



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Informe

Número:

Referencia: EX-2019-75029456-APN-MESYA#CNRT- ANEXO I PROGRAMA DE FISCALIZACION TECNICA RAPIDA

ANEXO I

“PROGRAMA DE FISCALIZACIÓN TÉCNICA RÁPIDA”

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1°.- OBJETO Y ALCANCE

El presente programa tiene por objeto establecer, de modo sistemático y permanente, acciones de fiscalización y control técnico mecánico del parque móvil de las empresas registradas en la GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO AUTOMOTOR de esta COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT).

Se entiende a la FISCALIZACIÓN TÉCNICA RÁPIDA como la realización de un control sobre el vehículo, en determinadas partes y/o sistemas relacionado con la seguridad en el transporte, a fin de establecer si el mismo se encuentra en condiciones adecuadas para la actividad que desarrolla.

Dicho control se efectuará sobre el parque móvil habilitado y afectado a la prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de Jurisdicción Nacional –conforme al alta vigente en el Sistema de Empresas, Operadores y Parque Móvil , o la que en un futuro lo reemplace– en el período comprendido entre la fecha de realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y su vencimiento; pudiendo ampliar progresivamente a las demás modalidades según lo establezca la GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO AUTOMOTOR

ARTÍCULO 2°.- DEFINICIONES

Fiscalización Técnica Rápida (FTR): control técnico mecánico de carácter preventivo y extraordinario, en refuerzo de aquellos que sean efectuados en oportunidad de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), acotándose a la verificación del estado de sistemas y componentes de la zona inferior del vehículo/chasis, principalmente aquellos vinculados con la seguridad vial y la seguridad en la prestación de servicios.

Inspector: persona física designada por la DIRECCIÓN EJECUTIVA con facultades suficientes para

ejerger las tareas de FTR propiamente dichas, quienes serán agentes integrantes del Cuerpo de Inspectores de la GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO AUTOMOTOR, el cual fue creado por la Disposición CNRT N° 935/18.

Planilla de fiscalización: medio de registración del resultado arrojado en la FTR efectuada a cada vehículo. En la misma, obrará constancia detallada de las anomalías detectadas, sus calificaciones y de corresponder, las medidas preventivas adoptadas en consecuencia. En todos los casos se confeccionará una planilla por cada unidad controlada.

Acta de comprobación: instrumento en el que se dejará constancia de las infracciones originadas en la detección de anomalías graves, debidamente registradas en forma previa en la PLANILLA DE FISCALIZACIÓN, que impliquen la desafectación del vehículo revisado del servicio respectivo. El acta de comprobación deberá cumplir, además, con los requisitos previstos en la Ley N° 21.844 y el RÉGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE JURISDICCIÓN NACIONAL aprobado por el Decreto N° 253 del 3 de agosto de 1995 y sus modificatorios y dará lugar al inicio del proceso sumarial allí previsto.

Régimen de Penalidades: hace referencia al RÉGIMEN DE PENALIDADES POR INFRACCIONES A LAS DISPOSICIONES LEGALES Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE JURISDICCIÓN NACIONAL aprobado por el Decreto N° 253/95 y sus modificatorios.

CAPÍTULO II

PROCEDIMIENTO DE FISCALIZACIÓN TÉCNICA RÁPIDA

ARTÍCULO 3°.- OPERATIVIDAD.

Los procedimientos reglados en el presente capítulo tienen por finalidad brindar transparencia, optimización, eficacia y eficiencia en las tareas de fiscalización y control, debiendo ser observados estrictamente por quienes efectúen las FTR. Sin perjuicio de lo establecido en el presente, podrán adicionarse nuevas pautas en el futuro que tiendan a una mejor realización de la tarea.

En cada oportunidad que se lleve a cabo un operativo de FTR en las instalaciones de los operadores de transporte o en el lugar que se designe a tal fin, se procederá a la inspección de al menos el DIEZ (10 %) del parque móvil que se encuentre en condiciones de prestar servicio, pudiendo realizarse en varias etapas.

ARTÍCULO 4°.- MÉTODO DE CONTROL.

La inspección se realizará en forma visual, auditiva y táctil, sin intervención de instrumental de medición y/o prueba, a excepción de la utilización de calibres para la medición de la profundidad de los canales de los neumáticos y del instrumental de abordaje disponible en el puesto de conducción del vehículo y/o el instrumental que a futuro establezca la GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO AUTOMOTOR.

Asimismo, comprenderá la evaluación de la existencia, estado y eficacia de funcionamiento de los órganos y sistemas constitutivos del chasis y otros vinculados a él, principalmente aquellos comprometidos con la seguridad activa en forma directa o indirecta y con la seguridad en la prestación de los servicios, que pudiera implicar un potencial riesgo a la seguridad de los pasajeros y terceros no transportados. La inspección incluirá el control de cumplimiento de las especificaciones técnicas declaradas y aprobadas al momento del alta de la unidad, de conformidad con los planos presentados.

ARTÍCULO 5°.- OPORTUNIDAD.

Los controles se efectuarán de oficio, conforme la planificación operativa que disponga la GERENCIA DE

CONTROL TÉCNICO, en forma independiente o conjunta con la SUBGERENCIA DE FISCALIZACIÓN y/o entidades con las que ésta CNRT hubiera celebrado convenio de colaboración, o bien, ante requerimiento de autoridad judicial. La FTR puede realizarse, a elección de la Gerencia, también en forma conjunta con profesionales ingenieros pertenecientes a la CNRT para supervisar los controles detallados en el artículo 4°.

Las FTR se desarrollarán en las cabeceras/terminales de los operadores de transporte y/o en los lugares que la CNRT disponga a tal fin.

ARTÍCULO 6°.- PAUTAS DE INSPECCIÓN.

Las revisiones de cada vehículo serán efectuadas por al menos dos (2) inspectores en forma conjunta y en un mismo acto, a excepción de los casos que determine la GERENCIA DE CONTROL TÉCNICO AUTOMOTOR. Los inspectores ingresarán en el área afectada cuando la misma se encuentre en condiciones aptas en cuanto a su seguridad e higiene.

Las maniobras de ingreso y egreso de los vehículos a la fosa, así como las acciones que deban realizarse desde el puesto de conducción, serán ejecutadas por personal de la empresa fiscalizada o quien ésta designe, quien deberá encontrarse debidamente habilitado para la conducción de vehículos de la categoría a revisar.

ARTÍCULO 7°.- CALIFICACIÓN DE ANOMALÍAS

- a) Leves (L): no inciden sobre aspectos de seguridad y permiten ser subsanadas de inmediato por el transportista, no impidiendo la continuidad en la prestación del servicio.
- b) Graves (G): inciden gravemente sobre aspectos de seguridad y medio ambiente, considerándose no aptas para la prestación del servicio, por lo que son causales de aplicación de la medida preventiva de desafectación de la unidad para su subsanación en forma previa a la prestación del servicio y el correspondiente labrado del acta de comprobación.

ARTÍCULO 8°.- CALIFICACIÓN DEL VEHÍCULO FISCALIZADO.

- a) Sin novedad: vehículo en perfectas condiciones para prestar servicios.
- b) Observado: vehículo con anomalías leves. No exige una nueva fiscalización, debiendo proceder a la subsanación inmediata de las mismas.
- c) Desafectación del vehículo: vehículo con anomalías graves. Exige una nueva fiscalización de la unidad.

ARTÍCULO 9°.- DESAFECTACIÓN DEL VEHÍCULO.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 74 del Régimen de Penalidades y sin perjuicio de las sanciones que correspondan, podrá procederse a la desafectación del vehículo fiscalizado, a efectos de impedir que la unidad revisada preste servicios por presentar una o varias anomalías graves que no puedan ser subsanadas en ocasión del tiempo en que se desarrolle el operativo de control, careciendo de condiciones adecuadas que garanticen los estándares mínimos en materia de seguridad.

Hasta tanto no se efectúe una nueva fiscalización que deje sin efecto la medida preventiva, la empresa de transporte no podrá prestar servicios con la unidad desafectada, independientemente del labrado del acta de comprobación conforme el artículo 11 de la presente.

ARTÍCULO 10.- PAUTAS PARA LA RE-VERIFICACIÓN

La re-verificación tendrá lugar dentro de los diez (10) días hábiles de notificada la medida preventiva. A tal fin, las empresas deberán notificar la correcta subsanación por los medios que establezca la GERENCIA

DE CONTROL TÉCNICO AUTOMOTOR, a efectos de programar la fecha y lugar donde deberá realizarse la nueva fiscalización de la unidad.

Hasta tanto el Cuerpo de Inspectores no considere correctamente subsanadas las anomalías graves que originaron la medida, no se facultará a la empresa operadora de transporte a prestar servicios que involucren al vehículo desafectado.

ARTÍCULO 11.- DOCUMENTACIÓN Y REGISTRO DE LO ACTUADO

Los inspectores habilitados para realizar las tareas de FTR documentarán en la PLANILLA DE FISCALIZACIÓN (Anexo III) todo lo observado en cada una de las unidades verificadas, como así también, dejarán constancia de la medida preventiva adoptada de corresponder. Si se procediere a la desafectación de unidades, se labrará; en simultáneo; un ACTA DE COMPROBACIÓN para dar inicio al sumario correspondiente (Anexo II).

Los citados registros podrán ser documentados en formato digital, o bien, por duplicado en formato papel. En el primer caso, la notificación se hará de manera electrónica; caso contrario, se hará entrega de los formularios respectivos al representante de la empresa de transporte, suscriptos por los inspectores actuantes.

Los vehículos desafectados para iniciar el servicio serán asentados en los registros informáticos del organismo, a efectos de auditar el estricto cumplimiento de la medida adoptada. Su incumplimiento, dará lugar a la retención de los vehículos involucrados y a la aplicación de las sanciones establecidas en el Régimen de Penalidades.

ARTÍCULO 12.- SANCIONES.

El procedimiento y la aplicación de sanciones en el marco de lo dispuesto en el presente Reglamento, se regirán por lo dispuesto en el Régimen de Penalidades.

ARTÍCULO 13.- EVALUACIÓN Y MEJORA CONTINUA. Todo el trabajo realizado dentro del Programa deberá ser registrado de manera tal de poder generar una base de datos que permita medir, tanto la evolución del estado del parque como cruzar la misma con otras bases de datos como por ejemplo la base de datos de RTO (Revisión Técnica Obligatoria) a fin de perfeccionar procesos y adoptar medidas de mejora continua.