenos.
- ii. Sistema de acoplamiento.
- iii. Sistema de escape.
- iv. Sistema de alimentación de combustible.
- v. Dispositivos de iluminación.
- vi. Carga admisible
- vii. Mecanismo de dirección.
- viii. Suspensión.
- ix. Chasis.
- x. Neumáticos.
- xi. Ruedas y llantas.
- xii. Parabrisa.
- xiii. Limpiaparabrisas.

Cuando un funcionario establece que uno o varios componentes no están conformes con las normas de mantenimiento para vehículos comerciales, el vehículo puede ser puesto fuera de servicio o ser objeto de multas, castigos o restricciones de operación.

Norma NSC 13 – Informe de inspección cotidiana

Obligaciones del transportista

- El transportista debe proporcionar al conductor directivas sobre la manera de realizar una inspección cotidiana y de elaborar un informe de inspección.
- El transportista debe asegurar que el vehículo está exento de desperfectos peligrosos cuando circula por una carretera.
- El transportista debe asegurar que se efectúe la reparación de los desperfectos peligrosos antes de que el vehículo sea operado en una carretera. (Si el conductor se equivoca al indicar un desperfecto peligroso en el informe de inspección, el transportista o su representante autorizado podrá indicar en el informe que el elemento en cuestión no presentaba ningún desperfecto).

- El transportista debe exigir que el informe de inspección indique las reparaciones y sea firmado por la persona que efectuó dichas reparaciones.
- El transportista debe hacer acatar las exigencias relativas a la inspección aplicables a los conductores y a los vehículos bajo su control
- El transportista debe conservar el informe de inspección durante un período de tres meses como mínimo.
- El transportista debe asegurar que sean creados y conservados los registros adecuados de las reparaciones efectuadas para corregir los desperfectos indicados en el informe de inspección.

Obligaciones del conductor

- El conductor debe realizar la inspección cada día, antes de iniciar un viaje y al final de la jornada. (Si el viaje dura más de una jornada, la inspección debe ser efectuada en la primera parada del segundo día y en cada día que siga).
- Debe anotar todo desperfecto que haya notado antes del viaje, durante la conducción del vehículo y al final del viaje.
- Debe notificar al autotransportista si un desperfecto representa un riesgo no razonable. (Se recomienda a los transportistas y a los conductores utilizar el manual de inspección de vehículos como guía para determinar si existe un riesgo no razonable.

Norma NSC 14 – Exámenes de conformidad

La administración de la jurisdicción matriz deberá administrar un examen de conformidad a cada autotransportista nuevo cuando este último presente su solicitud de admisión y atribuirle una clasificación de seguridad.

La exigencia mínima de admisión es el acatamiento del Código Nacional de Seguridad. Un comprobante satisfactorio de póliza de seguro vigente también forma parte del examen de conformidad en materia de seguridad.

Asimismo, se puede administrar al azar un examen de conformidad a un transportista o cuando se juzga, mediante un sistema de seguimiento estadístico de los transportistas (perfil de los transportistas), que su rendimiento está por debajo de las normas.

Norma NSC 15 – Auditorías de los locales

Varios autotransportistas comerciales pueden ser objeto de una auditoría anual de sus locales. Se establece el grupo de transportistas que serán inspeccionados utilizando el método de análisis de desperfectos, es decir cuando:

- El rendimiento del autotransportista señala una frecuencia de infracciones a las leyes conexas más elevada de lo normal (perfil del transportista).

El perfil del autotransportista es elaborado a partir de expedientes que describen en detalle cualquier infracción al Código Nacional de Seguridad y cualquier otra ley provincial, nacional o internacional aplicable. La inspección de los locales es realizada en la sede principal de la empresa de autotransporte comercial en la Provincia de Manitoba.

Norma NSC 16 – Capacitación en primeros auxilios

Esta norma estipula el contenido de un curso de primeros auxilios recomendado para conductores de vehículos comerciales.

Perfiles estadísticos de los transportistas

Los gobiernos de las provincias y los territorios son responsables de elaborar perfiles estadísticos de los autotransportistas en virtud del Código Nacional de Seguridad y del *Reglamento de emisión de licencias para empresas de autotransporte de carga extraprovinciales* que emanan de la *Ley de 1987 sobre el transporte automotor* (MVTA).

En Canadá, cada jurisdicción tiene la obligación, en virtud de la Norma NSC N° 7 del Código Nacional de Seguridad, de crear y mantener actualizado un *sistema de perfiles estadísticos de autotransportistas* (CPS) en el cual se registran todas las condenas judiciales, resultados de las inspecciones en carretera y accidentes que deben ser notificados. El sistema de perfiles de transportistas es una base de datos electrónica que contiene las actividades en carretera de todos los transportistas sujetos al Código y matriculados en la provincia o territorio. Los accidentes, declaraciones de culpabilidad, inspecciones CVSA y resultados de las auditorías de los locales de los transportistas son registrados y conservados en el sistema de perfiles estadísticos de los transportistas. Un sistema de puntos NSC se aplican a cada infracción y se registran en el perfil de transportista.

A partir de dicha base de datos, se puede obtener perfiles estadísticos individuales mediante un número de identificación (número NSC del transportista) que es asignado por el sistema. El perfil estadístico del transportista resume todos los incidentes relativos a un transportista en cuestión.

Elementos del perfil estadístico del transportista

Los perfiles de los transportistas contienen los expedientes de los autotransportistas de los dos años anteriores relativos a los siguientes elementos:

Accidentes en que tuvo la responsabilidad

Accidentes en los que el transportista asumió la responsabilidad y que causaron daños de más de \$1.000 dólares o lesiones, que implicaron a un vehículo de transporte público o a un vehículo comercial explotado por el transportista y cuyo peso bruto registrado era de 4.500 kg o mayor.

Declaraciones de culpabilidad

Las declaraciones de culpabilidad (no los casos iniciados ante tribunales) contra el transportista y los conductores del autotransportista en conexión a infracciones cometidas con vehículos y remolques matriculados en la Provincia de Manitoba, son registradas bajo el perfil estadístico del transportista.

Inspecciones CVSA

Se inscriben en el perfil del transportista todas las inspecciones CVSA de los vehículos de transporte público y de los vehículos comerciales cuyo peso bruto registrado es igual o superior a 4.500 kg, cuando dichas inspecciones fueron efectuadas en Canadá en vehículos y remolques matriculados en la provincia de su jurisdicción.

Auditorías de locales

Una auditoría de los locales de un transportista inspecciona los expedientes de seguridad del transportista en los tres campos descritos más adelante; los resultados de dicha inspección son registrados en el *perfil estadístico del transportista*. Se incluye una descripción más detallada de los elementos cubiertos por este tipo de auditoría en la sección dedicada a auditorías de locales.

- *Perfil de los conductores* – Resumen del expediente de conducción de los conductores; datos de sus licencias de conducir; expedientes de siniestros y admisiones de responsabilidad en casos de accidente, evaluaciones anuales de los conductores y comprobante de las medidas correctivas adoptadas.
- *Horas de servicio de los conductores* – Fichas diarias o registros de las horas, registros de pago de jornales y demás comprobantes, incluyendo facturas por adquisición de combustible, comprobantes de pago de peaje y recibos de alojamiento.
- *Mantenimiento de vehículos* – certificados vigentes de RIPOV (inspección periódica obligatoria de los vehículos), expedientes de inspecciones CVSA y seguimientos, informes de inspección antes de la partida e informes de seguimiento, expedientes de reparaciones efectuadas por desperfectos y expedientes del programa de mantenimiento preventivo.

Clasificaciones de rendimiento de los autotransportistas

La clasificación del autotransportista según su rendimiento se basa en su expediente de dos años que contiene los accidentes en los que asumió la responsabilidad, los fallos en su contra, las inspecciones CVSA, al igual que en la combinación de esos tres elementos. El desempeño de un transportista es medido comparándolo con las actividades en carretera de otros transportistas que operan una flota de tamaño igual. El rendimiento de un transportista es indicado en forma de porcentaje del un total máximo de puntos NSC.

Puntaje de infracciones de los transportistas

Un ejemplo de caso típico de puntaje por accidentes registrado en el perfil de un autotransportista sería el siguiente:

Accidentes en que tuvo la responsabilidad
2 puntos – Daños materiales
4 puntos - Lesiones

6 puntos - Muerte

Declaraciones de culpabilidad: equivalencias del Consejo Canadiense de Administradores de Autotransporte (CCMTA). A continuación se proporcionan algunos ejemplos de puntos NSC deducidos por declaraciones de culpabilidad:

Tipo de declaración de culpabilidad	Número de puntos
Omisión de colocación de un letrero de baja velocidad	2 puntos
Incumplimiento de mantenimiento y actualización de las fichas diarias de registro de horas de servicio	2 puntos
Conducción peligrosa	5 puntos
Infracción relativa al cinturón de seguridad	2 puntos
Pasar a otro vehículo en una zona prohibida	3 puntos

Inspecciones CVSA

0 puntos – Aprobado

1 punto – Reprobado

3 puntos – Fuera de servicio

Niveles de intervención

Como parte de un proceso gradual de intervención, los funcionarios provinciales o territoriales en cargados de las regulaciones y la seguridad de transportes intervienen según los niveles siguientes:

0-40% Aceptable. No requiere intervención.

41-64% Nivel de intervención 1. Envío de la primera carta de evaluación del rendimiento.

65-84% Nivel de intervención 2. Envío de la segunda carta de evaluación del rendimiento.

85-99% Nivel de intervención 3. Auditoría de locales, entrevista relativa al plan de seguridad y control.

100%+ Requiere intervención administrativa. Revocación del certificado de seguridad, revocación de la matrícula del vehículo y(o) limitación del tamaño de la flota de vehículos.

Evaluación del acatamiento del transportista en materia de seguridad

Los gobiernos de las provincias o los territorios son responsables de crear un sistema de evaluación del rendimiento de los transportistas en materia de seguridad en virtud del Código Nacional de Seguridad y de la *Ley sobre el transporte automotor*.

Cada provincia o territorio se compromete a aplicar evaluaciones en materia de seguridad a todos los transportistas que explotan vehículos de transporte público o vehículos comerciales cuyo peso bruto registrado es de 4.500 kg o mayor, o bien autobuses con capacidad para 10 pasajeros o más, incluyendo los autobuses escolares.

Categorías de clasificaciones en materia de seguridad

Existen cuatro categorías de clasificaciones en materia de seguridad:

Satisfactorio, no auditado

Asignada a todo autotransportista comercial nuevo.

Asignada al autotransportista cuyos locales no han sido auditados. Un transportista puede permanecer en esta categoría indefinidamente.

Satisfactorio

Asignada al autotransportista cuyos locales pasaron con éxito una auditoría.

Condicional

Asignada al autotransportista cuyos locales no pasaron con éxito una auditoría.

Insatisfactorio

Asignada cuando el rendimiento de un autotransportista se ha deteriorado hasta el punto de que las autoridades de los servicios de seguridad y regulaciones de transporte de la Provincia de Manitoba revocan al autotransportista el derecho de explotar vehículos automotores.

Antecedentes

Los gobiernos de las provincias y los territorios son responsables de realizar las auditorías de los locales de los transportistas registrados al interior y al exterior de su jurisdicción.

El objetivo de la auditoría de los locales del autotransportista es promover las operaciones seguras a través del acatamiento de las leyes y regulaciones de seguridad para carreteras elaboradas en el marco de la *Ley de 1987 sobre el transporte automotor* y el Código Nacional de Seguridad.

Un auditor examina los registros de las operaciones del autotransportista y evalúa el cumplimiento de este último en las áreas de perfil de los conductores; regulaciones provinciales y federales para el número de horas de servicio; mantenimiento de los vehículos y transporte de mercancías peligrosas. Dichos elementos se analizan en mayor detalle en las secciones siguientes.

El programa de auditoría de los locales controla el cumplimiento del autotransportista a través de un examen de los registros del transportista, sobre todo en la sede principal que la empresa de autotransporte tiene en la provincia o territorio en cuestión. Los transportistas que operan vehículos matriculados en otra jurisdicción caen en la categoría del mandato de auditoría de dicha jurisdicción en cuestión. Los auditores de una jurisdicción pueden participar en el proceso de auditoría realizado en otra jurisdicción cuando esta última lo solicita.

Selección de transportistas que serán sometidos a una auditoría

La auditoría de los locales de un transportista puede tener por causa la información contenida en el perfil estadístico del transportista. Asimismo, quejas fundadas o inquietudes recibidas del público en general, entidades supervisoras e industria del transporte pueden ocasionar una auditoría de los locales o el inicio de una investigación. Las investigaciones también pueden ser iniciadas por incidentes tales como la pérdida de una rueda, un siniestro que involucra a un vehículo comercial, quejas sobre las operaciones de un autotransportista comercial, abuso de la autoridad de operación y presión ejercida sobre los conductores para que conduzcan un número de horas que sobrepasa el número de horas de servicio prescritas por las regulaciones.

Cuando se determina que se requiere realizar una auditoría de los locales del autotransportista, este último es notificado para cumplir con el requisito de otorgarle suficiente tiempo para reunir y organizar los expedientes que deberá presentar. En regla general, la notificación verbal se realiza entre cinco y diez días antes del inicio de la auditoría de los locales del transportista y es seguida por una confirmación escrita que describe cuáles registros deberán ser presentados durante la auditoría. La legislación exige que los expedientes del transportista estén disponibles para su inspección con preaviso razonable. En los casos en que por una razón imprevista la auditoría de los locales debe ser aplazada, el auditor y el transportista establecen de mutuo acuerdo otra fecha para dicha auditoría. En los casos en que se establece la existencia de un peligro inmediato para la seguridad, el auditor está facultado para ingresar a los locales de la sede del autotransportista sin notificación previa y exigir a este último que presente sus expedientes y registros para examinarlos. El auditor debe identificarse ante el transportista al inicio de su encuentro, mediante el documento adecuado. En algunos casos, la auditoría puede conducirse en las oficinas de gobierno cuando existen circunstancias extenuantes, tales como la ubicación de las dependencias del transportista, el comportamiento inapropiado del transportista o la falta de espacio en las dependencias de este último para recibir al equipo de auditores. El transportista recibe un comprobante por todos los registros o expedientes que son retirados de sus oficinas por los auditores.

Conducción de la auditoría

Los auditores, que fungen como agentes del orden público, inspectores federales de horas de servicio o inspectores certificados de la CVSA, examinan en detalle los registros del transportista comercial. En virtud de los poderes de investigación acordados por Ley, la auditoría incluye, entre otros, la inspección de los expedientes de la empresa, sus expedientes de seguros, sus expedientes de los conductores, los registros de las horas de servicios, los informes sobre las inspecciones CVSA, los informes sobre las inspecciones periódicas obligatorias, los registros de nómina pertinentes, el control de mercancías peligrosas y una evaluación general de las prácticas de gestión relativas a los programas de seguridad.

La auditoría o investigación de los locales del autotransportista pueden ser efectuadas por un solo auditor o por un equipo de auditores, según el tamaño de la empresa y el alcance de la inspección. En cualquiera de ambos casos, el transportista debe proporcionar un lugar de trabajo adecuado a los inspectores en su sede principal de negocios. Los auditores en cuestión son profesionales altamente calificados y tienen sólidos conocimientos sobre las operaciones de las

empresas de autotransporte comerciales, así como de las disposiciones jurídicas que esta últimas deben acatar.

La duración de la auditoría depende del número de registros seleccionados para la inspección, que está determinado por el tamaño de la flota del autotransportista. La muestra estadística tomada de los registros cubre un periodo de dos meses y es identificada para el transportista. Cuando se detectan infracciones, los documentos correspondientes son copiados y utilizados como prueba ante la instancia reguladora pertinente o en cualquier acción judicial ante los tribunales. Cuando se detecta incumplimiento, el(los) auditor(es) hacen recomendaciones formales de medidas correctivas a la dirección encargada del cumplimiento en materia de seguridad. Se sigue un proceso reglamentario contra el transportista y este último tiene derecho a apelar la recomendación presentada por la auditoría.

Seguimiento de la auditoría

Una vez concluida la auditoría de los locales, el transportista recibe una copia de la Sinopsis de infracciones, que incluye las infracciones a las leyes y regulaciones detectadas en el transcurso de la auditoría. Los registros que los auditores se llevaron bajo custodia fuera de los locales del transportista son devueltos a este último. El transportista debe acudir a una entrevista en la cual se hace un repaso de los resultados de la auditoría. En esa oportunidad puede presentar pruebas adicionales, refutar los resultados de la auditoría, agregar comentarios o dar explicaciones. La entrevista concluye cuando el auditor informa al transportista sobre las recomendaciones de dispensa emanadas por la instancia gubernamental respecto a los resultados de la auditoría. La instancia gubernamental puede recomendar una de las siguientes opciones (o una combinación de las mismas):

- Ninguna medida, puesto que el transportista ha demostrado un cumplimiento juzgado aceptable.
- El transportista debe elaborar un plan de seguridad integral y aceptable.
- El transportista debe contratar a un auditor independiente para realizar una auditoría de sus locales según un cronograma de trabajo determinado por la instancia gubernamental. Los costos de contratar a un auditor independiente deben correr a cuenta del transportista. Si el transportista no demuestra un nivel de cumplimiento aceptable en un plazo determinado, la instancia reguladora tomará medidas adicionales.
- Denegación de registro de cualquier camión o combinación de vehículos con peso bruto registrado de 4.500 kg o mayor que esté a nombre el transportista en cuestión.
- Recomendación de cancelación de la autorización para operar del transportista.
- Se declara al transportista no satisfactorio, lo cual resulta en la cancelación de la autorización para operar del transportista.
- Antes de la cancelación de la autorización para operar, el transportista tiene la oportunidad de apelar su clasificación no satisfactoria en una audiencia. El transportista que busca ser rehabilitado tras la cancelación o suspensión de su autorización para operar es clasificado como “condicional” cuando reingresa al sistema, sin plazo límite predeterminado.

La información proporcionada por la auditoría de los locales del transportista es cuantificada y se convierte en parte integral de la clasificación del transportista en materia de seguridad. Por ello,

es fundamental para el transportista demostrar un alto nivel de cumplimiento a fin de mantenerse clasificada como empresa que opera con un nivel aceptable de seguridad. Las empresas que no proceden de esa manera pueden terminar perdiendo la autorización para operar como empresas de autotransporte en las carreteras canadienses.

Expediente de aptitud del conductor

Obligaciones del transportista

El transportista debe establecer y mantener actualizado un sistema de expedientes sobre cada conductor, que incluya datos tales como: licencias de conducir (sinopsis), información sobre siniestros e infracciones, expediente de conducción, examen anual de la aptitud de cada conductor, medidas disciplinarias y certificados de capacitación relativos a las mercancías peligrosas. Con base en la información anteriormente mencionada, en la capacitación y pruebas administradas, el transportista también debe determinar si los conductores están y continúan estando habilitados para conducir.

Recomendación

Se recomienda que el transportista mantenga un expediente de aptitud para cada conductor. Una lista de verificación de los documentos exigidos y recomendados puede colocarse en la tapa de cada expediente para facilitar la tarea del transportista de mantener actualizado el expediente.

Información relativa a la licencia de conducir única

Obligaciones del conductor

Está prohibido que un conductor detente, en cualquier momento, más de una licencia de conducir vigente emitida por una autoridad competente en cualquier jurisdicción. Antes de ser contratado por primera vez por el autotransportista para operar un vehículo del servicio público o un camión comercial con peso bruto comercial de 4.500 kg o mayor, el conductor debe declarar al autotransportista el nombre de cada provincia o territorio en Canadá, o estado, distrito o territorio de EE.UU. en los cuales tenga una licencia de conducir, al igual que la categoría de licencia que detenta, si dicha licencia fue suspendida y el nombre exacto bajo el cual fue emitida cada una de dichas licencias de conducir. De igual manera, el conductor debe notificar al transportista, sin demora, cualquier suspensión, cancelación, prohibición o cambio de clasificación relativos a su licencia de conducir.

Obligaciones del transportista

El transportista debe registrar la información divulgada por el conductor en el expediente de aptitud del conductor.

Recomendación

Los gobiernos de las provincias y territorios han aceptado, para fines de divulgación de los datos exigidos para obtener la licencia de conducir única, la presentación de una

fotocopia de la licencia de conducir vigente del conductor. Cuando renueva su licencia de conducir, el conductor debe declarar que no tiene ninguna otra licencia de conducir en otra jurisdicción.

Divulgación de accidentes

Obligaciones del conductor

El conductor contratado por un autotransportista para operar un vehículo del servicio público o un camión comercial cuyo peso bruto registrado es de 4.500 kg o mayor debe notificar al transportista sin demora y por escrito los detalles de los accidentes de tránsito que debe notificar en virtud de la Ley.

Obligaciones del transportista

El transportista debe registrar la información divulgada por el conductor en el expediente de aptitud del conductor.

Recomendación

Entre los accidentes que deben ser notificados se incluyen todos los accidentes de autotransporte en los cuales el conductor tuvo responsabilidad total o parcial. Dichos accidentes incluyen los accidentes ocurridos tanto en vehículos privados como en los vehículos del autotransportista.

Divulgación de las infracciones

Obligaciones del conductor

El conductor contratado por un autotransportista para operar un vehículo del servicio público o un camión comercial cuyo peso bruto registrado es de 4.500 kg o mayor debe notificar al transportista sin demora y por escrito los detalles de cualquier condena en un juicio penal impuesta en relación a la operación, guardia o control de un vehículo automotor.

Obligaciones del transportista

El transportista debe registrar la información divulgada por el conductor en el expediente de aptitud del conductor.

Recomendación

Las infracciones que deben ser notificadas incluyen todas las infracciones de los reglamentos de circulación vehicular de las cuales el conductor haya sido declarado culpable. Dichas infracciones incluyen los accidentes ocurridos tanto en vehículos privados como en los vehículos del autotransportista.

Antecedentes de conducción (sinopsis)

Obligaciones del conductor

El transportista exige al conductor presentar una sinopsis actualizada de su expediente de conducción o, si así prefiere, de firmar una dispensa que permite al transportista solicitar su expediente directamente de la autoridad responsable de emitir licencias y matrículas.

Obligaciones del transportista

Antes de contratar a una persona para conducir un vehículo del servicio público o un camión comercial cuyo peso bruto registrado es de 4.500 kg o mayor, y anualmente a más tardar en los 60 días que siguen al último día del mes de nacimiento del conductor, el autotransportista debe obtener de la autoridad competente el expediente de conducción del conductor en cuestión.

Recomendación

La autoridad encargada de investigar la seguridad del transporte automotor ha permitido a los autotransportistas obtener, una vez por año, los expedientes de conducción de todos sus conductores simultáneamente.

El transportista puede utilizar un formulario de solicitud de expediente de conducción para obtener la autorización de los conductores para solicitar sus expedientes de conducción directamente de la autoridad competente.

Examen anual de la aptitud del conductor

Obligaciones del transportista

Antes de contratar a una persona para conducir un vehículo del servicio público o un camión comercial cuyo peso bruto registrado es de 4.500 kg o mayor, y anualmente después de la contratación, el autotransportista debe examinar el expediente de conducción del conductor y determinar si este último continúa estando habilitado para ser contratado como conductor. El transportista registrará los resultados del examen en el expediente de aptitud del conductor.

Recomendación

El rango del examen puede ir desde una entrevista formal de evaluación del rendimiento del empleado hasta una declaración fechada y firmada al pie del expediente de conducción (sinopsis). El examen debe incluir la fecha, una declaración del transportista en la cual afirma su decisión de que el conductor está habilitado para continuar trabajando como conductor en la empresa y la firma del representante del autotransportista que tomó dicha decisión.

Política de medidas disciplinarias progresivas

Recomendación

A fin de demostrar que actuó con la diligencia debida, el transportista debería implantar un programa de medidas disciplinarias progresivas para los empleados de la empresa que infringen los reglamentos sobre las horas de servicio y demás regulaciones. El programa debe ser compatible con las disposiciones legislativas federales y provinciales aplicables. El transportista debería resumir la política y los procedimientos relativos a las medidas disciplinarias, indicando las etapas que llevan hasta el despido. (por ejemplo: una política conformada por cuatro etapas podría consistir en una advertencia verbal, una advertencia escrita, una suspensión y finalmente el despido. El transportista debería asegurar que todos los empleados estén en conocimiento de dicha política; en cada etapa, el empleado debe ser informado por escrito sobre la próxima medida disciplinaria que será adoptada si la infracción se repite y sobre el hecho de que la política es ejecutada de manera automática.

Certificado de capacitación relativa a las mercancías peligrosas

Obligaciones del conductor

Cada conductor que transporte mercancías peligrosas debe tener un certificado de capacitación válido para la manipulación de mercancías peligrosas, emitido por el transportista. En Canadá, dicho certificado de capacitación tiene una vigencia de tres años.

Nota: En EE.UU. dicho certificado de capacitación tiene una vigencia de dos años.

Obligaciones del transportista

Todo empleador que emita un certificado de capacitación debe conservar una copia de la misma durante los dos años que sigan a la fecha de expiración de dicho certificado.

Documentos suplementarios recomendados

Además de los documentos exigidos mencionados anteriormente, la autoridad encargada de investigar la seguridad del transporte automotor recomienda que el transportista incluya en el expediente de aptitud de los conductores los documentos siguientes:

Solicitud de empleo

Verificación de referencias

Examen escrito

Examen de conducción

Asimismo, se recomienda al transportista examinar los expedientes médicos y los informes de las pruebas de alcoholemia y consumo de drogas o estupefacientes.

Las regulaciones federales y provinciales en materia de horas de servicio se aplican a los autotransportistas, los conductores de vehículos del servicio público, los conductores de camiones comerciales cuyo peso bruto registrado es de 4.500 kg o mayor y los conductores de autobuses escolares regulados, con las excepciones siguientes:

- Transporte de productos primarios provenientes de una granja agrícola, silvícola, marina o lacustre si el conductor está contratado por el productor; o si, en el trayecto de retorno, el conductor descarga o transporta productos utilizados en la operación principal.
- Vehículos prioritarios en casos de emergencia.
- Vehículos que transportan pasajeros o mercancías para socorro en casos de desastre.
- Vehículos recreativos o vehículos que transportan mercancías de consumo personal.
- Servicio urbano de transporte en autobús.
- Todo vehículo expresamente exento por la Dirección de Autotransporte.

El reglamento provincial sobre las horas de servicio exenta igualmente de sus disposiciones a:

- Todo vehículo utilizado exclusivamente para limpiar nieve por cuenta de una autoridad de tránsito vehicular.
- Vehículos comerciales cuyo peso bruto registrado sea inferior a 11.794 kg y que sirvan para efectuar trabajos de mantenimiento o reparación de cualquier tipo de propiedad o cualquier otra actividad de servicio.

El reglamento federal sobre las horas de servicio se aplica a todo autotransportista que tiene uno o varios vehículos que cruzan una frontera provincial o internacional. Los transportistas que operan únicamente al interior de la Provincia de Manitoba (transporte intraprovincial) están sujetos al reglamento provincial sobre las horas de servicio. Las provincias, en virtud de un acuerdo con el gobierno federal, supervisan la aplicación tanto del reglamento federal como provincial sobre las horas de servicio.

Limitación de las horas de conducción

Regla de 13 horas de conducción

Queda prohibido a todo transportista solicitar, autorizar o imponer a un conductor que conduzca – al igual que está prohibido a todo conductor – conducir un vehículo comercial cuando dicho conductor haya acumulado más de 13 horas de conducción después de un periodo de al menos 8 horas consecutivas de descanso. Después de 13 horas de conducción, el conductor debe tomar 8 horas consecutivas de descanso para tener derecho a conducir de nuevo.

Nota:

- En EE.UU., un conductor puede conducir como máximo 10 horas antes de estar obligado a tomar 8 horas consecutivas de descanso.
- En virtud de las regulaciones, un inspector puede obligar a tomar un descanso a un conductor que presente señales de fatiga.

Regla de 15 horas de servicio

Queda prohibido a todo transportista solicitar, autorizar o imponer a un conductor que conduzca – al igual que está prohibido a todo conductor – conducir un

vehículo comercial cuando dicho conductor haya acumulado más de 15 horas de servicio después de un periodo de al menos 8 horas consecutivas fuera de servicio. Dicho periodo de 15 horas puede estar conformado por horas de conducción y por horas de servicio sin conducción, durante el cual el conductor no debe conducir más de 13 horas. Después de acumular 15 horas de servicio como máximo, todo conductor debe abstenerse de conducir un vehículo comercial hasta haber acumulado como mínimo 8 horas consecutivas de descanso. Después de ese periodo de descanso el conductor puede volver a conducir un vehículo comercial.

Nota:

- La Ley permite a un conductor sobrepasar el número de horas de conducción o de servicio prescrito en los casos de emergencia en los cuales la seguridad, los ocupantes o la carga del vehículo comercial corren peligro. En los casos de condiciones adversas para la conducción, el conductor también puede sobrepasar, en dos horas como límite, el número máximo de horas de conducción prescrito.

Descanso obligatorio

Antes de tener nuevamente derecho a conducir un vehículo comercial, el conductor tiene la obligación de tomar 8 horas consecutivas de descanso después de conducir durante 13 horas o de estar en servicio durante 15 horas. Esas 8 horas consecutivas de descanso pueden ser una combinación de las horas fuera de servicio y el periodo de descanso tomado en la litera. El conductor puede también pasar todo el periodo obligatorio de 8 horas consecutivas de descanso en la litera, o bien dividir el tiempo pasado en la litera en dos periodos. Se puede reducir un periodo de descanso una vez por periodo de 7 días.

Excepción relativa a una litera

Si el vehículo dispone de una litera, el conductor puede dividir en dos el periodo de descanso de 8 horas que tome en la litera, con las condiciones siguientes:

- Ninguno de los dos periodos de descanso puede ser inferior a dos horas.
- El periodo de descanso total transcurrido en la litera inmediatamente antes y después de las horas de conducción debe ser de al menos 8 horas.
- El periodo de conducción total antes y después de cada periodo de descanso no debe sobrepasar 13 horas.

Periodo de descanso reducido

Una vez cada 7 días, el conductor puede reducir a un mínimo de 4 horas el periodo de descanso de 8 horas prescrito, con las condiciones siguientes:

- Su periodo de servicio inmediatamente precedente al inicio del periodo de descanso no debe sobrepasar 15 horas.
- La diferencia entre el periodo prescrito de 8 horas y el número reducido de horas de descanso tomadas debe ser agregada al periodo de descanso de 8 horas consecutivas siguiente.

Nota:

- No tiene derecho a un periodo de descanso reducido el conductor que no ha cumplido con un periodo prescrito de conducción o de servicio, mientras no haya tomado un periodo mínimo de 8 horas de descanso consecutivas.
- Un asiento de autobús no es considerada una litera.
- El conductor no puede registrar a título de tiempo de descanso en una litera el tiempo que haya pasado en un asiento de conductor o como pasajero. Sólo el tiempo pasado en una litera es considerado tiempo de descanso. Toda litera debe estar diseñada, fabricada y mantenida de conformidad con las prácticas recomendadas de la industria.
- Cuando son consecutivos, el tiempo de descanso en la litera y el tiempo fuera de servicio pueden ser combinados para llegar a cumplir con el periodo prescrito de 8 horas de descanso.

Ciclos de conducción

Para combatir el efecto acumulado de la fatiga, las regulaciones sobre las horas de servicio prescriben diversos ciclos de conducción, para los cuales se prevé un periodo máximo de horas de servicio que pueden acumularse. En Canadá, los ciclos de conducción autorizados son:

- 60 horas de servicio en el curso de un periodo de 7 días.
- 70 horas de servicio en el curso de un periodo de 8 días.
- 120 horas de servicio en un periodo de 14 días, a condición de que conductor tome 24 horas consecutivas de descanso después de haber acumulado 75 horas de conducción.

Las horas de un ciclo se calculan sumando las horas de servicio de la jornada en curso y las horas de servicio de los 7, 8 ó 14 días precedentes, substrayendo luego las horas de servicio del primer día del ciclo. Nunca se parte nuevamente de cero, ya que el ciclo de desliza continuamente, la jornada en curso agregándose al ciclo y el primer día substrayéndose del mismo. El conductor puede elegir cualquier ciclo y también pasar de uno a otro ciclo. El conductor sólo infringe el reglamento si conduce un número de horas superior al previsto para los tres ciclos simultáneamente.

Nota:

- Los conductores no están obligados a declarar el ciclo que utilizan. Basta que cumplan con las disposiciones de al menos un ciclo. No existe ningún procedimiento específico para pasar de un ciclo a otro.
- Las horas de un ciclo se calculan desde medianoche para el primer día hasta medianoche para el último día.
- EE.UU. no reconoce los ciclos de 14 días.

Permiso para incrementar el número de horas de conducción y el número de horas de servicio

Las autoridades de los servicios de seguridad y regulaciones de transporte pueden autorizar, mediante un permiso, que el autotransportista incremente el número de horas de conducción o el número de horas de servicio de sus conductores. El autotransportista que desea obtener ese permiso debe elaborar un proyecto de análisis comercial para consideración de la dirección de los servicios de seguridad y regulaciones de transporte. Dicha dirección examina si el proyecto presenta algún riesgo para la seguridad. Si el proyecto es aprobado, se emite un permiso con una vigencia máxima de un año. La infracción de las condiciones del permiso puede resultar, previo aviso de dos días al transportista, en la anulación del permiso.

Permiso para carreteras de invierno

Los permisos para carreteras de invierno son emitidos debido a la baja densidad de la circulación vehicular en dichas carreteras, a la falta de áreas de descanso adecuadas, al riesgo de condiciones climáticas desfavorables y a la necesidad urgente de entregar suministros a las poblaciones aisladas del Norte del país. Teniendo en consideración esas condiciones singulares, los permisos para carreteras de invierno se emiten a los autotransportistas comerciales para extender el número de horas que un conductor comercial puede conducir en las carreteras de invierno.

El permiso autoriza a un conductor a sobrepasar el límite de 13 horas de conducción y de 15 horas de servicio cuando conduce en las carreteras de invierno y a llegar a su terminal matriz u otro lugar seguro para descansar en un plazo de cuatro horas después de haber salido de la red caminera de invierno. Asimismo, el conductor puede, después de un descanso de 8 horas, sobrepasar los límites previstos para los ciclos (60 horas en 7 días, 70 horas en 8 días o 120 horas en 14 días) cuando conduce en tránsito a un punto de destino o en procedencia de la red caminera de invierno. El conductor debe, sin embargo, estar en medida de presentar un documento que indique que el punto de destino de la entrega se encuentra en la red caminera de invierno.

Los conductores tienen la obligación de mantener y presentar registros denominados bitácora del conductor o fichas diarias. El número de horas de conducción en las carreteras de invierno debe ser inscrito en la ficha diaria de registro con la mención “carretera de invierno”, bajo la rúbrica “observaciones”. El permiso no es válido fuera de las fronteras provinciales. Después de concluir su trabajo en las carreteras de invierno, el conductor debe disponer de un número suficiente de horas de descanso para acatar el reglamento sobre las horas de servicio antes de poder conducir de nuevo un vehículo comercial en una carretera.

Bitácora del conductor (fichas diarias)

Información obligatoria

El autotransportista tiene la obligación de asegurar que los conductores llenen de manera fidedigna y exacta una ficha diaria registrando sus horas de servicio. Se recomienda al autotransportista implantar algún tipo de proceso interno de control

para asegurar que los conductores cumplan satisfactoriamente con su obligación de llenar sus bitácoras o fichas diarias.

La ficha diaria debe contener la siguiente información obligatoria:

- a. Gráfica con cuadrícula, reglamentaria y debidamente completada.
- b. Fecha.
- c. Nombre del conductor, escrito de manera legible.
- d. Lectura del odómetro.
- e. Matrícula del camión, tractor o autobús, o bien su(s) número(s) de unidad.
- f. Número de matrícula o de unidad del(los) remolque(s).
- g. Nombre(s) del autotransportista para el cual trabaja el conductor.
- h. Firma del conductor.
- i. Nombre del conductor acompañante, escrito en caracteres legibles.
- j. Hora a la cual inicia el servicio el conductor en el periodo de 24 horas, que no coincida con la medianoche.
- k. Dirección de la sede principal de la empresa de autotransporte para quien trabaja el conductor.
- l. Distancia total recorrida.
- m. Número total de horas dedicadas a cada actividad.

La gráfica con cuadrícula debe ser completada de la manera descrita a continuación.

- a. Para cada periodo de 24 horas, debe trazar una línea continua entre las marcas de tiempo correspondientes indicando lo siguiente:
 - i. Horas de descanso
 - ii. Horas pasadas en una litera
 - iii. Horas de conducción
 - iv. Horas de servicio no dedicadas a conducción
- b. Nombre de la ciudad, pueblo o localidad en la carretera, al igual que la provincia o estado, donde se produjo cada cambio de actividad.
- c. La gráfica con cuadrícula debe ser actualizada al término de cada cambio de actividad.
- d. Puede sumar todas las paradas realizadas en una ciudad, pueblo o en carretera y anotar el total sumado.
- e. Al final de cada jornada, debe registrar el número total de horas consagradas a cada actividad en el espacio previsto sobre el margen derecho de la gráfica, bajo la rúbrica “total de horas”, y el gran total debe sumar 24 horas.

Nota:

- Los conductores deben preparar y mantener las bitácoras o fichas de registro en función del huso horario de su terminal matriz.
- Si una actividad dura menos de 8 minutos, debe ser registrada mediante una línea a lo largo de la rúbrica “observaciones” e incluirse el lugar de la

actividad, al igual que una descripción de la actividad. Si la actividad dura entre 8 y 15 minutos, el conductor debe registrarla como una actividad de 15 minutos.

- Los conductores que hacen diversas paradas en una ciudad o pueblo pueden amalgamar esas horas de servicio o de horas de conducción en una sola línea en la bitácora o ficha diaria de registro bajo la rúbrica correspondiente. Las horas de conducción entre las diversas paradas deben ser registradas en la bitácora o ficha diaria al término de la última parada del conductor.
- Todo vehículo automotor debe estar equipado de un odómetro en buen estado de funcionamiento. La lectura del odómetro puede ser reemplazada por la lectura de un dispositivo contador instalado en el eje de las ruedas del vehículo.
- La ficha diaria de registro se inicia y concluye a medianoche (24 horas).
- El conductor debe firmar la bitácora o ficha diaria de registro, certificando que la información registrada es fidedigna y exacta.
- Para cada cambio de actividad, el conductor debe mencionar la ciudad o pueblo, al igual que la provincia o estado en cuestión. Se puede utilizar una abreviatura para la provincia o estado, pero es necesario escribir el nombre completo de la ciudad o pueblo.

Exención relativa a la bitácora del conductor (fichas diarias)

Un conductor queda dispensado de la obligación de llenar la bitácora del conductor o fichas diarias de registro cuando cumple con las tres condiciones siguientes:

- El conductor opera en un radio de 160 km a partir de su terminal matriz.
- Su turno de trabajo no sobrepasa 15 horas.
- El autotransportista mantiene un registro de la hora de inicio y de conclusión del turno de trabajo del conductor.

La exención sólo se aplica a la obligación de llenar la bitácora o fichas diarias; el conductor no queda dispensado de las demás exigencias del reglamento relativas a las horas de servicio.

Dispositivo de registro automático a bordo

Se permite la utilización de un dispositivo electrónico o mecánico en vez de que el conductor mantenga manualmente una bitácora, si dicho dispositivo proporciona toda la información requerida. El dispositivo debe registrar automáticamente cuando es desconectado o alterado, y advertir al conductor, mediante una señal óptica o sonora, si tienen un desperfecto. El conductor debe estar dispuesto a preparar manualmente las fichas o la bitácora en caso de que el dispositivo automático cese de funcionar. A solicitud de un agente de la seguridad pública, el conductor debe estar dispuesto a completar manualmente la bitácora o fichas diarias utilizando la información almacenada en un dispositivo automático para el periodo del ciclo declarado.

Para cumplir con sus obligaciones relativas a la conservación de documentos, los transportistas pueden elegir conservar los datos contenidos en las fichas de los conductores en formato electrónico durante un periodo mínimo de seis meses.

Posesión de las fichas diarias y documentos de apoyo

Los conductores que tienen la obligación de mantener una bitácora o fichas diarias, deben, como mínimo, estar en posesión de una fichas de registro para el día en curso y para los siete días precedentes. El conductor que haya declarado que conducir según un ciclo de 8 ó de 14 días debe tener en su posesión una ficha para la jornada en curso y para los demás días del ciclo declarado.

Los conductores que han estado fuera de servicio durante varios días pueden, a su retorno al trabajo, inscribir en un solo registro todos los días consecutivos de descanso que hayan tomado.

Cuando lo solicita un agente del orden público, el conductor debe presentar sin demora su bitácora o fichas diarias de registro, al igual que sus documentos justificativos de viaje. Dichos documentos deben incluir los informes sobre los viajes efectuados, conocimientos de embarque (cartas de porte) y demás documentos de embarque, al igual que comprobantes de adquisición de combustible, pago de alojamiento y otros gastos.

En ciertas ocasiones, un conductor dispensado de mantener una bitácora o ficha diaria de registro puede necesitar desplazarse fuera de su radio de 160 km. En esos casos, el conductor debe llenar una ficha y estar preparado para declarar su número de horas trabajadas durante los siete días previos si se lo solicita un agente del orden público. En ese caso, el conductor podrá preparar un ficha que indique el número de horas de servicio correspondiente a cada uno de los días precedentes. Ejemplo:

10 de junio: 8 horas de trabajo en la ciudad
11 de junio: 12 horas de trabajo en la ciudad
12 de junio: 12 horas de trabajo en la ciudad
13 de junio: descanso
14 de junio: descanso
15 de junio: 8 horas de trabajo en la ciudad
16 de junio: 8 horas de trabajo en la ciudad

Mantenimiento de registros

El conductor debe entregar su bitácora o fichas diarias al autotransportista en el plazo de 20 días. El conductor que trabaja para más de un autotransportista debe entregar a cada uno de estos últimos una copia de todas las fichas de registro. Ello permite que los transportistas pueden verificar por separado las horas de servicio del conductor para fines de repartición.

Responsabilidades del transportista

Diligencia debida

El reglamento sobre las horas de servicio responsabiliza al autotransportista de asegurar que todos los conductores de la empresa o propietarios-conductores que contrate.+ El contratista incapaz de demostrar que actuó con la diligencia debida para asegurar que sus conductores acatan las disposiciones de ley puede ser llevado ante los tribunales. Las opciones y sanciones a disposición del Ministerio

de Transportes para imponer el acatamiento se describen en la sección *Aplicación de la ley y sanciones*.

La diligencia debida no consiste únicamente en actuar de manera adecuada. El transportista debe contar con sistemas, políticas y prácticas que le permitan detectar y subsanar los problemas de incumplimiento. Aunque siempre existen problemas de incumplimiento, el autotransportista debe continuar realizando todos los esfuerzos posibles por evitar que dichos problemas se produzcan. Un elemento esencial para demostrar diligencia debida es llevar un registro de todas las medidas correctivas ejecutadas.

Medidas preventivas

La toma de medidas preventivas por parte de los transportistas es un elemento fundamental del programa de gestión en materia de horas de servicio. Para asegurar el acatamiento del reglamento, el transportista debe elaborar políticas y procedimientos escritos y ejecutarlos. Ello permite al transportista no sólo demostrar que actuó con diligencia debida, sino también tomar medidas correctivas a través de la aplicación de un proceso disciplinario preestablecido. El conductor, aunque está obligado a acatar las regulaciones existentes, retiene el derecho de rechazar trabajo que le colocaría en situación de incumplimiento. Las políticas internas del transportista deben mencionar específicamente ese derecho que permite evitar cualquier coerción.

Todo programa de gestión de la seguridad debe incluir la capacitación eficaz del personal operativo responsable de la supervisión y despacho de conductores. El personal debe tener un conocimiento y comprensión cabales de las regulaciones. Asimismo, debe estar al tanto de las políticas, procedimientos y opciones disponibles. Es esencial dar capacitación a los conductores nuevos y perfeccionamiento profesional al personal ya existente que persiste en infringir el reglamento, a fin de lograr un nivel más alto de acatamiento y un nivel mínimo de intervención por parte de los organismos reguladores.

El transportista debe asegurar que los conductores sólo sean despachados cuando éstos disponen de un número suficiente de horas disponibles para efectuar el trayecto previsto. Es por lo tanto fundamental contar con un sistema de seguimiento de las horas de servicio de los conductores. Un sistema semejante requiere que el conductor telefonee a diario al repartidor de trabajo de la empresa para informarle sobre el número de horas que acumuló el día precedente y que el repartidor anote esas horas en un registro. A partir de la información proporcionada por el conductor, el despachador estará en medida de calcular el número de horas disponibles por conductor respecto a su ciclo declarado.

Medidas preventivas

El transportista debe contar con todas las herramientas necesarias para implantar medidas preventivas. La aplicación de un sistema de auditoría interna, el examen oportuno de los expedientes de los conductores, la divulgación por parte del conductor de la información requerida y el perfil estadístico del transportista permiten identificar el comportamiento inadecuado. Las medidas correctivas pueden incluir la capacitación y(o) medidas disciplinarias, como se mencionó en

el apartado sobre el proceso disciplinario del conductor. No se demuestra haber actuado con la diligencia debida si no se toman las medidas correctivas y ello contribuye a perpetuar el ciclo de incumplimiento.

Auditoría interna

Un programa de auditoría interna es un componente integral del programa de seguridad de un autotransportista. La auditoría interna facilita que el transportista identifique las áreas de incumplimiento. La auditoría incluye la inspección de las bitácoras y fichas diarias del conductor, al igual que de los documentos de respaldo tales como recibos por adquisición de combustible y demás comprobantes pertinentes. Es importante que las conclusiones de la auditoría se apoyen en documentos a fin de respaldar la medida correctiva o disciplinaria tomada. El tamaño de la muestra tomada para la auditoría varía según el tamaño de la empresa de transporte. Una empresa de transporte pequeña puede decidir inspeccionar todas las bitácoras de los conductores, mientras que una empresa de autotransporte de gran tamaño puede decidir hacer una auditoría de un segmento de los conductores durante un periodo de tiempo determinado.

La auditoría de las bitácoras de los conductores deben asegurar que:

- Existe una ficha o registro para cada día.
- Las bitácoras o fichas diarias contienen toda la información necesaria.
- Los conductores acatan las regulaciones (periodos de 13 y 15 horas; limitaciones de ciclo).
- Los registros son fidedignos y exactos cuando son comparados con los documentos de respaldo, tales como registros de despacho, recibos de combustible, nómina y conocimientos de embarque (cartas de porte).
- Los registros son fidedignos y exactos cuando son comparados con la distancia recorrida y las horas anotadas.
- Las horas de servicio anotadas por el conductor son compatibles con las horas declaradas por el conductor o que aparecen en la boleta de pago.

Medidas correctivas

Las medidas correctivas pueden consistir en la evaluación y la reevaluación, la capacitación repetida o la aplicación de un proceso disciplinario que puede escalar hasta el despido. Las medidas correctivas deben inscribirse en el marco del programa de seguridad del transportista y estar conformes con las leyes federales y provinciales aplicables. Los empleados deben ser informados de que dichas medidas son un elemento del plan de seguridad. Un transportista puede asegurar que sus empleados nuevos firmen haber sido informados sobre la política disciplinaria del transportista en el momento en que son contratados, además de colocar una copia de dicha política en un lugar visible para todo el personal. El proceso disciplinario debe ser de naturaleza progresiva. Puede empezar con una advertencia verbal y escalar hasta advertencias escritas, suspensiones y el despido. Asimismo, el transportista debería identificar las infracciones que son causa de despido inmediato.

Mantenimiento de registros

El transportista tiene la obligación de conservar durante seis meses las bitácoras o fichas de los conductores, al igual que los documentos de respaldo. Dichos registros deben mantenidos de manera limpia y ordenada, en la sede principal del transportista en la Provincia de Manitoba. El transportista tiene la obligación, si lo solicita un agente del orden público, de mostrar dichos registros durante su horario normal de atención al público. El agente del orden público no está obligado a dar preaviso al transportista para dichas solicitudes de inspección. Es responsabilidad del transportista registrar las horas de servicio cotidianas del conductor que esté dispensado de mantener una bitácora o fichas de registro.

Aplicación de la ley y sanciones

Conductores

Los conductores que infringen el reglamento sobre las horas de servicio pueden ser objeto de una acción judicial iniciada ante el tribunal provincial.

Los conductores que no pueden mostrar en la carretera una ficha para la jornada en curso y para las 7 jornadas precedentes pueden ser objeto de una suspensión de 8 horas. Los conductores que sobrepasan el número de horas de servicio autorizado pueden ser objeto de una suspensión temporal en carretera de su licencia, durante el tiempo necesario para que el reglamento quede nuevamente acatado.

Autotransportistas

Las infracciones al reglamentos sobre las horas de servicio que resultan en una condena en tribunales tienen una repercusión negativa sobre el perfil estadístico del transportista. La acumulación de dicha condenas, de manera aislada o en combinación con otro tipo de delitos contra la *Ley de caminos* provincial.

Obligaciones en materia de conservación de registros

1. Registros de mantenimiento rutinario: 2 años
2. Registros de reparaciones de los vehículos: 2 años
3. Registros de inspecciones gubernamentales de los vehículos comerciales: 2 años
4. Registros de los avisos de revocación emitidos por el fabricante y medidas adoptadas: 2 años
5. Informes de inspección efectuada antes y después del viaje: 3 meses

Obligaciones del transportista

El transportista debe supervisar que todos los vehículos de transporte o servicios públicos o vehículos comerciales con peso bruto de 4.500 kg o más sean inspeccionados de conformidad con los reglamentos y mantenidos en un estado de operación seguro. Ningún propietario o conductor puede conducir un vehículo en la vía pública sin acatar esta condición.

Programa de mantenimiento preventivo

El transportista elaborará e implantará un programa de mantenimiento preventivo (plan de seguridad) para asegurar el acatamiento de las disposiciones reglamentarias que rigen la operación segura de los vehículos en una carretera y ningún vehículo podrá ser despachado en condiciones peligrosas.

Inspección previa al viaje

La primera etapa de todo programa de mantenimiento preventivo consiste en una inspección previa al viaje efectuada por el conductor u otra persona designada por la empresa a tal efecto. Los reglamentos de la Provincia de Manitoba sobre la inspección de vehículos automotores comerciales y camiones exige que se realice dicha inspección.

El informe sobre dicha inspección debe ser presentado por escrito e incluir el número de matrícula o de unidad del camión o tractor inspeccionado, la fecha de la inspección y los desperfectos detectados, al igual que el nombre y la firma de la persona que realizó la inspección.

El transportista tiene la responsabilidad de efectuar las reparaciones necesarias a los vehículos antes de que éstos sean despachados.

Exenciones: No se requiere un informe escrito sobre la inspección cuando el vehículo es operado en un radio de 160 km calculado a partir de la sede comercial del transportista o cuando un vehículo comercial (fuera de un autobús escolar) es el único vehículo comercial operado por el transportista y su único conductor es también el transportista o controla la corporación que constituye el transportista.

Mantenimiento preventivo

La segunda etapa consiste en diseñar un programa para efectuar un mantenimiento a intervalos regulares. Dicho programa establece los criterios para efectuar tareas tales como cambios de aceite y de filtros, lubricación e inspección intermedia de elementos clave tales como frenos, mangueras, etc. El transportista puede ayudarse con las recomendaciones de mantenimiento del fabricante para determinar su propio programa de mantenimiento. Otro elemento importante es planificar inspecciones de amplio alcance como complemento de las inspecciones periódicas exigidas por los reglamentos.

Para cumplir con el Código Nacional de Seguridad, el transportista debe mantener un registro de todos los servicios efectuados en cada vehículo durante un periodo de dos años y durante seis meses después de que un vehículo ha cesado de hacer parte de la flota del transportista. Los registros deben contener una descripción del servicio o reparaciones efectuadas, además de la fecha y el kilometraje del vehículo. Además de los registros de reparaciones, el transportista debe conservar los certificados de inspección CVSA, copias de los certificados vigentes de RIPOV (inspección periódica obligatoria de los vehículos), inspecciones previas al viaje y avisos de revocación emitidos por el fabricante. El transportista debe mantener un expediente separado por cada vehículo.

Diagrama de la inspección previa al viaje

Reglamento de inspección periódica y obligatoria de vehículos (RIPOV)

La inspección periódica y obligatoria de los vehículos es una obligación establecida por el RIPOV. Los vehículos obligados por este reglamento a ser inspeccionados son los autobuses, camiones, tractores, remolques, semirremolques y convertidores. La inspección sólo puede ser efectuada en talleres autorizados por el *Reglamento sobre operadores de talleres de inspección y mecánicos calificados*.

El Reglamento 76/94 se aplica a camiones, tractocamiones, remolques, semirremolques y convertidores cuyo peso bruto es de 4.500 kg o más, al igual que a los autobuses con capacidad para 11 o más pasajeros (incluyendo al conductor).

Los camiones con peso bruto comprendido entre 4.500 kg y 21.953 kg, al igual que los remolques, deben pasar por una inspección anual.

Los camiones, con peso bruto de 21.953 kg o más deben pasar por una inspección semestral.

Si al término de la inspección juzga que el vehículo cumple con los reglamentos, el mecánico inspector llena y emite un certificado.

Asimismo, coloca la etiqueta de inspección RIPOV sobre el vehículo inspeccionado en cuestión.

Ningún vehículo puede ser conducido en una carretera sin la etiqueta de inspección vigente.

Exenciones: Remolques convertidos a habitación; vehículos nuevos en tránsito desde los locales del fabricante a los locales del mayorista o representante de ventas; autobuses para uso personal; vehículos que deben desplazarse sólo por carretera y en poblaciones remotas; vehículos registrados como vehículos antiguos.

Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA)

Las inspecciones CVSA son inspecciones efectuadas a vehículos en la carretera o en los locales del transportista por inspectores certificados por el programa de la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA). Los inspectores pueden provenir de diversas entidades gubernamentales, tales como la Real Policía Montada de Canadá, la Policía de la Ciudad de Winnipeg o la Dirección General de Cumplimiento, Seguridad y Regulaciones de Transporte. Las inspecciones son efectuadas de conformidad con los criterios establecidos por la Alianza de Seguridad de Vehículos Comerciales (CVSA). Las inspecciones son efectuadas al azar en la carretera y en ciertas instancias pueden ser acordadas con el transportista para que sean realizadas en los locales del transportista antes de iniciar una auditoría. De igual manera, la inspección puede ser convenida de antemano con el transportista cuando se ha recibido una queja sobre la condición del vehículo.

Se insta a los transportistas a adoptar un enfoque preventivo en materia de mantenimiento de sus vehículos. El Ministerio ofrece realizar inspecciones exhaustivas de nivel cinco de la CVSA de los vehículos de

cualquier transportista, en los locales de este último, con el objetivo de evaluar la eficacia del programa de mantenimiento instaurado por el transportista. El Ministerio no inicia ninguna acción legal contra el transportista o el conductor si los desperfectos o defectos de funcionamiento fueron detectados durante dichas inspecciones. Sin embargo, los resultados de las inspecciones son registrados en el sistema de perfiles de los transportistas. De esa manera, el transportista puede beneficiarse de inspecciones gratuitas que no le exigen detener sus operaciones. La inspección de nivel 1 es una inspección exhaustiva que incluye al conductor. Otra ventaja para el transportista es que las inspecciones le permiten disponer de más información para evaluar la eficacia de su programa de mantenimiento.

Niveles de inspección

Nivel 1 – Inspección exhaustiva del vehículo, incluyendo al conductor.

Nivel 2 – Ronda de inspección del conductor y del vehículo.

Nivel 3 – Inspección del conductor únicamente.

Nivel 4 – Inspección especial de uno o varios elementos.

Nivel 5 – Inspección exhaustiva del vehículo, excluyendo al conductor.

Las inspecciones pueden ser utilizadas por el transportista para obtener un certificado. El vehículo que ha pasado con éxito una inspección de niveles 1 y 5 recibe una calcomanía de la CVSA. Dicha calcomanía tiene una vigencia de tres meses y por regla general exime al vehículo de pasar inspecciones nuevas del mismo tipo durante su periodo de vigencia, salvo presencia de un desperfecto evidente.

La inspección puede revelar, por otra parte, la no conformidad con las normas, a través de la detección de diversos desperfectos. El conductor recibe en ese caso una copia del formulario de inspección, junto con una orden de que el vehículo sea reparado antes de su próximo viaje. Una copia del formulario de inspección debe ser firmada por la persona que efectuó la reparación (mecánico) y enviada a la oficina correspondiente en el plazo de 15 días después de la inspección.

El tercer resultado de la inspección puede ser que el vehículo sea puesto fuera de servicio. En este último caso, se debe cesar inmediatamente de utilizar el vehículo hasta que no se hayan reparado los desperfectos. Si las reparaciones pueden ser efectuadas en los locales del transportista, el vehículo debe pasar por una nueva inspección. Si la naturaleza de las reparaciones impide que sean realizadas en el sitio, el vehículo sólo puede ser transportado al taller de reparación más próximo por un camión remolque o en presencia del inspector. El transportista no puede utilizar el vehículo para otro viaje antes de que todas las reparaciones exigidas hayan sido efectuadas. Una copia del formulario de inspección debe ser firmada por el mecánico y remitida a la oficina correspondiente en el plazo de 15 días después de la inspección.

Evaluación del programa de mantenimiento preventivo del transportista

Todo programa de mantenimiento tiene la obligación de evaluar la eficacia con que se mantiene a la flota de vehículos del transportista en condición segura de funcionamiento. El número de desperfectos y defectos detectadas por las inspecciones en carretera y las inspecciones efectuadas en virtud del RIPOV permiten al transportista verificar la eficacia de las inspecciones previas al viaje. Si las inspecciones en carretera y las inspecciones realizadas en virtud de la CVSA y el *Reglamento de inspección periódica y obligatoria de vehículos* (RIPOV) resultan en una reducción importante del número de desperfectos, se puede concluir que las inspecciones previas al viaje efectuadas por el transportista dan buenos resultados. Por el contrario, el aumento o invariabilidad del número de desperfectos y defectos puede conducir a pensar que las inspecciones previas al viaje no son satisfactorias y que es necesario capacitar nuevamente a los conductores.

Además de recurrir a las inspecciones de la CVSA y a las efectuadas en virtud del RIPOV como herramientas de evaluación, el transportista puede solicitar a la autoridad correspondiente que le envíe una copia de su perfil de autotransportista. Dicho perfil es un informe que permite al transportista estar al corriente de todas las multas por infracciones, inspecciones CVSA y siniestros de los cuales fue objeto su flota de vehículos. El transportista obtiene dicho informe de manera gratuita. Las inspecciones de mantenimiento preventivos eficaces efectuadas por el transportista también pueden tener el efecto positivo de reducir el número de desperfectos detectados en el curso de las inspecciones en carretera y las inspecciones obligatorias, lo cual redundará en una disminución del número de constataciones de incumplimiento y de suspensiones. La mayor ventaja para el transportista consiste, por lo general, en una reducción del tiempo de paro de operaciones y de los costos. Siempre resulta más económico efectuar las reparaciones en los locales del transportista que en la carretera.